

GROUPE DE RECHERCHE EN GÉOGRAPHIE SOCIALE

ESO UMR CNRS 6590

UNIVERSITÉ DU MAINE



**LA SEMAINE DES 24 HEURES AU MANS
ET DANS LA RÉGION**

Rapport de recherche établi pour le ministère de l'Équipement, des Transports et du
Logement,

Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques

Lettre de commande n° 99 MT 74

Par Jean René BERTRAND (coordination),
Jacques CHEVALIER et Servet ERTUL

Novembre 2000

GROUPE DE RECHERCHE EN GÉOGRAPHIE SOCIALE

ESO UMR CNRS 6590

UNIVERSITÉ DU MAINE

LA SEMAINE DES 24 HEURES AU MANS ET DANS LA RÉGION

Rapport de recherche établi pour le ministère de l'Équipement, des Transports et du
Logement,

Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques

Lettre de commande n° 99 MT 74

Le présent rapport a été réalisé par

Jean René BERTRAND (coordination), Professeur de Géographie

Jacques CHEVALIER, Professeur de Géographie

Servet ERTUL, Maître de Conférences en Sociologie.

Avec la collaboration de

Sébastien ANGONNET, Technicien cartographe,

Alain TREBOUET, Technicien SIG.

Photographies : C. Guérin et A. Moro

Novembre 2000

Photographie de couverture : A. Moro

SOMMAIRE

LES 24 HEURES DU MANS DURENT UNE SEMAINE	p. 5
LES 24 HEURES DU MANS COMME GRAND ÉVÉNEMENT	p. 10
<i>Les 24 Heures du Mans, un grand événement populaire</i>	p. 11
<i>Le grand événement local et régional</i>	p. 12
<i>Nature du grand événement</i>	p. 16
<i>Un mythe résistant : la 68^e édition en 2000</i>	p. 17
<i>Le grand événement vu par les spectateurs</i>	p. 28
<i>Le grand événement touristique</i>	p. 20
<i>Organisation de l'événement</i>	p. 22
DIMENSIONS ET LIEUX	p. 23
<i>Le circuit</i>	p. 24
<i>Les enceintes</i>	p. 26
<i>Parkings et aires d'accueil</i>	p. 28
<i>Circuit ouvert</i>	p. 32
<i>Mobilités durant les 24 Heures</i>	p. 33

