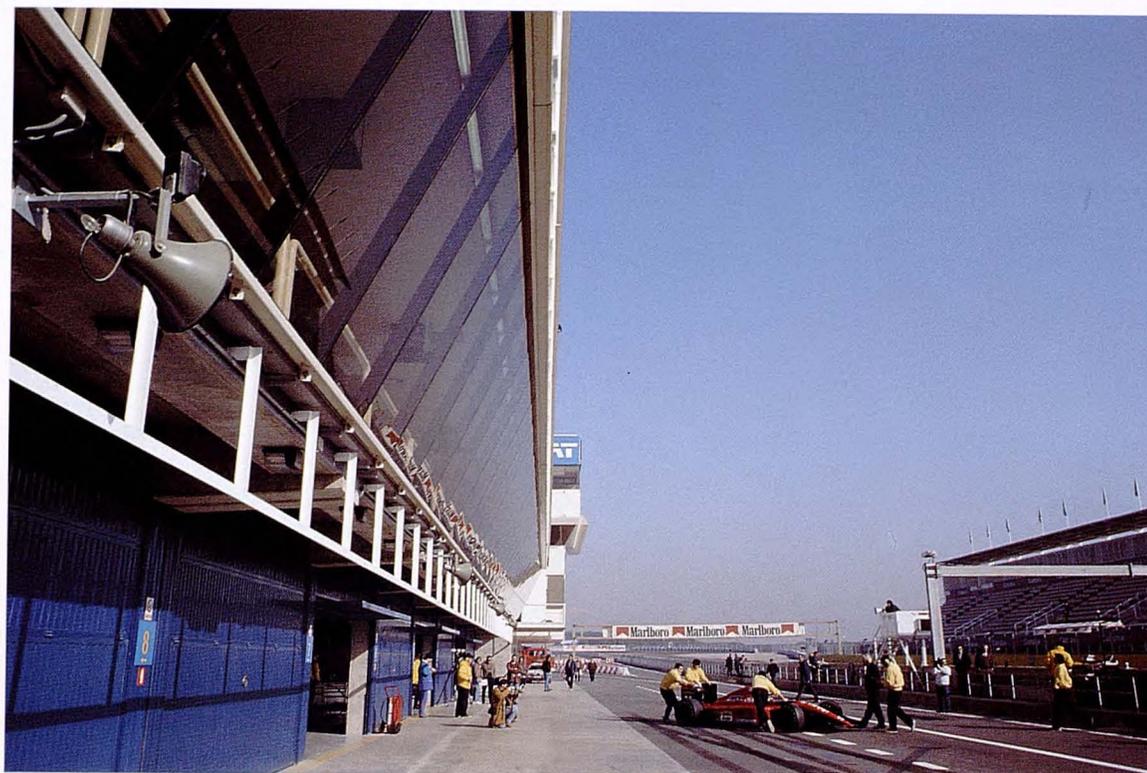


# LE CIRCUIT DE CATALOGNE

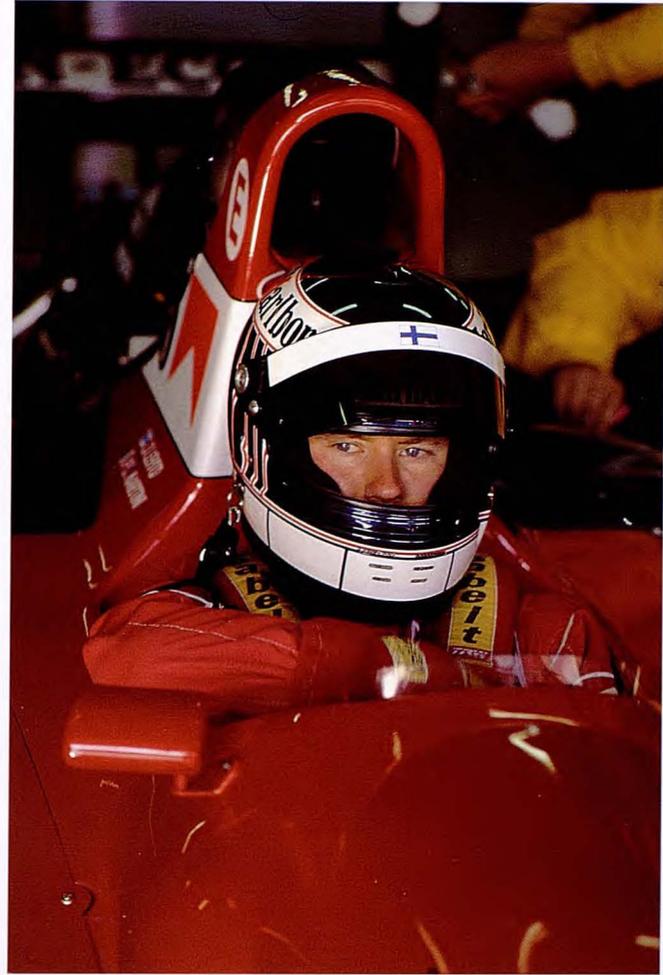


© ELOI BONJOCH



LE 10 SEPTEMBRE 1991 ÉTAIT INAUGURÉ LE CIRCUIT DE CATALOGNE QUI, EN ACCUEILLANT DES ÉPREUVES DE PRESTIGE À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE, SOUHAITE SE CONVERTIR EN UN DES PLUS GRANDS CENTRES DE SPORT DU MOTEUR. MAIS LE CIRCUIT SERA AUSSI LE THÉÂTRE D'AUTRES ÉVÉNEMENTS SPORTIFS PUISQUE SON ENCEINTE, AVEC UNE CAPACITÉ DE 120.000 SPECTATEURS, PEUT SE CONVERTIR EN UN POINT DE RENCONTRE IDEAL.

ALBERT RIUDEUBÀS COORDINATEUR DE PRESSE DU REIAL CLUB AUTOMÒBIL DE CATALUNYA (RACC)



© ELOI BONJOCH

**L**e Circuit de Catalogne s'est converti en un centre d'activité sportive du moteur. En 1992 il accueillera à nouveau des épreuves de prestige international telles que le Grand Prix d'Espagne de Formule 1, devant se dérouler les 1<sup>er</sup>, 2 et 3 mai, mais la nouveauté sera le retour en Catalogne, au mois de septembre, du "Continental Circus", le Championnat du monde de motocyclisme dans les catégories 125, 250 et 500 cc, qui est l'équivalent en moto de la Formule 1. Il faut ajouter qu'à l'occasion des Jeux Olympiques de Barcelone, le Circuit de Catalogne accueillera une des épreuves de cyclisme (les 100 km contre la montre par équipes), une donnée de plus confirmant la polyvalence de ces installations.

D'autres événements sportifs se disputeront sans nul doute sur le Circuit de Catalogne dont les installations offrent d'excellentes conditions à tous les niveaux: services, communication, capacité d'accueil (120 000 spectateurs) et diffusion publique.

