

# Au Mans, l'accueil des 24 Heures rénové

Le syndicat mixte du circuit des 24 Heures du Mans a entrepris de faire le ménage au cœur du site pour mieux accueillir les concurrents et le public.

Pour le centième anniversaire de la course automobile au Mans (1906-2006), le circuit des 24 Heures a fait le ménage sur ses abords avec un nouveau Village public, en attendant le réaménagement de l'Espace concurrents pour l'an prochain. L'Audi victorieuse dimanche 18 juin, première voiture à moteur diesel engagée dans l'épreuve, a ainsi tourné pendant vingt-quatre heures devant de nouvelles loges VIP, tandis que son double était paisiblement exposé sur la place centrale du nouveau village. Le faible niveau sonore, il est vrai, caractérise le moteur diesel de cette Audi peu audible en comparaison de ses concurrents.

Double dans les médias par les grands prix de Formule 1, la course des 24 Heures du Mans conserve une immense popularité, notamment hors de France, avec 240.000 visiteurs chaque année, dont un bon tiers de Britanniques, fidèles au poste pour une semaine, dès les essais. « La course située Le Mans sur la carte du monde, constate Didier Bahin, directeur général des services de l'agglomération mancelle, et procure en cumulé sur vingt ans des retombées équivalentes à la tenue de jeux Olympiques ».

C'est dire l'attachement des Manceaux à cette course d'endurance, sans parler de ses déclinaisons motos et camions, ou encore du Grand Prix de France motocycliste qui s'y dispute traditionnellement. « Un événement majeur tous les mois », résume le responsable. De fait, le circuit composé de tronçons de routes départementales et nationales relève du domaine public, à l'exception de la boucle Bugatti, et le territoire attendant appartient au syndicat mixte du circuit, qui associe la région, le département et Le Mans Métropole. L'ampleur des investissements et des



Déployé à l'entrée nord du circuit des 24 Heures, le nouveau Village public est un assemblage de constructions métalliques toutes destinées à la location événementielle : boutiques, restaurants, espaces club et loges VIP qui s'alignent en surplomb de la piste à la sortie des stands.

responsabilités a imposé cette montée en pôle position des collectivités locales il y a une quinzaine d'années, l'Automobile Club de l'Ouest rétrogradant à la place d'exploitant. L'aménagement du site qui lui incombe n'est pas une mince affaire en raison de la forte appropriation des lieux, des usages contractés et des positions acquises au fil des ans sur les abords. Les 24 Heures sont une affaire de passionnés, tant du côté du public que des concurrents, avec une forte présence d'écuries indépendantes. Tout un état d'esprit que l'aménageur doit préserver.

## Une « course logistique »

Le concours lancé en décembre 2004 a pour ambition de remettre en ordre le territoire de 6 hectares englobant la tribune principale, les stands des concurrents et le Village public, sans s'exposer à casser cette belle mécanique événementielle consacrée par la tradition. Le projet attendu est à la fois urbain, paysager et architectural, mais aussi stratégique puisqu'il intervient sur un site

maintenu en exploitation et ne doit pas bouleverser les habitudes.

L'équipe lauréate formée autour de Bruno Huët, architecte, est angevine et connaît bien le terrain. Prévu en deux phases, l'opération commence par l'aménagement du Village public déployé au débouché du tunnel d'accès sous la piste, à l'entrée nord du circuit. Achèvement de cette année, les travaux ont été menés en quatre mois et demi, « à fond les boulons », pour un total de 3.500 m<sup>2</sup> de constructions métalliques réparties autour d'une esplanade centrale de même superficie qui débouche en balcon sur l'Espace concurrents. Cette enclave adossée à la tribune principale verra sa capacité portée de 45 à 55 concurrents, avec stands sur la piste et bases arrière pour les équipes. Elle constitue la seconde phase de travaux, lancée dès demain.

Bruno Huët parle d'une « course logistique ». Une épreuve d'endurance d'autant plus rude que le premier appel d'offres lancé en groupement d'entreprises au ni-

veau local s'est doublé d'un second, en lots séparés, élargi au Maine-et-Loire, puisque les entreprises mancelles semblaient manifestement accaparées par la construction du tramway, autre circuit actuellement en chantier sur l'agglomération.

## Des treilles végétales

Pragmatique, l'architecte a dessiné plusieurs types de modules bâtis, quasiment tous métalliques et également élégants, compatibles avec une fabrication en atelier et un montage éclair. « Le village est ainsi constitué d'une trentaine d'entités, toutes destinées à la location événementielle : douze boutiques circonscrivent la place centrale ; quatre espaces club de 400 m<sup>2</sup> s'installent au calme en second rang ; dix loges VIP s'alignent en surplomb de la piste à la sortie des stands ; deux restaurants s'installent sur la courbe amont en vue du fameux pneu Dunlop, décompte l'architecte, sans oublier la plate-forme aménagée à l'usage des nombreux marchands forains et les cinq blocs sanitaires. »

La composition d'ensemble réta-

blit l'ordre, organise l'espace autour du vide central et donne l'orientation du spectacle. De grands arbres servent de repères, vénérables chênes touffus, vieux pins fourchus ou cèdres d'evergreen. Les préserver n'était pas évident, mais personne n'a voulu les sacrifier au culte du bitume et de la rentabilité locative. Le paysagiste Guillaume Sevin associé au projet s'est même ingénié à en planter de nouveaux, notamment des pins sylvestres en accord avec le paysage de forêt traversé par le circuit. Le recours massif aux gravillons, traitement de surface économique, s'accompagne de ténérables pelouses précisément circonscrites au cadre des clubs et aux franges du village. Le déficit d'espaces verts est également compensé par des treilles végétales tendues sur les murs de certains modules et des clôtures parées de filets de camouflage, artifice très crédible en guise de charmilles. Au Mans, l'aménageur sait pouvoir compter sur le comportement éduqué d'un public de gentlemen drivers.

FRANÇOIS LAMARRE

## De la Sarthe au Mans, une course centenaire

En 1906, Ferenc Szisz, sur Renault, remportait au Mans le premier Grand Prix organisé par l'Automobile Club de France, en alternative à la Coupe Gordon-Bennett. Pour cette première édition, la Sarthe s'était imposée parmi dix-sept propositions. Le circuit fait alors une centaine de kilomètres entre Le Mans, Saint-Calais et La Ferté-Bernard. La compétition est ouverte à tous les constructeurs, avec un maximum de trois voitures engagées.

Rappelons que sur les huit cents constructeurs recensés à l'époque, six cents étaient français. Ce n'est pas encore les 24 Heures du Mans, mais cela y ressemble.

Fort de nombreux antécédents, le premier Grand Prix de France est également organisé en 1911 dans la Sarthe, à l'initiative de l'Automobile Club de la Sarthe, puis de l'Ouest en 1913. Il se dispute sur 54 kilomètres et le circuit emprunte pour la première fois la fameuse ligne droite des Hunaudières.

Le rendez-vous est pris chaque année par les firmes et les contours du circuit actuel se précisent. Le Grand Prix de France de 1921 scelle le parcours et la première grande épreuve d'endurance se déroule deux ans plus tard, le 26 mai 1923, préfigurant la course actuelle.

De fait, les 24 Heures du Mans sont la plus ancienne course automobile du monde avec celle d'Indianapolis en Amérique.