

## MISE EN JANTES ROYALE, pour les 30 ans du Club !

Bien que le rendez-vous ait été fixé à 13h30, nous sommes partis dans la matinée avec l'intention de visiter le musée de l'Abbaye de Port-Royal comme suggéré par Bernard Blondeel dans la convocation. Après quelques errements, et à l'aide d'un GPS capricieux, nous sommes enfin arrivés. J'avais bien quelques doutes, mais la présence de la 2002ti de Michel et Annie Duplessis garée le long du mur m'a tout de suite rassuré. Le musée (pas très folichon !) est consacré au jansénisme et à ses persécutions jusqu'à la destruction de Port-Royal sur ordre de Louis XIV (il pensait probablement que, pour combattre des idées, il suffisait de détruire des bâtiments et de disperser des religieuses !). Après sa visite et un tour dans le parc où gambadait un chevreuil, nous nous dirigeâmes vers le parking où Eliane et Bernard accueillaient les premiers participants.

J'ai toujours aimé ces débuts de rallye où on se demande qui va venir et avec quelle voiture ? Tiens, la 2000 des Camy, rien que de la voir, je me retrouve directement au temps de ma jeunesse ! Oh, un Z1 qui arrive portière conducteur complètement descendue, capotée il est vrai. Réchauffé le conducteur ! Emmanuel Oligo s'en extrait et sort immédiatement une bouteille de Bergerac et des gobelets afin d'en faire profiter l'assistance. Il y a de plus en plus de Z1 et de Z3 aux sorties des clubs d'anciennes. Plus personne ne conteste leur statut de voiture de collection. A côté, notre coupé 30 fait figure de grand-mère. Mais au fait, quelle est la plus ancienne présente ? Après enquête, c'est la 1600 blanche d'Alain et Marie Delafosse.

Certains ont d'autres enthousiasmes : à peine descendu de la 635 de ses parents, Thomas Bouret demandait si « les filles », Garance et Lina, venaient. Miracle ! Juste à ce moment-là, la famille Girardy, Dominique et Laurence avec jumelles et beaux-parents, arrivait en force (528 et 2800 CS !), Thomas était aux anges !

Enfin après les recommandations d'usage par Bernard (ne roulez pas en convoi, celui qui est devant vous se trompe peut-être, ou veut aller boire un café ; ne le suivez pas aveuglément, tenez-vous-en au road-book ...), nous voilà partis sur les petites routes de la vallée de Chevreuse. A ma grande surprise, on prend les « 17 Tournants » dans le sens de la descente. ! C'est la première fois que ça m'arrive alors que c'est le quatrième rallye d'anciennes que je fais dans la vallée de Chevreuse (but normal de promenade pour un francilien), et chaque fois auparavant, l'organisateur nous avait fait prendre cette route comme une sorte de petite course de côte !



Arrivé à l'étang de Hollande, Bernard installa une sorte de tableau de classe, y fixa la carte des environs sur laquelle il avait reporté au feutre le tracé des « Etangs et Rigoles des Eaux du Château de Versailles » et entreprit de nous conter l'histoire de ces ouvrages presque entièrement préservés depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle. Destiné à alimenter les jeux d'eaux de Versailles, ce réseau d'étangs artificiels et de canaux à très faible pente (20 cm par kilomètre !) était une véritable prouesse technique rendue possible grâce à l'invention de la lunette topographique. 40 000 soldats sous les ordres de Vauban drainèrent tout le plateau jusqu'à Rambouillet et creusèrent 10 étangs, 70 km de rigoles et 34 km de Rivière Royale en partie souterraines. Aujourd'hui cet ensemble n'est plus relié à Versailles. Il est entretenu par un syndicat mixte la SMAGER ([www.smagger.fr](http://www.smagger.fr)) et sert au stockage d'eau anti-inondations pour les rivières situées en aval et d'espace de loisirs.

Bien qu'admiratifs à la foi du cours magistral de Bernard et du savoir-faire de nos anciens, nous commençons à avoir franchement froid. Il faut dire que, naïfs, Catherine et moi avions quitté Paris le matin pour la journée sans regarder la météo, habillés comme si les belles journées printanières du début de la semaine devaient durer indéfiniment. Et là, on avait à peu près 8°, et un petit vent glaçant soufflait sur la digue.