#### **Un circuit ouvert à de multiples possibilités**

L'ambiance du moteur ne se limite pas aux compétitions sportives. Quelques jours après le Grand Prix d'Espagne de Formule 1, une marque suédoise d'automobile présenta sa gamme de véhicules d'un style tout à fait spectaculaire. Le circuit réunit des caractéristiques qui le rendent très intéressant pour les fabricants d'automobiles, de motocyclettes et aussi de pneumatiques. La pis-

te, avec une longue ligne droite principale de plus d'un kilomètre permet d'apprécier des effets aérodynamiques et de comportement à de grandes vitesses. Les virages de rayons différents constituent un banc d'essai idéal pour effectuer des tests de stabilité et de réponse en conduite extrême. Toutes ces épreuves requièrent un déplacement important de matériel et de gens que le circuit peut accueillir parce qu'il est géographiquement bien situé, à quelques kilomètres de la capitale catalane et de ses services (aéroport et port) et relié à la frontière française par l'autoroute.

Le succès d'un circuit de ces caractéristiques repose non seulement sur la qualité de sa construction, mais aussi sur le public venant assister aux épreuves



sportives les plus diverses. Outre les spectateurs qui suivent exclusivement un championnat, le Circuit de Catalogne comprend la figure du collaborateur. Moyennant le paiement d'une cotisation annuelle incluant la réception gratuite de la revue spécialisée RACC Motorsport, n'importe quel amateur désirent suivre toutes les courses et autres manifestations sportives peut s'inscrire comme collaborateur dans les modalités *Pelouse*, plus économique et destinée à un public jeune, ou *Tribune*. Ceci lui permet d'accéder gratuitement aux épreuves nationales et d'obtenir des réductions pour les épreuves internationales telles que celles de Formule 1. Les collaborateurs bénéficient en outre de places réservées, de places de stationnement privé, d'une zone réservée avec service de bar, etc.

