

HISTOIRE MONDIALE DES CIRCUITS AUTOMOBILES

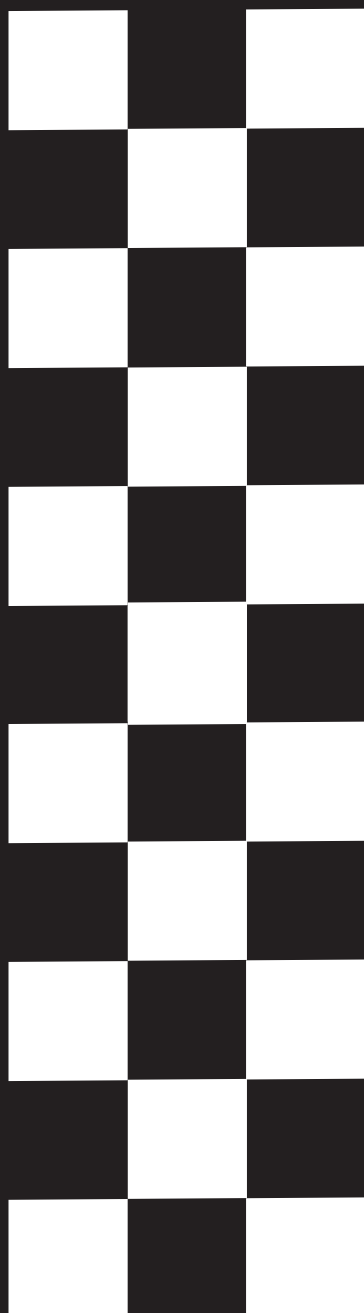


XAVIER CHAUVIN ET MICHEL MORELLI





Sommaire



CHAPITRE 1.....8

Les circuits automobiles de la Belle Époque

Les sports mécaniques naissants profitent de l'engouement d'un grand public avide de sensations.

CHAPITRE 2.....24

L'entre-deux-guerres et les premiers circuits permanents

Circuits urbains ou pistes aménagées spécialement, ils forgent leur réputation durant l'entre-deux-guerres.

CHAPITRE 3.....52

Des circuits atypiques

Circuits urbains, aérodromes recyclés, circuits « politiques »

CHAPITRE 4.....78

Les grands circuits français

Les classiques de l'Hexagone, incontournables.

CHAPITRE 5.....122

Les circuits mythiques

Légendaires, ils ont forgé la réputation du sport automobile.

CHAPITRE 6.....166

Les grands circuits européens

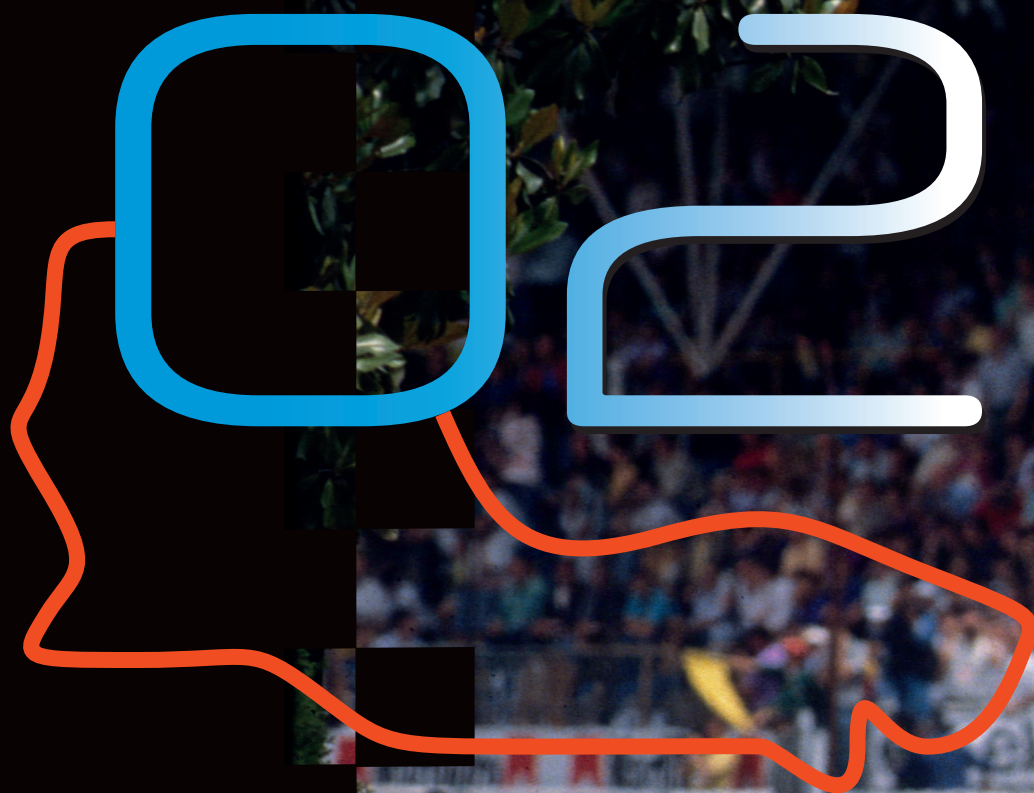
Un éventail des circuits les plus réputés sur le Vieux Continent.