La promenade fut donc assez courte et nous revoilà dans nos voitures. Les premiers démarrés cherchaient la sortie au fond ; une fois arrivés, ils faisaient demi-tour au bout du cul-de-sac pour se trouver nez à nez avec leurs suiveurs, pendant que d'autres manœuvraient en marche arrière en hésitant sur le sens de sortie. Bref, en deux minutes, il régnait dans ce parking au sol sablonneux, ce qu'au temps de la Nouvelle Classe, le Général qualifiait de chienlit. Enfin personne n'ayant réussi à s'embourber, la caravane se remit en route. Nous nous suivions les uns les autres en toute bonne conscience sur les chemins forestiers lorsque je vis dans mon rétroviseur la camionnette d'Eliane et Bernard remontant toute la file avec force appels de phares. Après qu'ils nous eurent rattrapés et fait rebrousser chemin jusqu'au parking, nous reprenions, un peu penauds, le road-book, sous les sarcasmes de notre Présidente, navigatrice avisée de François Otthofer dans son X1.

Bernard nous avait programmé trois arrêts supplémentaires :

Le premier situé près de l'étang du Perray nous permit d'admirer les « Haricots ». Ce sont des bassins en demi-cercle creusés en aval des digues sous les vannes de décharge. Ils servent à dissiper l'énergie lors des lâchers d'eau et évitent ainsi la formation de vagues pouvant endommager les berges des rigoles. Nina, Garance et Thomas, infatigables, gambadaient joyeusement descendant de la digue et y remontant apparemment sans effort pendant que nous restions prudemment sur le faite, plus au chaud qu'à l'étang de Hollande car Marie Delafosse avait prêté un pull à Catherine (et moi je me blottissais contre elle).

Au second arrêt, Bernard nous fit longer à pied un tronçon de la Grande Rivière puis, après un agréable parcours sinueux en forêt (et en voiture chauffée !) nous atteignîmes à l'abbaye des Vaux de Cernay où Yves Brenier nous attendait en 850i. La troupe s'égailla dans les immenses jardins de l'abbaye, qui est aujourd'hui exploitée en hôtellerie de luxe, avant de s'amalgamer à nouveau pour la photo souvenir et de repartir en bon ordre (après tout, nous sommes un club d'allemandes !) vers notre hôtel et le dîner.

Le lendemain, retrouvailles sur l'esplanade du Château de Versailles, Michel Leluin, seul membre fondateur du Club toujours présent, était venu en voisin avec sa famille et nous racontait comment il avait rencontré Jean-Louis Bellat et Jean-François Blondelet en répondant à une petite annonce dans Auto Rétro. Cette annonce demandait simplement à qui voulait participer à la création d'un club consacré au BMW anciennes de prendre contact et de les rejoindre.

Nous poursuivîmes par la visite guidée des appartements privés de Louis XV et Louis XVI (dire que c'était censé être plus intime que la partie Louis XIV !) et de l'Opéra Royal, magnifique, entièrement en trompe-l'œil : dorures et faux marbres peints sur bois (manque d'argent, délais trop courts avant la fête de mariage du futur Louis XVI avec Marie-Antoinette, ou meilleure acoustique ? J'avoue n'avoir écouté la conférencière que distraitement).



Puis après une choucroute alsacienne, spécialité destinée peut être à nous rappeler la direction de la Bavière, en route pour le musée du Jeu de Paume, berceau de notre démocratie nationale. Là, une enthousiaste conférencière était intarissable sur les règles du jeu de paume, l'histoire de la salle, les péripéties nombreuses avant, pendant et après le serment, « la volonté du peuple et la force des baïonnettes », et finalement les états d'âme de David. Chargé par le Club des Jacobin en 1793 d'immortaliser le Serment du Jeu de Paume sur une toile monumentale, il s'est demandé s'il ne fallait représenter que les députés présents ce jour-là, ou y ajouter aussi ceux qui avaient signé le lendemain. Et celui qui avait refusé de jurer ? Et ceux qui avaient entre-temps été guillotinés pour avoir « trahi la Révolution » ? Il était clair qu'il fallait mettre particulièrement en valeur Dubois-Crancé qui lui avait fait avoir la commande. Marat, son ami montagnard, n'était pas député en 1789, qu'importe, on pourrait le représenter à la fenêtre parmi la foule qui acclamait les représentants du Tiers-Etat et du bas Clergé. Bref, d'études en avant-projets, David n'y arriva jamais, et la toile en grisaille qu'on voit au fond de la salle n'a été peinte d'après ses dernières esquisses qu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle (par Luc-Olivier Merson dont on se souvient aujourd'hui à peu près autant que de Dubois-Crancé).



Et c'est ainsi que rêvant d'ouvrages hydrauliques complexes, de splendeurs royales et de philosophie des Lumières, les amateurs de mécanique bavaroises se séparèrent sur un étroit trottoir versaillais en se jurant de prochaines retrouvailles.

**Gérald**