

12<sup>e</sup> ROUTES DU JURA



Favoris pour les titres de pilotes et navigateurs au Trophée du Grand Est, Joseph Lambert et son fils Patrick ne laisseront que des miettes à leurs poursuivants.



Le CP pince, oblige le pilote ou le navigateur à sortir du Tauts. Cela donne parfois lieu à des embouteillages, comme ici à l'arrivée à Prémaman.

# Qui veut jouer aux cartes ?

Les Routes du Jura font la part belle à la cartographie. C'est ce qu'affectionne l'organisateur Olivier Sussoot dont le but est de partager son plaisir avec les 46 équipages venus de Dole.

ROUTES DU JURA

Date : 25 et 26 septembre  
 Parcours : 480 km (7 secteurs de cartographie et 1 fléché allemand)  
 Prix : 415 € (1 nuit d'hôtel et 3 repas)  
 Contact : OLD CAR CLUB JURASSIEN, BP 176, 39100 Dole, tél. 06 07 64 37 00

Corr. Alain PATRICE

Épreuve de navigation par excellence, les Routes du Jura sont reconnues et appréciées pour le côté joueur de leur animateur. Même s'il s'est adjoint les services d'un complice pour la 12<sup>e</sup> édition, Olivier Sussoot n'a rien perdu de sa motivation et son sens du jeu. Les astuces mises en place par les deux compères ont fait saliver Olivier au point qu'il confiera : « C'est un rallye auquel j'aurais aimé participer ». Mais on ne peut pas être arbitre et jouer dans l'équipe. Olivier se contentera de regarder ses camarades s'amuser. Des habitués aux néophytes, ils sont unanimes

pour reconnaître que le découpage a été très étudié. Même dans les pires galères, il y a toujours moyen de se repérer sans accumuler un retard qui découragerait l'équipage. « Il faut trouver un équilibre entre les pénalités pour retard et celles pour CP manquants. Certains challenges ne savent pas le faire. Au Trophée du Grand Est, tous les organisateurs partagent le même avis : il est préférable de privilégier la recherche du bon parcours plutôt que celle de pointer à tout prix à l'heure », précise Robert Schneck qui a supervisé une partie du travail en aidant Olivier Sussoot et Patrick Darley. « Le 10<sup>e</sup> Vignes et Heublon, que j'organise fin octobre, sera le dernier. Le tire ma révé-

rence ». L'épreuve a cependant déjà fait le plein et se jouera à guichet fermé.  
**On ne rigole pas à Rye !** Samedi matin, à 8 h, après les recommandations d'usage, le premier équipage quitte le port de Dole sur le Doubs. Il est suivi, minute par minute, par 15 autres camarades de jeu, en Régularité, et des 30 inscrits en Navigation. Le carnet de route est identique pour les deux catégories. Seules des moyennes fixes, ou partrios à suivre avec des tables non linéaires fournies par l'organisation, les différencient. Au bout d'une heure de route parcourue en fléché (mètre et non mètre) la cartographie fait une

première victime. Installé au bord de la route pour la photo, on a la surprise de voir arriver, en sens inverse, la Lancia Fulvia Zagato numéro 7 de Jean-Pierre Dreyfus et son navigateur Jean-Paul Massé. L'équipage s'arrête. Jean-Paul est sûr de lui. Je file à mon auto à Dole sur le lac, le temps de voir arriver la Renault 5 LS des Belges Noël Panier et José Dedry qui nous rassurent sur notre choix. « Je l'ai achetée à Bordeaux il y a quelques années, confiait José la veille. Une auto rare qui a fait quelques saisons de coupe sans accident, ce qui à cette époque n'était pas courant. Il n'en reste que quelques-unes dans cet état. » Avant la pause à Sellières, les équi-



Marcel Mathonet et Christian Laurifs ont le sourire. Leur Fiat Ritmo coupé les conduira à la 6<sup>e</sup> place du général, en Régularité.

Moins à l'aise dans les cartes du dimanche, Didier Simonis et Éric Damsseaux vont laisser la seconde place qu'ils occupaient avant le départ de la dernière étape.