**LES 24 HEURES DANS LA VILLE ET LA RÉGION MANCELLE,
LA VILLE ET LA RÉGION MANCELLE DANS LES 24 HEURES** p. 36

La course dans la ville et l'agglomération p. 37

La ville et la région mancelle dans la course p. 40

**LES 24 HEURES, LA CIRCULATION ET LA SÉCURITÉ
PUBLIQUE** p. 45

La gestion des circulations p. 47

La sécurité publique p. 58

COMMENT HÉBERGER LES SPECTATEURS ? p. 61

Estimation de la demande p. 62

Hôtellerie p. 65

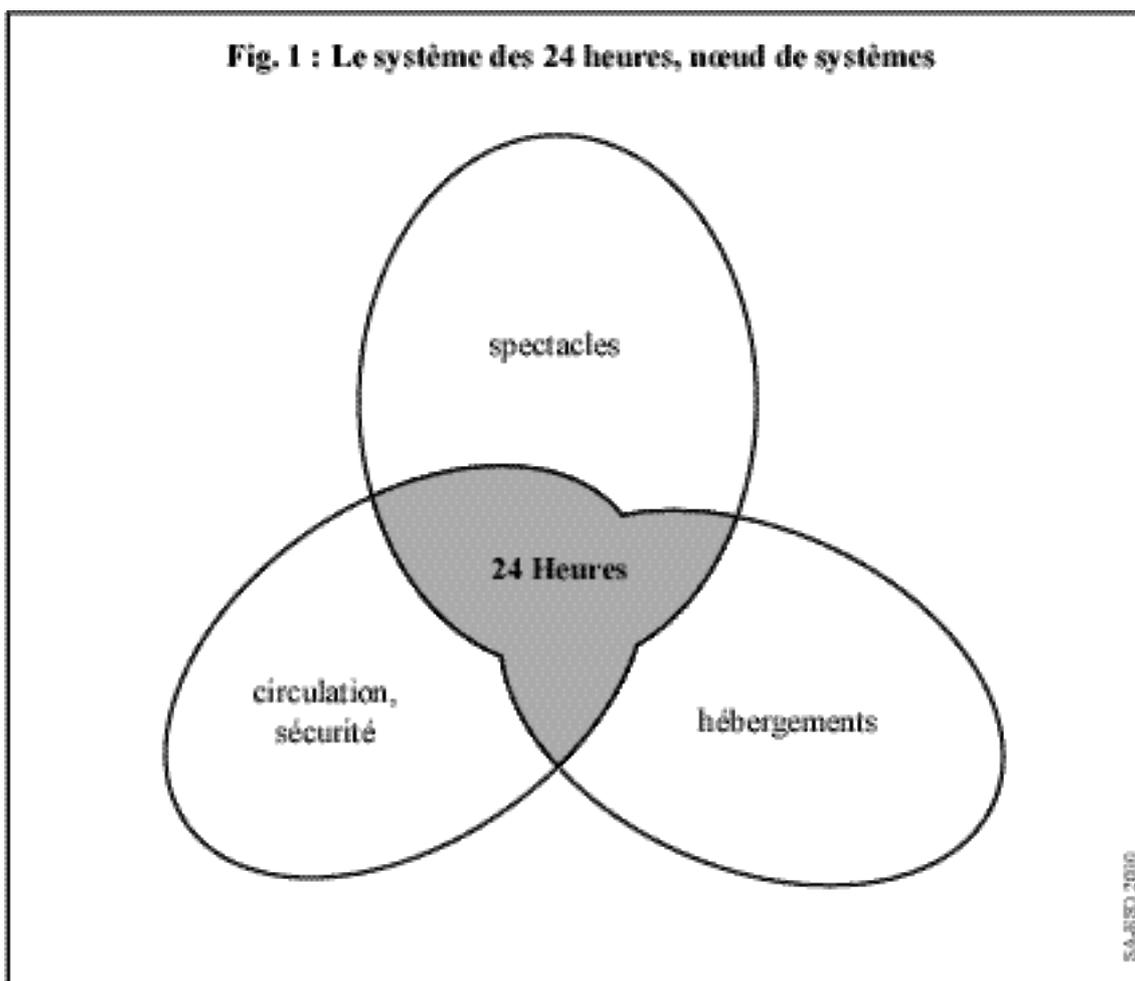
Se loger chez l'habitant p. 68

Quels campings ? p. 72

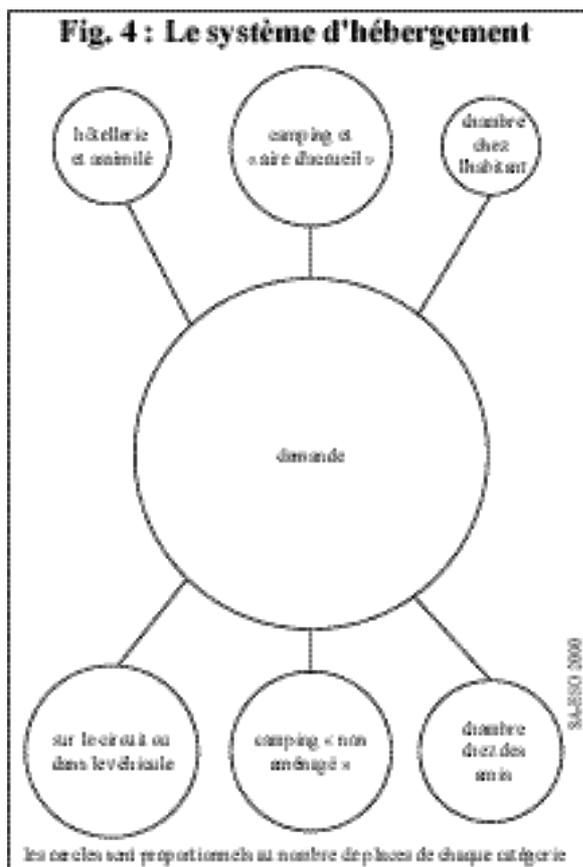
SOURCES p. 76

LES 24 HEURES DU MANS DURENT UNE SEMAINE

La plus grande course automobile du monde peut être considérée, chaque année, comme un grand événement, qu'il s'agit de gérer au mieux. En effet, elle a drainé ces dernières années chaque fois environ 200 000 spectateurs. Ils sont attirés par un spectacle qu'il convient d'organiser à la satisfaction générale. Comme ils viennent pour les trois quarts avec un véhicule (soit environ 60 000), les questions de gestion des flux sur les accès et de sécurité générale et routière en particulier font l'objet d'une organisation spécifique, améliorée d'une année sur l'autre. Enfin, l'arrivée de masses de spectateurs extérieurs à la Sarthe commande de trouver à les héberger dans les meilleures conditions et donc une mobilisation de toutes les structures d'accueil.



Il faut donc considérer que les 24 Heures automobiles du Mans sont un événement, dont le déroulement nécessite la mise en place de trois systèmes d'organisation, qui se déploient à des échelles variées, surtout durant la semaine de l'épreuve. En effet, la course n'est que le sommet d'une semaine de mise en course et de mise en scène de l'événement.



Le système d'hébergement des spectateurs concerne surtout à peine la moitié des 200 000 spectateurs, soit dans des hébergements classiques contre paiement, et des aires d'accueil provisoires, soit sous d'autres formes non marchandes. L'organisation mise en place fait intervenir de multiples acteurs parfois difficiles à identifier. Elle dépend de l'offre commerciale (hôtels, campings et chambres chez l'habitant) et de toutes les autres formes de substitution imaginables (camping sauvage, voiture, tribunes ...).

La gestion du grand événement relève ainsi d'un ensemble de systèmes complexes qui font intervenir à différentes échelles de multiples acteurs, en sus de ceux mobilisés par l'organisation stricto sensu de l'épreuve :

- l'Automobile club de l'ouest qui organise sportivement l'épreuve et les manifestations annexes, gère nombre de terrains, de parkings et aires d'accueil, recrute des contrôleurs dans les enceintes, tient boutiques et invite firmes et sponsors, etc. ;
- la Société d'économie mixte locale et sportive de gestion des 24 Heures du Mans, qui gère globalement la plupart des aspects économiques : sponsors, entreprises habilitées à exercer sur le circuit, promotion, etc. ;
- la SEM Patrimoniale du circuit des 24 Heures du Mans, qui prend à sa charge les aménagements ou acquisitions de terrains nécessaires aux besoins d'extension des installations.

Se trouvent également mobilisés pour la manifestation les services de l'État dans le département. Sont les plus concernés :

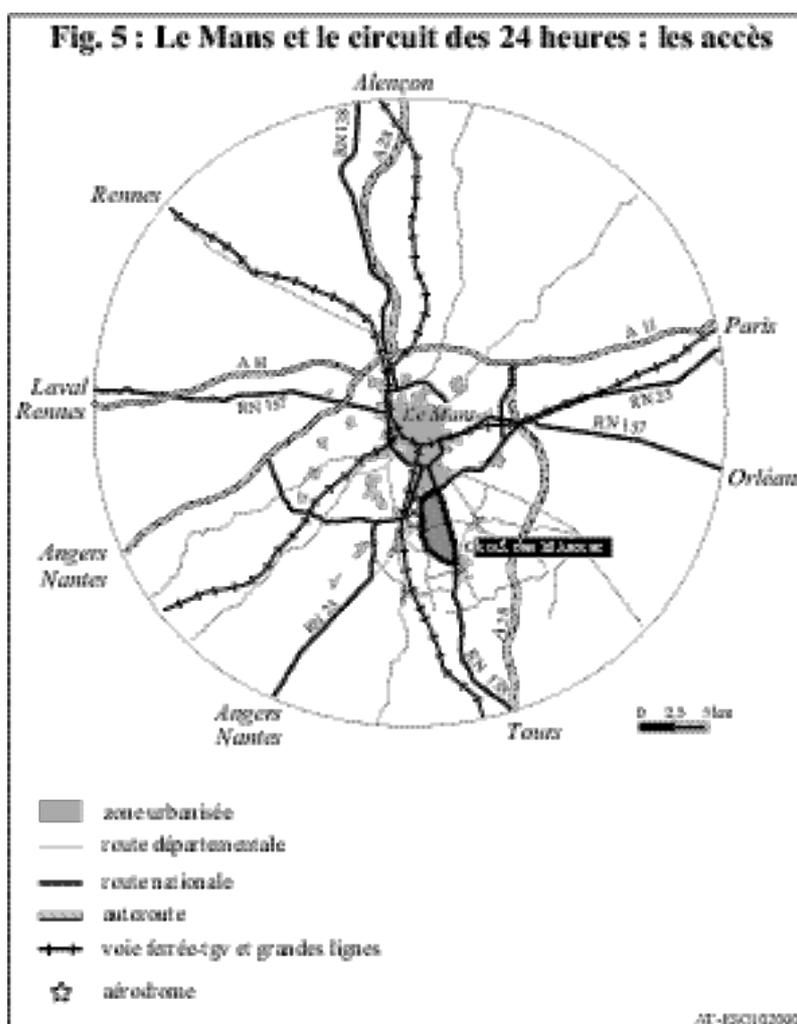
- les services route de la DDE, qui ont en charge la mise en circuit de la voirie publique et les aménagements nécessaires à la sécurité de la circulation et aux déviations temporaires de flux ;
- les services de la Gendarmerie nationale, de la Police nationale et les compagnies de CRS mises à disposition du préfet pour assurer la cohérence du plan de circulation, les réseaux d'évacuation d'urgence, la gestion des flux et la sécurité générale.