CHAPITRE 7.....196

Quelques grands circuits internationaux

Les circuits les plus emblématiques aux quatre coins de la planète.

ÉPILOGUE ET REMERCIEMENTS224



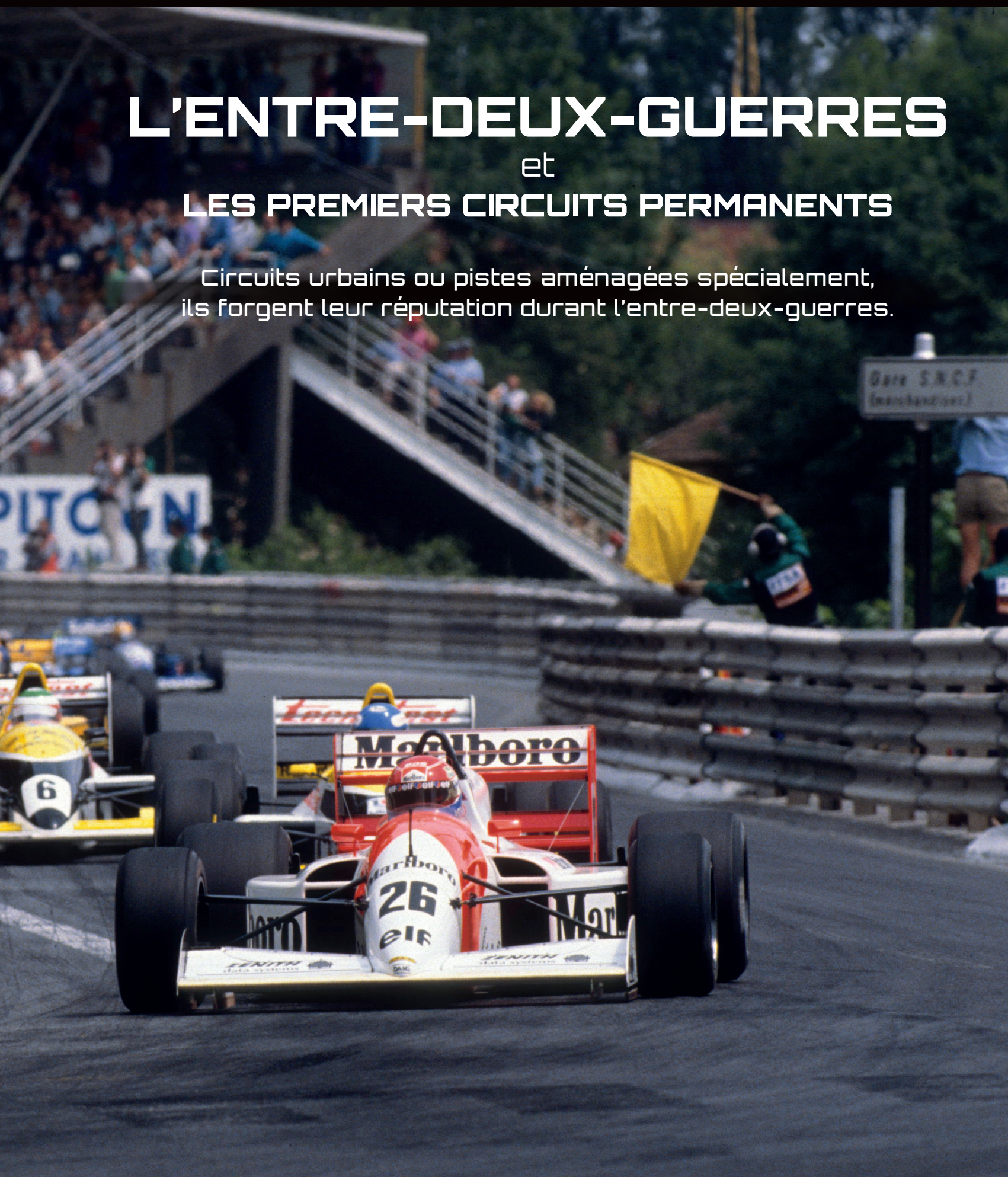
■ Les Formule 3000 au freinage de la Gare, probablement l'un des plus importants à Pau. Les tribunes ont été démolies, car la toiture menaçait de s'effondrer. (Photo Morelli-Bertier)

L'ENTRE-DEUX-GUERRES

et

LES PREMIERS CIRCUITS PERMANENTS

Circuits urbains ou pistes aménagées spécialement, ils forgent leur réputation durant l'entre-deux-guerres.





