

Ballon d'Alsace

La Montée vécue de l'intérieur à bord d'une furie

175 voitures exceptionnelles se sont élancées dimanche sur les 12,7 kilomètres de la 7^e Montée historique internationale du Ballon d'Alsace. Le bolide qui ouvrait la route? Une R5 turbo 2 pilotée par Jean-Marc Weber qui nous a accueillis à bord. Attention, ça décoiffe...

C'est en tant que voiture ouvreuse que notre Renault 5 turbo 2 rouge s'est alignée ce dimanche matin sur la ligne de départ de la 7^e Montée historique internationale du Ballon d'Alsace. Jean-Marc, mon pilote, est déjà en place. Check : casque, gants, ceinture de sécurité. Je prends place à côté de lui. Il fait vrombir le moteur. « C'est quand tu veux Jean-Marc ! », lance un commissaire de course sur la ligne de départ. 3... 2... 1 et c'est parti. Hurllements du moteur, crissement des pneus, je me retrouve collée au dossier, le cœur qui bat à tout rompre, et des papillons dans le

ventre. Les 12,7 km de bitume défilent sous les roues à toute allure, le public sur le bord de la route disparaît dans le rétroviseur et les bandes blanches deviennent une ligne continue. La Renault 5 turbo est équipée d'un moteur à l'arrière, qui offre une meilleure répartition du poids du véhicule et permet de faire des dérappages contrôlés.

Concentré, mon pilote accélère, rétrograde, négocie les virages, fait le show. « Les gens aiment bien, ça leur fait plaisir quand on en rajoute un peu », m'expliquera-t-il un peu plus tard. Le public siffle et applaudit au passage du bolide.

En route fermée

La route est à nous. La montée s'effectue en route fermée, pas de risque de croiser un autre véhicule. Alors Jean-Marc se fait plaisir, prend des virages bien larges, emprunte la voie de gauche sans visibilité et sans complexe. Il maîtrise parfaitement son bolide, nous propul-

se en avant dans un élan à peine contrarié par les virages en épingle à cheveux. Le bruit du moteur est parfois couvert par le crissement des pneus. Ballottée de gauche à droite, je fais le plein de sensations fortes et me demande où diable est passé mon centre de gravité.

Pôle position

Moins de 10 minutes après le départ, nous avons avalé les 12,7 km du parcours, et l'arche verte de l'arrivée nous attend. Encore quelques mètres, et nous sommes salués d'un grand signe de la main par les animateurs et commissaires postés au sommet du Ballon d'Alsace. Jean-Marc se replace en pôle position, prêt pour redescendre en convoi avec les autres. Donne encore quelques coups d'accélérateurs et coupe le moteur. Les vibrations s'arrêtent. J'enlève mon casque, bascule la tête en arrière, et inspire un grand coup. C'est déjà fini, quelle expérience incroyable ! Et les papillons sont encore là.

Premiers partis, premiers arrivés. Au sommet, le public a répondu présent. Une bonne centaine de curieux, badauds, randonneurs ou vrais passionnés sont venus à la rencontre de ces splendeurs roulantes.

Les voitures d'avant-guerre sont sans conteste les VIP de cette montée. Citroën 11 CV spécial, Morgan plus 8, côtoient au sommet une Bugatti 35 ou une Alvis DKC731. Sans la présence des sportives, larges et basses de caisse garées juste à côté, on pourrait imaginer

avoir fait un saut dans le temps. Une fois les autres participants regroupés au sommet, place aux VIP. Les vénérables véhicules d'avant-guerre redescendent les premiers, suivis par des voitures barquettes. Dans la descente, soudain, le bruit s'arrête. « Quand elles descendent, les voitures barquettes coupent le moteur, m'explique Jean-Marc. Ça économise un peu d'essence. »

Cette fois, pas de vrombissement, nous redescendons tranquillement, et envoyons des signes de la main au public et aux commissaires de course en bordure de route. Le panneau « Lepuix » apparaît de nouveau, nous prenons place sur le parking. C'est l'heure du casse-croûte, vite, avant la prochaine montée dans moins d'une heure !

● Sophie Charton



Les 175 véhicules se sont élancés quatre fois à l'assaut des 12,7 km de montée. Photo Sophie Charton



Jean-Marc Weber et sa Renault 5 Turbo. Photo Sophie Charton

Premières accélérations sous les yeux du public à Lepuix

Les lève-tôt du dimanche ont pu admirer une dernière fois l'impressionnant cortège de voitures anciennes dans les rues belfortaines. Les 175 concurrents de la montée historique, escortés par un équipage de gendarmerie, sont partis dès 7 h du parking de l'Arsenal, direction Lepuix. Une impressionnante déambulation pour les quelques curieux déjà debout du côté de l'avenue Jean Jaurès.