Les administrations des collectivités territoriales concourent aussi à la bonne tenue de l'événement, avec diverses interventions à de multiples niveaux :

- le Conseil général de la Sarthe à travers les SEM déjà citées, mais aussi dans les animations du village ;
- les services de la Communauté urbaine du Mans pour la signalisation directionnelle ou l'évacuation des déchets du circuit... ;
- les municipalités du Mans, d'Arnage, de Mulsanne et de Ruaudin pour les mises à disposition des lieux, les réglementations de circulation et de stationnement des véhicules...

Il faudrait ajouter toutes les organisations professionnelles de l'hébergement, de la restauration, de l'information etc. ainsi que les populations mobilisées comme spectateurs ou « bénévoles » à l'occasion.

Le présent rapport tente ainsi de rendre compte de la complexité des systèmes mis en place à la fois dans la durée, avec la succession des spectacles, et dans l'espace avec la multiplicité des lieux utilisés et des espaces concernés.



LES 24 HEURES DU MANS COMME GRAND ÉVÉNEMENT

Il faut prendre la notion de « grand événement » dans le sens d'un phénomène ponctuel dans l'espace (un site) et dans le temps (date précise), suscitant l'attraction de nombreux participants et des pratiques de tourisme (nuitées au moins).

La principale question est donc celle de l'audience, de la mobilisation de groupes ou de foules. Il est peut être vain de rechercher un seuil de fréquentation pour déterminer le caractère grand, moyen ou petit de l'événement.

De même, un grand événement peut être un moment unique de mobilisation de participants et de spectateurs ou touristes, comme par exemple la tenue de la Coupe du monde de football à Paris. Dans d'autres cas, comme pour les 24 Heures automobiles du Mans, l'événement se répète chaque année et nous en sommes à la 68^e édition, depuis la création de l'épreuve en 1923. Enfin, un événement peut être considéré comme grand ou important par les populations mobilisées sur place : un pardon breton est le grand événement d'une paroisse côtière. Il peut être aussi important par le regard que porte le monde sur cet instant et ce lieu. Et la course des 24 Heures du Mans, « la plus célèbre compétition automobile dans le monde » nous paraît entrer dans la catégorie des grands événements.

Les 24 Heures du Mans, un grand événement populaire

L'originalité de l'épreuve, sa durée font des 24 Heures automobiles du Mans un moment exceptionnel et une manifestation unique en son genre. La renommée et la réputation des « 24 Heures » sont telles qu'il n'était pas possible de ne pas chercher à décliner le concept de course d'endurance avec les motos ou les camions, pouvant constituer, au moins pour les 24 Heures moto, un autre grand événement.

Les 24 Heures du Mans constituent un grand événement par les foules qu'elles déplacent depuis des décennies. Depuis que des sondages systématiques sont réalisés, le public peut être estimé plus exactement qu'avec les seules séries de nombre de billets vendus ou mis en circulation. Ainsi, depuis 1987, les foules mobilisées s'échelonnent entre 100 000 et 200 000 personnes :

179 000 en 1987
200 000 en 1988
210 000 en 1991
90 000 en 1992
110 000 en 1993
150 000 en 1995
160 000 en 1996
170 000 en 1997
170 000 en 1998
200 000 en 1999
200 000 en 2000

Même s'il s'agit d'estimations et de calculs faisant entrer la variable des réutilisations des billets et des contremarques par les spectateurs et que la précision du calcul est de l'ordre de 10 % en plus ou en moins, les niveaux de fréquentation atteints à la fin du xx^e siècle témoignent de la forte attraction permanente de l'épreuve.

S'ajoute un second critère d'importance de l'événement avec le poids de la fréquentation étrangère. Par sa nature, actuelle ou passée, de compétition automobile internationale, ayant

relevé des épreuves du championnat du monde d'endurance, le retentissement en matière de public étranger ne se dément pas, avec au maximum 35 % de spectateurs étrangers en 1988 et au minimum 16 % en 1993. Les plus fortes fréquentations sont associées le plus souvent à la mobilisation des spectateurs britanniques, qui sont les plus fidèles, et secondairement des spectateurs allemands. Ce qui veut dire que la composition du plateau de voitures réunies dans la compétition est primordiale pour l'audience. La perspective de « belles bagarres » entre Porsche et Jaguar suffit à déclencher des venues massives de spectateurs du Royaume Uni et d'Allemagne... De plus, la couverture télévisuelle de l'épreuve intéresse près de 160 pays du monde entier à partir des équipes de France Télévision (France 2), d'Asahi (Japon) et d'Eurosport en cette année 2000, de M6 et FR3 l'année précédente. Même si les droits de retransmission, dans 160 pays apparemment, sont nettement inférieurs à ceux d'une épreuve de Formule 1, leur versement a permis le retour à l'équilibre et aux bénéfices de l'épreuve pour les gestionnaires de la SEM.