■ Monza en 1935 : les écuries défilent avant la course.
(Archives Mercedes)

■ Pietro Bordino et sa Fiat 804 sur la piste de Monza, vainqueur du Grand Prix d'Italie 1922.
(Archives Stellantis)

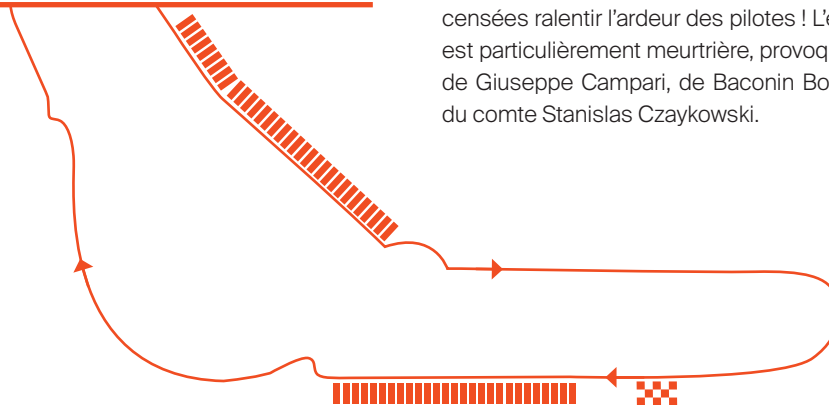


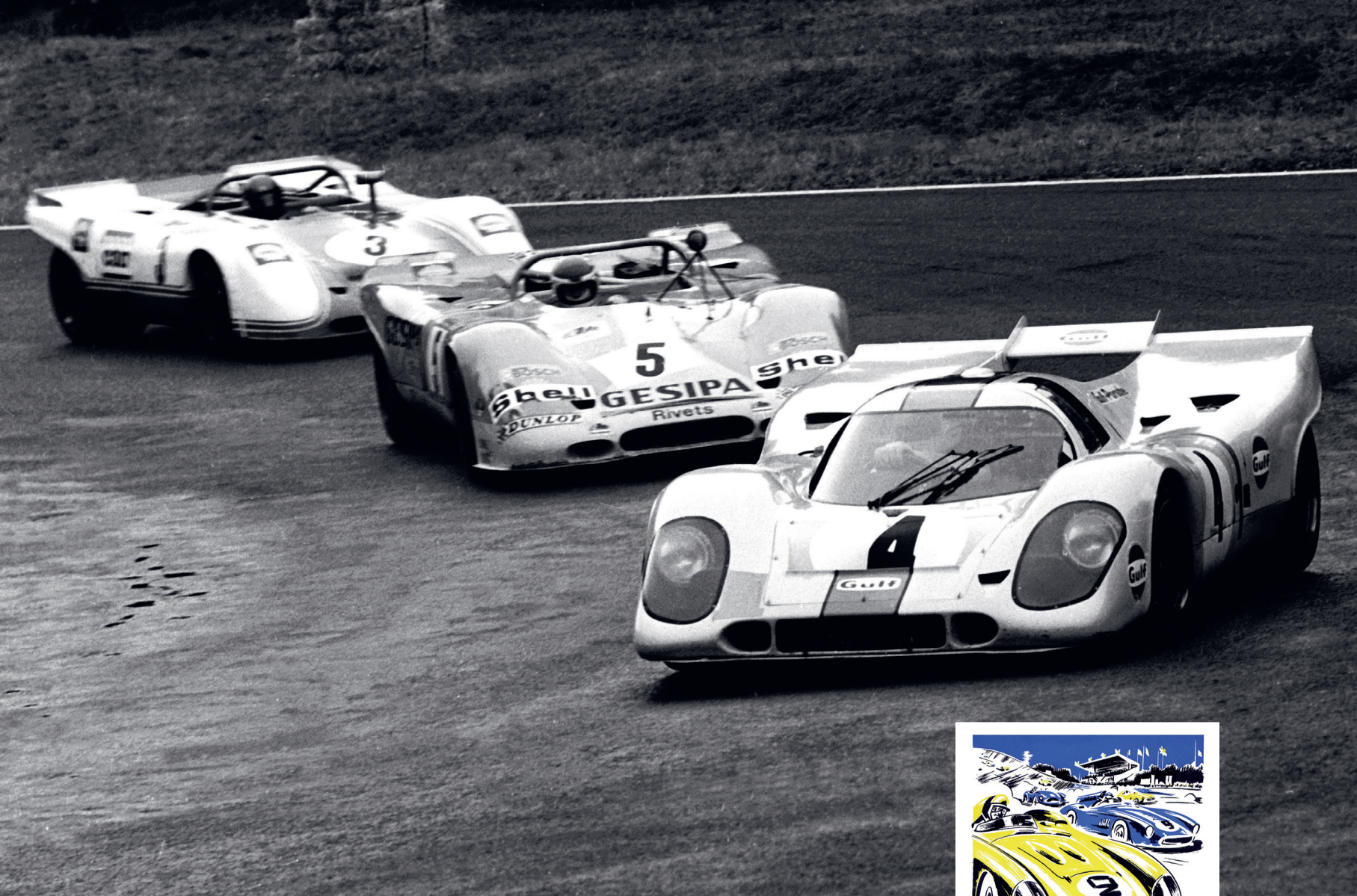
La première édition du Grand Prix d'Italie a lieu en septembre 1921 sur l'éphémère circuit de Brescia. Elle consacre la victoire du Français Jules Goux sur Ballot, tandis que les minuscules Bugatti Type 13 s'illustrent dans la catégorie des voitures (le modèle de série conservera l'appellation Brescia en souvenir de ce succès). Néanmoins, l'Automobile Club de Milan lance au printemps 1922 la construction d'un circuit mieux adapté aux grandes vitesses. L'Autodromo Nazionale di Monza est inauguré en septembre de la même année, juste à temps pour accueillir le second Grand Prix d'Italie. Conçu par les ingénieurs Piero Puricelli et Alfredo Rosselli, le tracé originel de 4,5 km se caractérise par deux longues lignes droites privilégiant les vitesses élevées (les bolides de l'époque y atteignent aisément plus de 200 km/h) combinées à un anneau de vitesse de 5,5 km. Le comte Pietro Bordino (celui-là même qui donnera son nom à la célèbre pointe carénée des voitures de compétition contemporaines) remporte la course inaugurale de 1922 à bord de sa puissante Fiat à la moyenne de 142,574 km/h. Consacré comme un véritable temple dédié à la vitesse, la réputation de Monza devient vite sulfureuse. Très (trop ?) rapide, les accidents mortels s'y multiplient. En 1928, la