Un parc automobile « hors du commun »

Grâce à une météo idéale, le public est présent dès la première montée. Au pied du parcours, une centaine de personnes observe avec attention les véhicules. « On ne va pas arrêter de le dire aujourd'hui, mais l'auto qui arrive, une Bentley de 1931, est exceptionnelle ». Au micro, Jean-Marc Barthélémy, président de l'association Belfort Auto Rétro, anime le départ. « Cette année, nous avons la chance d'avoir un parc automobile hors du commun, profitez de ce musée à ciel ouvert ». Aucun modèle n'échappe à ce passionné qui livre au public une anecdote pour chaque voiture qui défile.

« Quand j'étais gamin, c'était la mode »

Sur le bas-côté, à quelques mètres du départ, un espace est dédié au public qui souhaite regarder les premières accélérations des pilotes. « On aurait dû prendre des bou-



Les pilotes, costumés pour l'occasion, attendent sagement sur la ligne de départ à Lepuix. Photo Christine Dumas

chons d'oreilles », lance une mère à sa fille, surpris par le bruit de certains bolides. Un numéro apposé sur chaque voiture permet aux specta-

teurs d'avoir quelques informations sur les différents modèles. Une autre famille cherche les modèles sur le fascicule donné par l'organisa-

tion. « C'est la combien ? », « la 15 ! », « c'est bien ce qui me semblait, quand j'étais gamin c'était la mode ».

Toutes générations confondues

Si quelques anciens assistent à la montée historique par nostalgie, ou pour apercevoir les modèles de leur jeunesse, les familles constituent une bonne partie du public. Aaron, 5 ans, est posé fièrement sur les épaules de son père, Ayméric. En attendant la deuxième montée du matin, il fait signe à toutes les voitures descendant vers Lepuix. « Il aime autant les voitures que son père, on est très content de les voir rouler après les avoir observées de près samedi à Belfort ».

● Benjamin Cornuez



La légendaire AC Cobra 427, ici au sommet, a fait rêver plus d'un automobiliste dans les années 60. Photo Sophie CHARTON

180

Le nombre de chevaux sous le capot de la R5 Turbo qui nous a menés au sommet.

175

Le nombre de véhicules qui étaient engagés ce dimanche dans la montée du Ballon d'Alsace depuis Lepuix, dans le Territoire de Belfort.



L'Audi Quattro Sport, championne du monde des rallyes au début des années 80, notamment en Groupe B jusqu'à un terrible accident au Portugal en 1986. Photo Christine Dumas

Double cheese

2€
 dans nos 8 restaurants
 Valable jusqu'au 30 septembre inclus
 Pour votre santé, privilégiez un aliment équilibré.
 AUDINCOURT • MONTBÉLIARD • ANDELNANS • BELFORT
 DELLE • SERMAGNY • HÉRICOURT • BESSONCOURT
 363547900

Une Alpine A110 pilotée par un garagiste de Chauv



Raymond Lamielle était au volant de l'une des voitures les plus récentes de la montée historique, une Alpine A110 de 2018. Photo Christine Dumas

Parmi les voitures qui ont pris le départ ce dimanche matin de la montée historique du Ballon d'Alsace, toutes ne sont pas des voitures anciennes. Un petit nombre de privilégiés se sont vus octroyer des « passe VIP » par l'organisation, sorte de dérogation pour quelques voitures récentes d'exception. C'est le cas de Raymond Lamielle, résident de Grosmaigny, autorisé à monter jusqu'au sommet avec son véhicule de la marque française Alpine, une A110 première

génération de 2018. Véritable voiture de collection, le modèle que possède ce garagiste de Chauv est une série limitée à 1955 exemplaires. La sième porte d'ailleurs le numéro 727. « C'est une marque française qui me tient à cœur. Elle a été produite dans la manufacture historique de Normandie, à Dieppe. J'avais hâte de faire ma première course avec cette voiture ». À l'intérieur de cette Alpine de 1103 kg, le moteur d'1,8 l en quatre cylindres possède 252 CV.

Une Bugatti type 35 B de 1923 remise en état à Dampierre-les-Bois



La Bugatti type 35 B, surnommée « voiture aux mille victoires », a largement contribué au prestige de la marque dans les années 1920. Photo Christine Dumas

La mécanique est souvent une affaire de famille. Chez les Millot, le père, Yves, et son fils Philippe, travaillent depuis des années pour remettre en état des voitures anciennes. « On fait tout nous-même, de A à Z », explique fièrement Philippe Millot. « Les modèles que l'on répare chez nous sont tellement anciens que les pièces détachées n'existent plus. Alors quand on casse, il faut les recréer ».

La marque française Bugatti est la préférée de la famille. Pour la montée historique, le

duo père/fils était au volant d'un bolide de 1923, une Bugatti 35 B, de 8 cylindres en ligne à compresseur. « Il y a 20 ans de travail dessus mais c'était mon rêve depuis mes 8 ans. Je n'ai aucune idée du nombre de ce modèle encore en circulation aujourd'hui ». Avec son moteur 2,3 l et ses 160 CV, cette voiture centenaire peut atteindre les 220 km/h en vitesse de pointe. « Dans la montée du Ballon, on pourrait atteindre les 150 km/h entre deux épingles si les conditions sont idéales ».