L'importance de l'audience internationale tient aussi aux groupes et constructeurs participant à la compétition. Car l'épreuve est disputée par des voitures présentées par des constructeurs officiels (usine) et des écuries particulières, en grande majorité venus de l'étranger. Les voitures françaises sont toujours en minorité, même lorsque des constructeurs (Peugeot par exemple) s'alignent au départ pendant deux ans. En 2000, une des nouveautés était la venue de l'écurie Pannoz, moins pour la place obtenue *in fine* dans la compétition que par les ambitions affichées de créer un complexe automobile autour des 24 Heures pour les valoriser. Ainsi, la notoriété suscite des velléités d'investissements massifs nord-américains, vite refroidies par l'absence d'accord avec l'Automobile Club de l'Ouest (ACO). Pour les pilotes, la notoriété reste moindre que dans le cadre d'une compétition de Formule 1, surtout avec trois conducteurs par voiture. Toutefois, avec la multiplication des participations, des victoires ou des classements, et d'utiles rappels et hommages, des pilotes français et étrangers peuvent se trouver associés à la renommée de l'épreuve : Ickx, Andreotti, Pescarolo pourraient fournir une illustration...

L'évolution de la fréquentation dans les années 1990 montre bien l'importance de l'événement sportif qui a pu traverser sans trop de difficultés la phase de suppression¹ du Championnat du monde d'endurance par la Fédération internationale de sport automobile (FISA). Et après quelques années de singularité, d'exceptionnalité, aux côtés des 12 Heures de Sebring, Le Mans restant la dernière grande course d'endurance automobile au monde, de nouvelles épreuves sont mises en place depuis deux ans à Atlanta (États-Unis, avec Don Pannoz) et cette année 2000 au Japon. C'est le modèle du Mans qui est imité (appellation « Petit Le Mans ») et le savoir faire de l'ACO en matière d'organisation et réglementation de ce genre d'épreuve qui se trouvent mobilisés. Cette résistance et ce succès de l'événement laissent bien augurer de la perspective ouverte en 2000, de création d'un Trophée automobile de l'endurance sur plusieurs sites dans le monde.

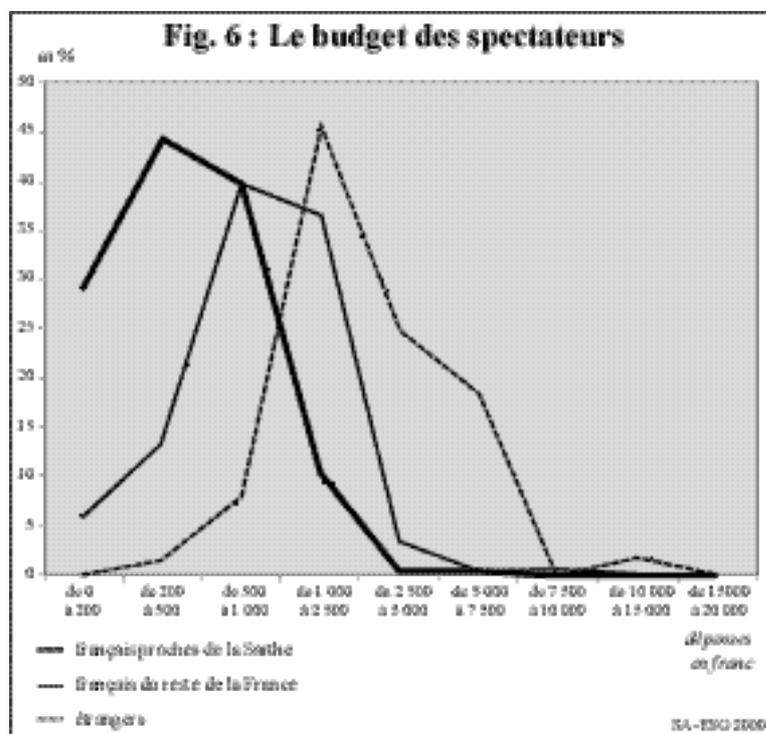
Ainsi, dernière grande course d'endurance de ce type, les 24 Heures du Mans continuent d'intéresser les grandes marques de l'automobile pour qui gagner au Mans constitue une formidable publicité pour tous les modèles. Car à la différence de circuits en boucle comme à Indianapolis, le site du Mans permet de tester la résistance et les qualités des matériels dans des conditions variées, en plus de la longue durée, spécifique de la course.

¹ Il reste de cette phase de fortes tensions, quelques *graffiti* vengeurs dans les rues du Mans contre M. Balestre, président de la FISA à l'époque.

Le grand événement local et régional

Les 24 Heures du Mans sont sans conteste, l'événement qui attire le plus de population parmi toutes les attractions touristiques de la Sarthe et même des Pays de la Loire. En 1999, l'ensemble des manifestations libellées « 24 Heures du Mans » aurait réuni plus de 300 000 visiteurs, très loin devant les autres manifestations locales comme le festival ARTEC de la Ferté-Bernard ou les Scénomnies du premier week end de juillet au Mans. Plus précisément encore, la course automobile d'endurance du second week-end de juin dépasse largement tous les autres sites touristiques fréquentés dans la Sarthe. Ainsi, quoique ouvert presque toute l'année, le zoo de la Flèche qui reste le lieu touristique le plus visité du département ne dépasse pas les 300 000 visiteurs. En généralisant encore, sur l'ensemble des Pays de la Loire, les compétitions des 24 Heures constituent le premier pôle attractif en matière de tourisme².