La pose de la première pierre du Circuit de Catalogne put avoir lieu le 24 février 1989 grâce à l'impulsion du consortium formé par la Generalitat de Catalunya, le Conseil supérieur des sports, la municipalité de Montmeló et le Reial Automòbil Club de Catalunya.

Le 3 octobre 1986, le Parlement catalan avait approuvé à l'unanimité une proposition non de loi demandant au Conseil exécutif de "coordonner les organismes pertinents en vue d'étudier la création d'un nouveau circuit permanent de vitesse et de rassembler les efforts de tous à cette fin".

Entre le 31 octobre 1986 et le 29 juillet 1988, furent réalisées les modifications des plans généraux urbanistiques de Montmeló et Granollers qui devaient permettre au Circuit de Catalogne de passer par ces communes. Ces modifi-

cations furent définitivement approuvées par la Commission d'urbanisme de Barcelone le 3 février 1988.

Le 24 décembre 1987, le RACC acheta la propriété, évaluée à plus de 500 millions de pesetas, où devait être construit le Circuit de Catalogne, et entreprit aussitôt après les démarches devant aboutir à l'approbation du projet de plan spécial, qui fut présenté aux municipalités en mars 1988. Quelques mois plus tard, en octobre 1988, ce plan était approuvé par les municipalités de Montmeló et Granollers et la Commission d'urbanisme.

Le 24 février 1989, fut constitué le Consortium du Circuit de Catalogne formé par la Generalitat de Catalunya, la municipalité de Montmeló et le RACC; signé l'accord passé avec le Conseil supérieur des sports (CSD) et posée la première pierre du Circuit.

Dès lors commencèrent de gigantesques travaux qui consistèrent à déplacer et compresser un million de mètres cubes de terre pour constituer la surface plane destinée à recevoir la piste, les zones de sécurité et le paddock. Les pelouses furent construites de sorte que leur base constitue une barrière contre le bruit, que vinrent compléter des aires plantées d'arbres réalisant également cette fonction.

En même temps étaient menés à bien les travaux de drainage des eaux de pluie ainsi que l'ouverture de passages souterrains donnant accès à l'intérieur du circuit.

Les premiers essais de revêtement de macadam eurent lieu le 13 septembre 1990 et le goudronnage définitif commença quelques jours après. Fin janvier

1991, l'anneau du tracé du circuit recevait deux premières couches de goudron tandis qu'au mois d'avril commençait la construction des stands. La couche de roulement de la piste fut posée au mois de mai.

Les travaux de piste furent complétés par l'installation de glissières réglementaires dans les virages. Certains virages du circuit portent le nom des six entreprises privées ayant collaboré à sa construction: Campsa, La Caixa, Banc de Sabadell, Würth, Repsol et Seat. Dans les zones de dégagement on utilisa du gravier volcanique, matériau plus mou et moins abrasif, filtrant mieux l'eau et plus sûr pour le pilote de motocyclette en cas de chute et tout aussi efficace à l'heure de freiner le véhicule qui sort de la piste.

Une fois achevés les travaux concernant les passages inférieurs, sept au total, le réseau de drainage et les caniveaux, fut mise en route la phase de construction d'édificiations complémentaires et de clôture de l'enceinte.

Par ailleurs, la Generalitat se chargea de la réalisation des travaux de la route reliant la BV-5003 à la nationale 152, formant une partie importante de la voirie d'accès au Circuit de Catalogne.

Le 10 septembre 1991, eut lieu l'inauguration officielle du circuit qui s'accompagna d'une journée de portes ouvertes. Le public put vivre en direct l'ouverture de la nouvelle piste sur laquelle tournèrent pour la première fois différentes voitures de sport, et assister à une concentration de voitures de course. Ce jour-là également furent établis les premiers records de la piste catalane. ■