Robert Poux et son navigateur sollicitent l'aide des habitants de Chausseaux pour se tirer des pièges tendus par l'organisateur.



pages terminent la cartographie au village de Rye. Le jeu consiste à utiliser uniquement les routes sur la carte en passant par des points obligatoires. La précision n'est pas anodine car, après le fléché allemand qui suit le déjeuner à la Taverne de la Finette à Arbois, la carto suivante est un massacre. Le Jésus de Morteau, sauce cancoillotte fondue, en est sans doute la cause car une petite dizaine seulement en déjoueront le piège. Juste après le lac de Clairvaux, une partie de la route principale n'est plus tracée sur la carte ! Les équipages doivent donc emprunter une petite route qui file à droite pour rester sur le bon parcours. L'astuce fonctionne à merveille et les pénalités pleuvent pour les moins attentifs.

**CLASSEMENTS**

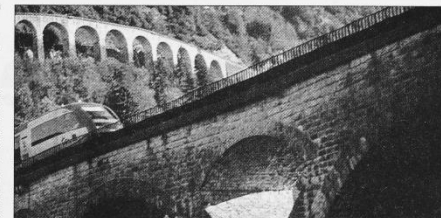
**RÉGULARITÉ**

- 1<sup>er</sup> - Joseph et Patrick Lambert, BMW 2002 T1 ;
- 2<sup>e</sup> - José Dedry/Noël Panier, Renault 5 LS ;
- 3<sup>e</sup> - Didier Simonis/Éric Damsseaux, Ford Escort Mexico.

**NAVIGATION**

- 1<sup>er</sup> - Gérard Maurand/Daniel Ehanno, Porsche 914/6 ;
- 2<sup>e</sup> - Paul Taglang/Franck Lichtenauer, MG B ;
- 3<sup>e</sup> - Pascal Vanoverbeke/Claude Kern, Lancia Fulvia.

Cécile Péry et Xavier Ciechanowski vont apprendre, à la dernière étape du dimanche, que les Routes du Jura ne sont jamais gagnées avant la fin. « Ça n'a pas fonctionné dans les cartes », reconnaît Cécile dont l'Austin-Healey était en tête la veille. Derrière ce n'est guère mieux : les seurs Melle connaissent la même déconvenue. Du coup, les joueurs Gérard Maurand et Daniel Ehanno empêchent leur première victoire. En Régularité, les Lambert, père et fils, qui n'ont jamais été menacés, s'impose sans coup férir. La remise des prix, au mont Rolland, sur les hauteurs de Dole, consacre quatre équipages belges aux quatre premières places en Régularité. Les Français sauvent l'honneur en Navigation en monopolisant le podium. On murmure que, l'an prochain, les Routes du Jura pourraient bien s'articuler entre lacs et reculées, avec de nombreux panoramas spectaculaires en perspective. ■



## La ligne des Hironnelles

Entre 1856 et 1912, 7 000 ouvriers travaillent à remédier à l'isolement du haut Jura. La ligne ferroviaire des Hironnelles, de Dole à Saint-Claude, fait 123 km, compte 36 tunnels et 18 viaducs. Toutes les industries de la région, les aciéries de Champagne et les forges de Syam, profitent de cet aménagement. Le rallye aussi ralliera Morez et Morbier, distantes de 1 500 m à vol d'oiseau. On raconte que les ingénieurs de la ligne, dépassés par les difficultés, auraient fait appel à un âne pour trouver le meilleur chemin et franchir les 125 mètres de tunnel ! Au final, cinq viaducs et un tunnel en fer à cheval sortirent les ingénieurs de l'embaras.



Camille Thirion et son fils Maxime roulent en Alfa Romeo GTV 1750 de 1968. L'équipage est remonté de la 6<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> position le dimanche matin.



Venus de Suisse, Jean-Pierre Dreyfus roule dans une Lancia Fulvia Zagato de 1972. Jean-Paul Massé est son navigateur, un habitué des rallyes de régularité.



Troblèmes à l'issue de la première étape, José Dedry, Noël Panier et leur Renault 5 LS Coupe remonteront à la seconde place le dimanche matin.