La question des retombées économiques exceptionnelles dues à la fréquentation de tourisme et de loisirs suscitée par l'épreuve mérite discussion, car pour l'essentiel, c'est-à-dire en dehors des dépenses liées au transport, à l'acheminement vers Le Mans, les dépenses des spectateurs vont directement dans les caisses des organisateurs (à travers les billets et autres réservations de tribunes et de parkings) ou celles des commerçants de l'agglomération ou installés pour l'occasion à l'intérieur des enceintes et celles des personnes hébergeant des spectateurs. Les évaluations des retombées économiques de l'épreuve, diffusées par le Comité d'expansion économique de la Sarthe (CEES) tournent pour ces dernières années autour de 600 millions de Francs. Mais cette évaluation tirée des enquêtes auprès des spectateurs doit être fortement nuancée selon les provenances (voir



graphique ci-contre) et la durée de séjour dans la région mancelle. Pour l'édition 2000, les budgets prévus par les spectateurs interrogés s'élevaient en moyenne à près de 1 000 F (précisément 983 F). Sachant qu'ils incluent les charges de transport, en moyenne de 331 F, le budget de dépense par spectateur est de l'ordre de 650 F. Ce qui donne une retombée financière stricte pour le département de l'ordre de 120 millions de francs, dont les 30 millions liés à la vente des 100 000 billets réellement payés par des spectateurs. Les résultats obtenus en 2000 ne

² Voir les différentes publications du Comité départemental du tourisme (CDT). Par exemple : Memento 1999, les chiffres clés du tourisme en Sarthe.

sont pas très différents de ceux observés l'année précédente avec un budget global qui était déjà de l'ordre de 900 F, par spectateur en moyenne. Mais la relative diminution de la clientèle étrangère et surtout allemande a fait baisser la moyenne des dépenses de transport de 200 F environ. Compte tenu du poids des non réponses dans ces deux éditions, il semble que l'estimation de 1999 était sous-évaluée et que celle de 2000 se trouve surestimée par l'importance des non réponses des spectateurs de la Sarthe et des départements voisins. La réalité des retombées économiques se situant vraisemblablement à mi-chemin.

La dimension départementale s'affirme depuis de nombreuses années avec les interventions du Conseil général de la Sarthe aux côtés des collectivités territoriales directement impliquées. L'événement mobilise en effet la Ville du Mans, la Communauté urbaine du Mans (CUM) et le Conseil général d'abord à travers les subventions accordées à la SEM des 24 Heures, régulièrement à hauteur d'une dizaine de millions de francs. S'ajoutent de nombreuses autres interventions indispensables de la mairie du Mans et des mairies des communes riveraines du circuit, au moins pour les arrêtés municipaux réglementant la circulation et le stationnement aux abords du circuit, ou pour l'évacuation des déchets après la course à travers les services de propreté de la CUM. Mais l'implication des collectivités locales dépasse le cadre administratif et politique, avec par exemple les aides attribuées à un constructeur local pour faire courir depuis quelques années une barquette aux armes de la Sarthe...

S'ajoutent d'autres interventions des collectivités locales impliquées. Par exemple, pour la ville du Mans, la mise à disposition du Quinconce des Jacobins pour le pesage ou du centre ville pour la parade des pilotes. De même la journée du maire, donnant congé aux enfants des écoles ne peut être que le samedi de la compétition. De plus, depuis de nombreuses années, l'ACO travaille avec l'Office du tourisme de la ville du Mans qui accueille quelques hôtes et fait fonction de centre de billetterie, de centre de réservation des hébergements... Pour ceux qui ne sont pas dans le système manceau des 24 Heures qui permet la distribution des entrées et des appoints de revenu, ceux qui ne pourront jamais déboursier les 300 F de l'entrée et que l'on ne saurait toutefois désespérer, la municipalité du Mans appuie l'organisation par une association, dans le plus grand quartier d'habitat social de l'agglomération, de la fête interculturelle des Sablons, ce qui permet de détourner l'attention et d'éviter que des jeunes non accompagnés de ces quartiers ne se présentent au circuit pour y être refoulés... De même, le marché très populaire du dimanche matin à Pontlieue est maintenu le jour de l'épreuve, même si son emprise limite la circulation sur les principales voies d'accès au circuit.

Il y a bien mobilisation générale de la ville et des ménages de l'agglomération autour de l'événement : les Manceaux participent à de multiples titres aux 24 Heures par exemple par l'hébergement des touristes ou amis avec le logement chez l'habitant. Ils sont aussi employés pour certains toute la semaine, pour d'autres le week-end de l'épreuve dans le système de gestion des spectateurs sur le circuit avec tous les services possibles : du gardiennage des parkings, aux contrôles des accès des tribunes, au nettoyage des toilettes... Toute une foule composée de « bénévoles » se trouve mise au service de la manifestation pour des indemnités modiques (de 700 à 1 500F le plus souvent). Il faudrait également ajouter les bénévoles de la Croix rouge installés dans les enceintes, les troupes de scouts du Mans pour le ramassage des déchets le dimanche matin etc. Sans compter les Manceaux impliqués dans la sécurité du circuit qui sont embauchés officiellement par l'ACO... Au total, l'affichage officiel donnerait des effectifs approximatifs autour des 15 000 billets de service répartis. Mais nombre d'intervenants n'en ont pas besoin pour accomplir leur mission. Quoi qu'il en soit, les 24 Heures du Mans mobilisent entre un cinquième et un

sixième des ménages de l'agglomération, même si le recrutement des bénévoles témoigne de formes de transmission familiale des informations et des recommandations. Le système de mobilisation locale ne manque pas de poser des problèmes : en 2000, il a été nécessaire de rappeler que les bénévoles défrayés, qui généralement prennent des congés pour la semaine des 24 Heures, ne sauraient appartenir à la fonction publique.

La population locale (agglomération et Sarthe) fait également partie des contributeurs à la manifestation comme spectateurs, même si les dépenses induites sont très faibles, car la venue est subordonnée très souvent à la gratuité de l'accès aux enceintes générales. Avec 30 % des spectateurs en 2000, part en léger déclin par rapport aux dernières années, la Sarthe fournit un contingent remarquable par son profil socio-démographique. Les spectateurs de la Sarthe s'individualisent en effet par un certain nombre de caractéristiques liées à la proximité du circuit. Le premier trait tient d'abord au mode d'hébergement, puisque quatre spectateurs sur cinq dorment à leur domicile alors que les autres passent la nuit en camping ou dans leur véhicule. Une seconde originalité vient de l'utilisation des transports en commun mis à disposition pour gagner le centre ville : 18 % des Sarthois les utilisent alors que la moyenne générale n'est que de 11 %. La proximité permet aussi une large participation des spectateurs sarthois du week-end aux différentes manifestations de la semaine des 24 Heures au Mans : la moitié des Sarthois a assisté au pesage et aux essais et 40 % ont pu suivre la parade des pilotes. Logiquement, les dépenses induites par la participation aux 24 Heures sont modestes : les deux tiers des Sarthois affichent un budget inférieur à 500 F et la moyenne s'établit à un peu moins de cette somme (498 F). On ne s'étonnera pas qu'un quart des spectateurs sarthois déclarent un budget global inférieur à 200 F, donc inférieur au prix du billet d'entrée, puisque les billets de service et les gratuits sont principalement diffusés dans l'agglomération mancelle. La composition sociale, enfin, se trouve marquée par une représentation exceptionnelle des scolaires et des étudiants (30 % des Sarthois), double de la moyenne générale, un poids relativement élevé des retraités et autres inactifs (10 % contre 7 % en moyenne) et une faible place des cadres moyens et supérieurs (19 % contre 31 %), reflet de la population active sarthoise.