Piero Puricelli, le célèbre ingénieur en génie civil, peut être considéré comme l'inventeur de l'autoroute.

Bugatti Type 35 C d'Emilio Materassi sort de la piste pour s'écraser dans la ligne droite des stands : vingt-sept personnes y perdent la vie. Ce terrible drame provoque l'annulation de l'épreuve en 1929 et 1930. La course ne reprend qu'en 1931. L'Alfa Romeo de Tazio Nuvolari et Giuseppe Campari s'empare de la première place, bouclant les cent cinquante-cinq tours du tracé de 10 km à plus de 155 km/h de moyenne (les deux pilotes se sont relayés pendant près de dix heures). Une année faste pour Giuseppe Campari, qui s'offre en outre le record du tour à 169,172 km/h. Hélas, les accidents mortels perdurent, malgré l'ajout de deux chicanes censées ralentir l'ardeur des pilotes ! L'édition 1934 est particulièrement meurtrière, provoquant la mort de Giuseppe Campari, de Baconin Borzacchini et du comte Stanislas Czaykowski.





MONTLHÉRY

L'autodrome de Linas-Montlhéry voit le jour en 1924, à l'initiative d'Alexandre Lamblin, dont les usines produisent entre autres des pièces de radiateurs pour voitures ou avions. Passionné de sports automobiles (il possède le journal *L'Aéro-Sports*), le riche industriel fait l'acquisition de terrains sur le plateau de Saint-Eutrope, sur la commune de Linas, à proximité de Montlhéry. Il charge l'ingénieur Raymond Jamin de concevoir le dessin de la piste, un anneau de 2,5 km de longueur constitué de deux courtes lignes de droites de 180 m chacune. L'inclinaison concave des virages est calculée de manière à ce que les voitures puissent enchaîner les virages jusqu'à une vitesse d'environ 220 km/h. Construction d'avant-garde constituée d'éléments préfabriqués, le prestigieux circuit français engloutit plus de 1 000 tonnes d'acier et 8 000 m³ de béton : deux mille ouvriers travaillent sur le chantier six mois

durant. Le célèbre ovale est bientôt complété par un circuit routier de 12,5 km, qui va accueillir le Grand Prix de l'ACF en 1925. Faisant équipe avec Albert Divo, Robert Benoist gagne la course sur une très efficace Delage. Il réitère son exploit, toujours sur Delage et toujours sur le même circuit, en 1927. En 1926 en effet, le Grand Prix de l'ACF est disputé sur le circuit de Miramas, le seul à pouvoir rivaliser avec Montlhéry. Jules Goux s'impose au volant de sa Bugatti Type 39 A. Le Grand Prix de l'ACF est

■ Aux 1 000 Kilomètres de Paris 1971, les Porsche 917 pilotées par Bell, Marko et Larrousse en pleine bagarre à l'extrémité du circuit routier, zone stratégique, mais interdite au public. (Photo Morelli-Bertier)

■ Le Grand Prix de Paris est traditionnellement organisé à Montlhéry. (Reproduction d'un programme de l'AGACI)



PRIX DE PARIS
AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY
14 MAI 1961
6 COURSES DE VITESSE

Programme officiel



1,50 NF

Le circuit

**Autodrome
de Linas-Montlhéry**

Île-de-France, France

Anneau de vitesse : 2,5 km (1924)

Circuit routier : 12,5 km (1925)

Circuit actuel : 3,405 km

Nombre de virages : 13

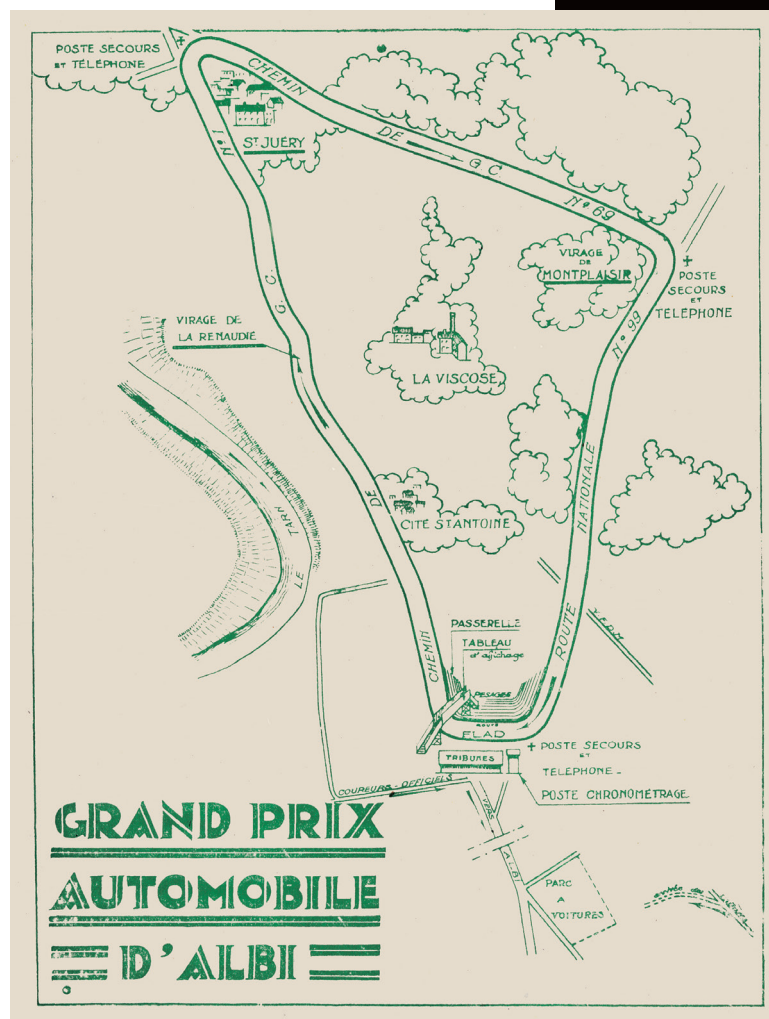
Sens : horaire

Record du tour (officiel) :

Raymond Sommer, 238,897 km/h
sur Alfa Romeo en 1939

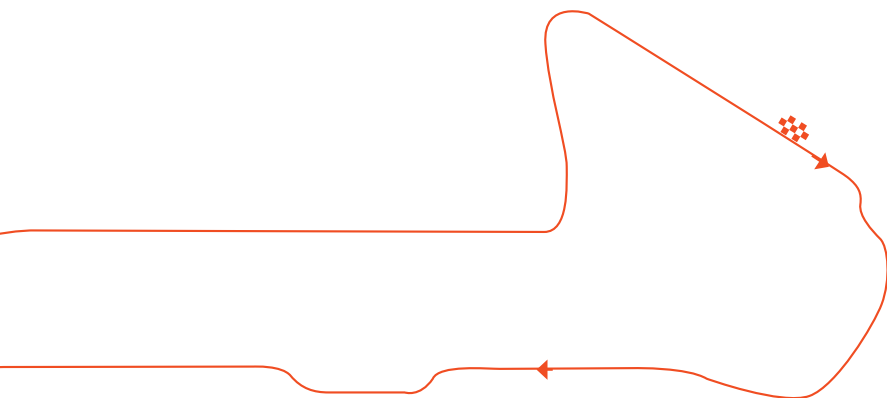
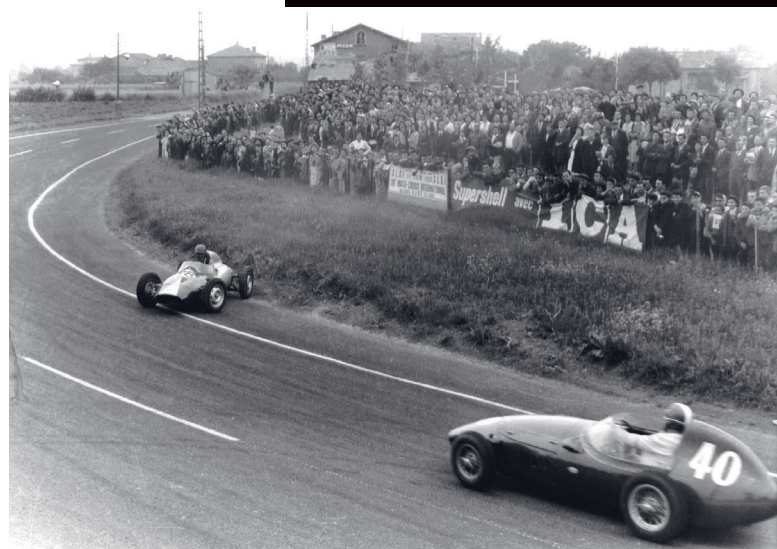
LES DEUX CIRCUITS D'ALBI