L'événement participe à la construction d'une image du Mans, comme « capitale de l'automobile ». Non que l'épreuve ait eu des retombées sur les activités de construction automobile : la seule production locale de ce type reste le tracteur Renault, à côté des ateliers Courage qui assemblent une ou plusieurs barquettes autour d'un moteur d'un grand constructeur. C'est plutôt autour des services aux automobilistes que se construit l'image avec l'ACO, dont le siège est au Mans et qui recrute ses adhérents dans tout l'Ouest de la France. C'est aussi la vénérable DAS (Défense automobile et sportive) sise au cœur de la ville.



En 1999, référence au constructeur local. Cliché A. Moro.

Nature du grand événement

Les 24 Heures automobiles du Mans demeurent la plus grande course d'endurance au monde, et bien évidemment la plus longue. La durée, les kilométrages parcourus et les différentes catégories de voitures en ont fait une épreuve test pour les mécaniques et les techniques de production industrielle des automobiles. Chacun se souvient encore de l'utilisation des freins à disque par Jaguar ou de l'apparition des moteurs turbo-compressés. Certes de telles nouveautés ne sont pas introduites chaque année, mais les constructeurs entretiennent par leur participation l'idée d'une course laboratoire. Comme lieu d'innovation technologique, le circuit du Mans reçoit diverses catégories de véhicules donnant lieu à de multiples classements. Avec l'idée forte que les améliorations enregistrées et démontrées trouveront une application sur le futur véhicule du spectateur. La difficulté réside dans l'association sur la même épreuve des véhicules proches de ceux que l'on pourrait rencontrer sur les routes et de prototypes assez voisins des engins de Formule 1.

Le règlement édicté chaque années par les responsables sportifs de l'ACO contient les normes techniques des voitures autorisées à entrer en lice. Il commande l'étalement de la manifestation sur la semaine précédant l'épreuve avec le pesage et les vérifications techniques le lundi et le mardi, les séances d'essais le mercredi et le jeudi. Les passionnés sont ainsi assurés d'un spectacle presque permanent pour la semaine. De plus, pour les détenteurs de billets, le vendredi est le seul moment où la circulation dans le paddock et les stands est possible, ce qui permet d'approcher les voitures ou les éléments qui les composent. Dans le même esprit et pour entretenir l'esprit de compétition entre mécaniques, des essais « préqualificatifs » ont été instaurés, dans la perspective d'une sélection de la quarantaine de véhicules qui seront admis un mois plus tard à concourir. Si la première édition fut un succès, l'érosion de la participation des spectateurs entraîne la disparition de ces séances en 2001.

Les 24 Heures automobiles constituent un événement emblématique, dont la réputation mondiale a amené l'ACO à décliner la formule pour d'autres types d'engins. Avec des épreuves similaires par la seule durée, mais sur le petit circuit Bugatti, se tiennent les 24 Heures moto en mai, les 24 Heures camion en septembre. Seule l'épreuve moto connaît un retentissement national et international analogue avec chaque année 80 à 100 000 spectateurs. De même, les 24 Heures moto sont maintenues en 2001, malgré la non inscription dans le championnat du monde d'endurance... Le concept de 24 Heures est également utilisé pour le karting proche, par la ville du Mans et une association pour les 24 Heures du livre en septembre, le même jour que les 24 Heures camion. La notoriété du lieu permet aussi l'utilisation toute l'année du circuit Bugatti pour toutes sortes de manifestations, entraînements, apprentissages et essais de pilotage pour les clubs, les gendarmes etc. Le circuit est également loué par l'ACO pour des tournages de films et chaque année la presse ne manque pas d'évoquer le passage dans les années 1960 de Steve Mac Queen pour les prises de « Grand prix ».

Continuité et notoriété font que les 24 Heures automobiles attirent des foules de passionnés des sports mécaniques. Il s'agit d'une passion tenace puisque plus des trois quarts des personnes présentes ont déjà suivi une édition antérieure et que 80 % des spectateurs affichent l'intention de revenir l'année suivante. C'est une passion entretenue par la presse spécialisée ou la presse quotidienne régionale qui prévoit chaque année une « belle épreuve » avec de « belles bagarres » entre les constructeurs, un beau plateau de marques en mettant en exergue les nouveaux venus (selon les années, allemands, japonais ou états-

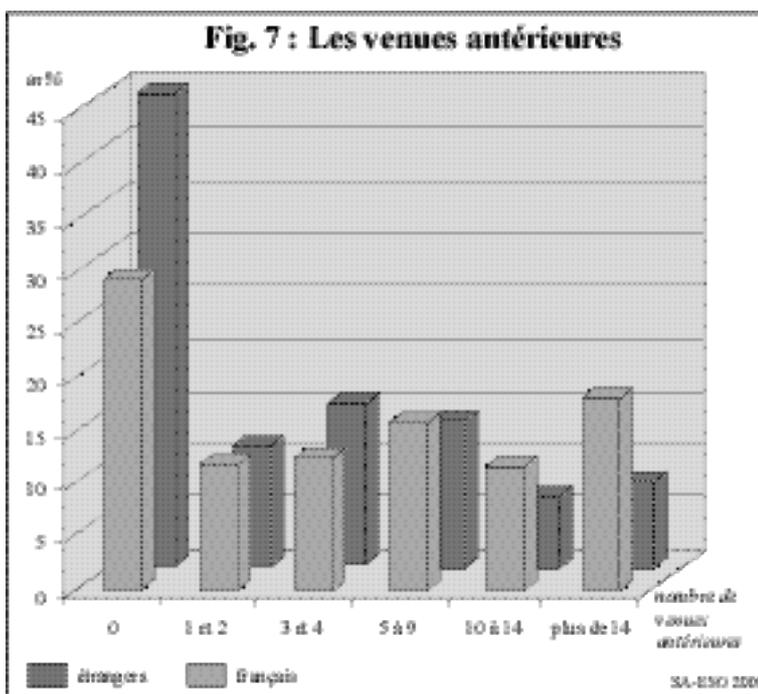
uniens...) ou alors le retour tant espéré d'une marque comme Jaguar et Mercedes. Pour 2001, la réapparition de Bentley est déjà annoncée. Malgré toutes ces considérations techniques, mécaniques voire sportives, les raisons de venue des spectateurs sont d'abord résumées par « l'ambiance » de l'épreuve et de toutes les animations autour, la course et le plateau ne venant qu'en second. C'est donc bien l'effet du moment et l'effet du lieu qui priment.

Ainsi, les 24 Heures du Mans, automobiles, constituent un grand événement pour une foule de passionnés, mobilisés sur une semaine et fréquentant une série de lieux spécifiques dans l'agglomération.

Un mythe résistant : la 68^e édition en 2000

Le succès populaire de l'épreuve renvoie à de nombreux souvenirs, à de multiples évocations datées par la victoire de tel ou tel constructeur, à la mémoire d'affrontements devenus titanesques avec le temps, à la multiplicité des références collectives et personnelles enregistrées et réactivées depuis des dizaines d'années. Le circuit du Mans est un lieu de mémoire, entretenue, célébrée. Les 24 Heures automobiles constituent en effet un événement répétitif, continu, un lieu de pèlerinage pour les passionnés et aussi pour les autres spectateurs moins au fait de l'histoire des compétitions automobiles.

Les foules qui se pressent dans les enceintes sont constituées par des habitués : selon les années, 60 à 80 % de personnes sont déjà venues, au moins une fois, et prétendent revenir l'année suivante. Il en résulte une composition stable, sans grande évolution d'un point de vue socio-démographique, une continuité d'ensemble. La course a trouvé son public, et les spectateurs conquis retrouvent chaque année l'épreuve. Pour l'année 2000, les indications sur le nombre de venues antérieures sont éloquentes, plus pour les spectateurs français que pour les étrangers. En effet, à peine 30 % des Français assistent pour la première fois à l'épreuve : ce sont en majorité des jeunes de la région occidentale de la France.; un quart compte de une à quatre présences aux éditions antérieures ; plus d'un quart a assisté entre 5 et 14 éditions avant celle de 2000 ; et les plus fidèles (15 présences et plus) représentent encore un cinquième des spectateurs français. Pour les spectateurs étrangers, l'édition 2000 a attiré, plus que par le passé, de fortes proportions de nouveaux spectateurs (44 %), généralement accompagnés par des fidèles, car près d'un tiers des spectateurs étrangers sont déjà venus au Mans pour le même motif au moins cinq fois par le passé. Les conséquences de la fidélité des spectateurs se sont manifestées dans les phases creuses de fréquentation avec



un relatif vieillissement du public et un repli du recrutement sur le grand Ouest de la France et les Îles britanniques... Le renouvellement, très partiel, s'opère ces dernières années par une promotion plus active en région parisienne, la tenue de concerts pour les jeunes ou une répartition plus ample des invitations et billets gratuits. Une conséquence secondaire doit être évoquée : avec un public d'habitues, il devient difficile de modifier considérablement l'organisation générale de l'épreuve, les systèmes d'accueil des automobilistes dans les parkings et plus généralement les modes de régulation des trafics.

Sans forcer le trait, les 24 Heures du Mans sont vraiment un lieu d'exercice de la mémoire ou un lieu de commémoration des éditions antérieures : chacun se souvient des duels épiques entre Porsche et Jaguar et systématiquement les plus anciens spectateurs espèrent le retour d'Aston Martin, les plus jeunes celui de Peugeot. C'est une mémoire entretenue systématiquement à travers les diverses publications traitant des 24 Heures, par les défilés organisés de voitures ayant participé à l'épreuve, par les rencontres et hommages aux anciens pilotes, généralement invités par l'ACO. Dans le village, les tours de circuit et expositions de voitures ou de clichés permettent d'entretenir la flamme.

Sans forcer le trait, Le Mans, lors des 24 Heures automobiles, peut être assimilé à un lieu de pèlerinage. D'abord par les passages obligatoires ou stations (lieux spécifiques) dans la célébration : du pesage à l'arrivée, il existe un « déroulement type » de la manifestation. Ensuite, par les différentes possibilités de rencontres organisées dans le cadre de l'épreuve ou relativement spontanées qui permettent de se mettre en communauté. Le rassemblement du vendredi soir à l'auberge sur les Hunaudières de spectateurs anglais qui s'assemblent pour l'événement, le plaisir d'être ensemble à cette occasion... et qui mobilise une demi section de CRS pour éviter les incidents sur la voie publique. Enfin, par la mise à disposition de souvenirs, posters et médailles attestant de la participation : les marchands du temple ne manquent pas avec les boutiques de l'ACO vendant posters officiels et tee-shirts et toutes les autres jusqu'au marchand de CD de rugissements de moteurs... La gamme est très large, sans parler des reliques ou autres souvenirs non commercialisés : de la boule de gomme de pneu au panneau de signalisation du Mans, d'Arnage ou de Mulsanne...

Si Le Mans abrite « la course la plus célèbre du monde », depuis des décennies, le prestige en revient aux illustres concurrents. Mais la possibilité de tenir 68 éditions du même événement traduit l'effort de mise en mémoire, de médiatisation à toutes les époques, et des efforts des organisateurs pour maintenir l'audience à niveau en recrutant de nouveaux fidèles.

Le grand événement vu par les spectateurs

Les enquêtes par questionnaire réalisées pour les trois dernières éditions des 24 Heures du Mans faisant largement appel à des questions à réponses ouvertes (textuelles), elles permettent d'appréhender assez précisément les points de vue des spectateurs sur le sens qu'ils donnent à cet événement. Il est bon de rappeler au préalable que, d'une année sur l'autre, la promesse de revenir au Mans pour l'édition suivante de la course remporte au minimum 70 % des suffrages. Cette fidélité est argumentée en particulier par deux raisons et ceci sans distinction d'âge, ni de sexe ou de profession : plaisir (amour) et passion. On vient pour la course d'endurance automobile certes mais surtout pour l'ambiance et ensuite pour le spectacle. Ainsi dans cette perspective, la promesse de retour l'année suivante n'est pas appréhendée seulement comme une routine, une pratique voire une tradition mais comme une véritable expérience à revivre, à renouveler..., et à enrichir. D'après nos

estimations cela concerne, d'une année sur l'autre, près de cent mille « fidèles ». Une telle fidélité donne, entre autres, à cette manifestation son côté « grand événement ».