Conçu en 1933, le circuit des Planques emprunte des portions routières en périphérie d'Albi. Son tracé original forme une sorte de triangle. Le départ était toujours donné sur le côté le plus court de ce triangle, le circuit parcourait ensuite la zone très sinueuse de Saint-Antoine, puis arrivait au village de Saint-Juéry. Les concurrents devaient alors traverser une voie de chemin de fer avant de rejoindre la longue ligne droite de Montplaisir. Pierre Veyron, le Prince Bira ou Raymond Mays s'y illustrent avant la guerre. Aux côtés des gros bras, Bugatti ou Alfa Romeo, une course de voitures est organisée en parallèle, qui devient bien vite la chasse gardée de Salmson ou d'Amilcar. Le Grand Prix d'Albi renaît après la guerre, accueillant les Formule 1 hors championnat. Louis Rosier, Maurice Trintignant ou Juan Manuel Fangio s'inscrivent alors dans la légende. Manquant de sécurité, ce tracé improvisé est abandonné après 1955, encore et toujours à cause de l'accident du Mans. Un circuit plus moderne est alors mis en chantier. Inauguré en 1959, il accueille principalement des courses de Formule 2 et de Formule 3, au volant desquelles Jean-Pierre Jaussaud ou Graham Hill remportent quelques-uns de leurs succès. Long de 3,551 km, il a pour particularité de se confondre avec l'aérodrome du Séquestre dont la piste de décollage forme deux intersections avec le circuit automobile : les avions de ligne sont prioritaires et les courses sont aménagées en fonction des horaires du trafic aérien national. Le circuit d'Albi connaît son apogée au milieu des années 1980 lorsque le championnat de France des circuits accueille les courses de Production, de Formule 3 ainsi qu'une quantité impressionnante de formules de promotion et de championnats soutenus par les différents constructeurs européens.



■ Le tracé du circuit d'Albi, en 1948. (Dessin extrait du programme officiel 1947)

■ Courses de Formule Junior sur le circuit d'Albi, en 1955. (Archives M. Louche)





VÉCU

Tenter de synchroniser le trafic aérien commercial avec les courses automobiles est une mission quasi impossible pour qui connaît un peu l'exubérance des pilotes de formules monotypes, chaque carambolage entraînant autant de retards sur le *timing* initial. Aussi, pour faire simple, il avait été convenu entre la tour de contrôle de l'aéroport et la direction du circuit que tous les avions de ligne devraient adapter leurs horaires d'arrivée et de départ les jours de course auto, en fonction des aléas et divers retards des compétitions. En conséquence indirecte, les compétitions disputées après le départ de l'avion de Paris-Orly ne bénéficiaient pas d'une couverture médiatique puisque les journalistes et les photographes se trouvaient déjà à l'intérieur. Et on a vu aussi des pilotes automobiles rater leur avion et emprunter une voiture de location pour descendre en attraper un autre à Montpellier-Fréjorgues à une cadence qui leur vaudrait aujourd'hui une suspension de permis pour l'éternité.

■ Avec un départ de la course de F3 aussi mouvementé, nul doute que l'avion de Paris va prendre du retard...
(Photo Morelli-Bertier)

Le circuit

Albi

Longueur : 3,551 km

Nombre de virages : 15

Record du tour : Jean-Pierre Beltoise
189,988 km/h March-BMW Formule 2

Record de victoires pilote :

Peter Arundell (2), Jack Brabham (2),
Henri Pescarolo (2), Alain Prost (2),
Philippe Alliot (2) et François Hesnault (2).



SOUS L'IMPULSION DE LA MUNICIPALITÉ,
LE CIRCUIT D'ALBI EST SPÉCIALISÉ
DEPUIS 2016 AUTOUR DES
TECHNOLOGIES VERTES, NOTAMMENT
L'HYDROGÈNE. ON PEUT CITER
L'ALBI-ECO RACE OU LE PROJET
ALBILITY. CHAQUE ANNÉE SONT
ORGANISÉS DIFFÉRENTS ÉVÉNEMENTS
AUTOMOBILES, TELS QUE L'ALBI AUTO-
CLASSIC, LA COUPE DE FRANCE DES
CIRCUITS, LE GRAND PRIX CAMIONS,
LA COLOR-RUN (COMPÉTITION 100 %
FÉMININE), SANS OUBLIER LA COURSE
DES CHAISES DE BUREAU.

■ Départ animé de la course
de Formule 3 à Albi.
(Photo Morelli-Bertier)



LE GRAND PRIX DE CADOURS-LAREÔLE

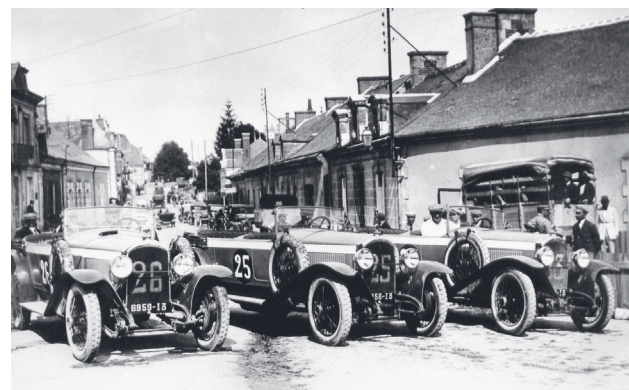
Petit village de l'agglomération toulousaine, Cadours devient le théâtre d'un sympathique circuit improvisé, à l'initiative du garagiste, une véritable figure locale, Victor Arrivet. La première édition, disputée en septembre 1948, fleure encore bon la pénurie de l'immédiat après-guerre. Le tracé sinueux de 4,015 km s'établit sur les départementales avoisinantes, D29, D89 et D41. La course est remportée par René Maurières, très en forme, dont la Simca Gordini abat le parcours à plus de 121,97 km/h de moyenne, une vitesse très élevée en regard des possibilités de la piste et du matériel. Victor Arrivet se démène pour faire homologuer l'épreuve auprès de l'Automobile Club de France, et l'édition 1949 accueille une course de Formule 2. Les grands pilotes du moment n'hésitent pas à faire le déplacement, à l'instar d'Aldo Gordini, qui pilote bien entendu les créations de son père, de René Balsa et

sa célèbre BMW Veritas, ainsi que de René Bonnet, constructeur des emblématiques DB Panhard. Hélas, l'édition 1950 est endeuillée par l'accident mortel de Raymond Sommer, dont la Cooper, victime d'une rupture de direction, quitte violemment la route. Un monument est édifié dès l'année suivante pour commémorer l'événement. Juan Manuel Fangio fera le déplacement en personne pour rendre hommage à son camarade trop tôt disparu. Mais le cœur n'y est plus et l'épreuve périlite, faute d'investissements suffisants. L'accident du Mans met un terme temporaire à la vie du circuit, qui renaît en 1957 à l'occasion d'une course de voitures de sport. En 1958, c'est le pilote australien Keith Campbell qui perd la vie durant une compétition moto. Les deux dernières éditions, disputées en 1959 et 1961, sont réservées plus modestement à la Formule Junior : Jo Siffert y remporte l'une des premières victoires marquantes de sa carrière.

QUELQUES CIRCUITS OUBLIÉS

Le Grand Prix du Roussillon prend pour cadre la ville de Perpignan. Le circuit des Platanes mesure ainsi 2,520 km, empruntant les boulevards Wilson et Bourrat, la route de Lassus et le cours Palmarole. Une épreuve prisée, malgré une existence éphémère, qui ne compte que quatre éditions disputées entre 1946 et 1949. Jean-Pierre Wimille (Alfa Romeo), Eugène Chaboud (Talbot-Lago), Maurice Trintignant (Simca-Gordini) et Juan Manuel Fangio en sont les vainqueurs respectifs. Citons également le Grand Prix de Nîmes, qui utilise l'interminable boulevard Jean-Jaurès dans toute sa longueur (2,607 km), couru en 1932 et 1933. Tazio Nuvolari, non content de remporter la course, bat aussi le record du tour en 1 min 22 s. Nîmes est également le théâtre des coupes de Provence, réservées à des voitures de moins de 1 500 cm³, catégorie dans laquelle excellent les très agiles Amilcar ou les « petites » Bugatti Type 37. Le Grand Prix de Nîmes renaît une dernière fois sur l'aérodrome de Courbessac en 1947, spécialement aménagé pour l'occasion.

■ Grand Prix de Tours 1924.
L'équipe Peugeot au grand complet. (Archives Peugeot)

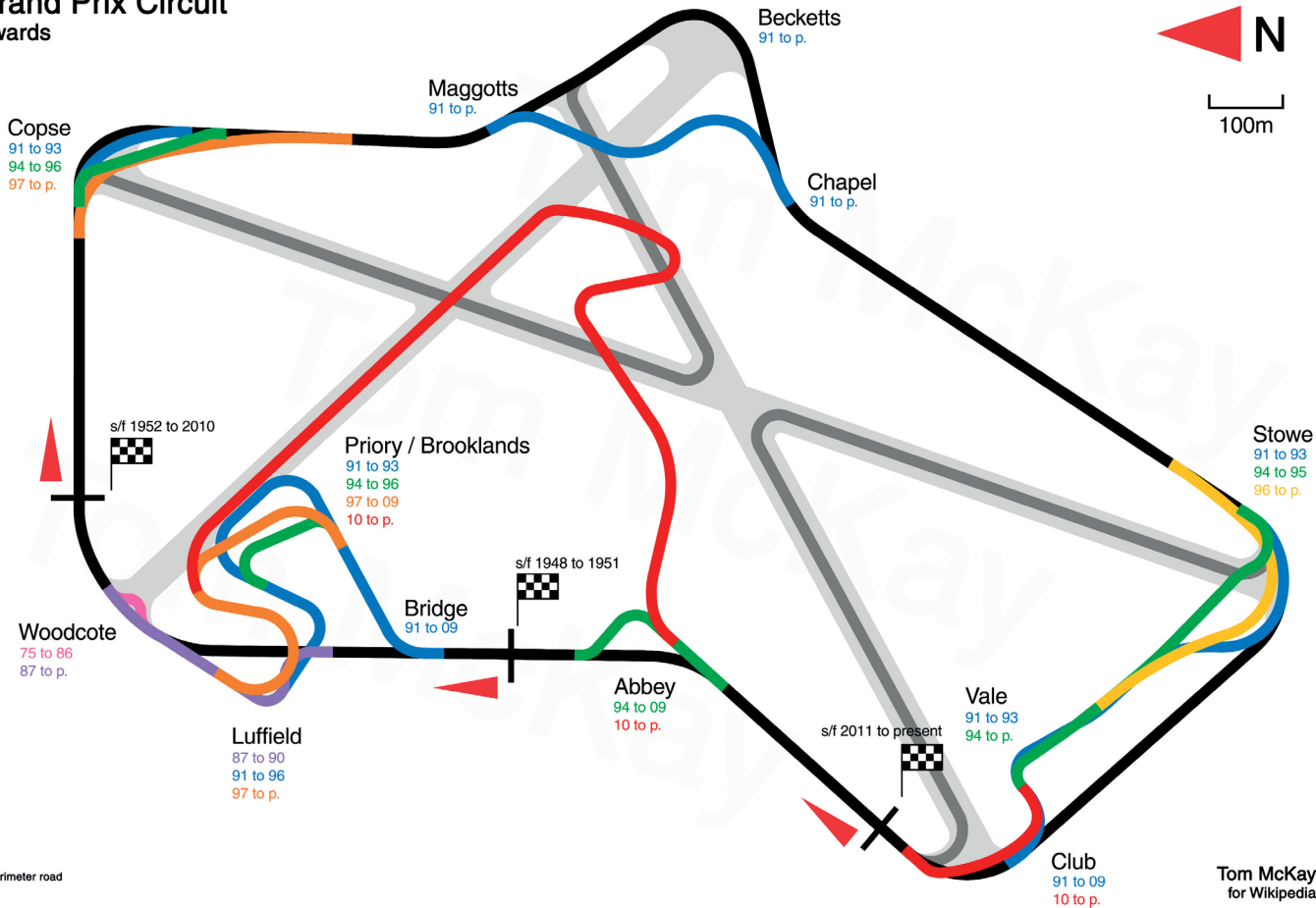


Silverstone Grand Prix Circuit
Evolution 1948 onwards
(to date 2019)

Colour key:
year of first use

- 1948* —
- 1949** —
- 1975 —
- 1987 —
- 1991 —
- 1994 —
- 1996 —
- 1997 —
- 2010 —

* combined runways and airfield perimeter road
** complete airfield perimeter road



Page de gauche.

■ En haut. Ce plan du circuit de Silverstone montre bien les multiples modifications apportées au tracé pour réduire la vitesse et augmenter le spectacle. (Silverstone)

■ En bas. En raison du tracé hyper-rapide de Silverstone, les deux Ferrari disposaient de sabots aérodynamiques pour gagner quelques kilomètres par heure. (Photo Morelli-Bertier)



■ Goodwood en 1959. (Archives M. Louche)

■ Départ du Grand Prix de Formule 1 à Silverstone en 2007 (Photo Mercedes)