D'après les témoignages successifs l'enthousiasme, le plaisir, l'attachement des sondés à cette course ne diminuent pas avec les années, au contraire ils s'amplifient. L'intérêt de participer à ce « grand événement » change selon qu'on est habitué ou nouvel arrivant. Par exemple les novices insistent sur le fait que leur déplacement se place sous le signe de la curiosité, de la détente, de la découverte voire de l'opportunité offerte, alors que les accoutumés, d'emblée, évoquent le côté mythique, mécanique de la course en soulignant le contexte de la concurrence, de l'affrontement, de la mécanique, des pilotes, de la technologie, des festivités, etc. Cette manifestation, sous son aspect sportif, n'est pas vécue de la même manière par les autochtones et par les étrangers. Pour les Britanniques, c'est avant tout un week-end agréable à passer dans cette atmosphère de course, d'affrontement technologique et de festivité. Pour les Allemands la course est une compétition de « grosses cylindrées », un affrontement historique technologique et magique. Quant aux Français il y a la légende, la tradition exceptionnelle des 24 Heures du Mans, elle est « mondialement connue », très populaire. Elle permet l'affrontement, la bagarre des concurrents et des belles mécaniques.

Le jugement porté par les spectateurs sur l'épreuve, « grand événement sportif », car après tout c'est une course, diffère aussi selon les catégories sociales. Pour les exploitants agricoles le week-end des 24 Heures est une oxygénation, une détente qui permet de participer à une course mythique. Pour les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, la course est une fierté nationale, qui regroupe un plateau technologique de rêve. Les cadres supérieurs la considèrent comme une stratégie, un affrontement légendaire, technologique des grands constructeurs. Les professions intermédiaires voient à travers la course un « combat d'hommes et de machines », une occasion de montrer les améliorations techniques et technologiques des véhicules. Les employés la situent dans le cadre départemental « patrimoine sarthois » tout en soulignant la portée mondiale de l'événement. Quant aux ouvriers, ils insistent beaucoup sur le côté mécanique de l'épreuve tout en relevant l'absence regrettable des grandes marques françaises. Sans oublier le côté mécanique, technique, mythique des 24 Heures, les scolaires sont presque les seuls à évoquer leur dimension historique. Enfin, comme les employés, les retraités reviennent sur la particularité locale, départementale de la compétition et s'expriment avec beaucoup d'enthousiasme sur sa beauté, son évolution, son animation, etc. Pour terminer notre analyse sur le jugement des différentes catégories sociales, soulignons le regard féminin sur cette compétition qui est diamétralement opposé à celui des hommes. La perception féminine en effet l'appréhende sous l'angle esthétique en insistant particulièrement sur la beauté des véhicules, des mécaniques, du sport, de la course..., alors que les hommes la voient sous l'angle de la compétition : « gagner » est le maître-mot, renforcé par les idées de confrontation, de bagarre, etc., dans la compétition la « plus importante du monde » aux retombées « commerciales », « économiques » remarquables.

Pour l'édition 2000 de la course une question supplémentaire posée aux sondés : « quel est votre sentiment sur les 24 Heures du Mans ? » témoigne de l'engouement des « fidèles » à ce phénomène et renforce l'idée de « grand événement ». L'interjection bien !, seule ou encore accentuée par l'adverbe très (très bien !), comme marque d'approbation et de satisfaction revient sans cesse, et ceci sans distinction de sexe ni de profession. Ce jugement positif, voire très positif, est rarement remis en cause dans l'ensemble des témoignages. Ainsi les spectateurs expriment leur enthousiasme, soulignant que « c'est une course unique

au monde », « elle est géniale », « mythique », « la plus belle », « la plus grande », « magnifique », etc. Comme nous l'avons déjà évoqué, rares, pour ne pas dire exceptionnelles, sont les opinions négatives ou très négatives. Ensuite, autour du thème de l'ambiance, toute une série de qualificatifs : festive, sympa, bonne, incomparable, géniale, super, etc., sont formulés par les spectateurs pour compléter leur enthousiasme « débordant » à l'égard de la course. La dimension internationale et mondiale de la course est davantage citée par les femmes, alors que les aspects sensationnel, frissonnant, sportif, mécanique, technologique, etc., sont évidemment cités par les hommes.

À travers une autre question à réponses ouvertes, nous avons voulu mesurer le jugement des spectateurs sur la participation des constructeurs à cet événement (Que peut rapporter cet événement aux constructeurs ?). L'analyse des réponses fait ressortir quatre grandes idées. La première et de loin concerne la publicité. Les spectateurs pensent que l'événement des 24 Heures est un formidable outil, un excellent moyen publicitaire. La deuxième tourne autour de la notion de notoriété, prestige, renommée, c'est-à-dire de la recherche d'une meilleure image véhiculée par leur participation à la course. La troisième idée s'articule autour des arguments de vente et de marketing. Enfin le quatrième type d'idée concerne le côté technique et mécanique : endurance, recherche de la qualité par l'intermédiaire de ces 24 Heures considérées par beaucoup comme un laboratoire d'essai grandeur nature pour améliorer les produits des concurrents d'un point de vue technologique.

Afin d'éviter la subjectivité des questions à réponses fermées formatées selon l'intérêt, légitime et justifié, ou les préoccupations ciblées et immédiates du chercheur, nous avons fait porter nos analyses sur des témoignages recueillis sous forme textuelle, d'une façon brute et spontanée : les résultats montrent à quel point les 24 Heures du Mans doivent être considérées comme un grand événement sportif et extra sportif. Celui-ci fait partie intégrante de la mémoire collective des populations locales et régionales (mancelle, sarthoise ou Grand Ouest). Il fait aussi partie du patrimoine national, européen, notamment par la présence assidue des Britanniques, et mondial par sa diffusion, télévisuelle en particulier.

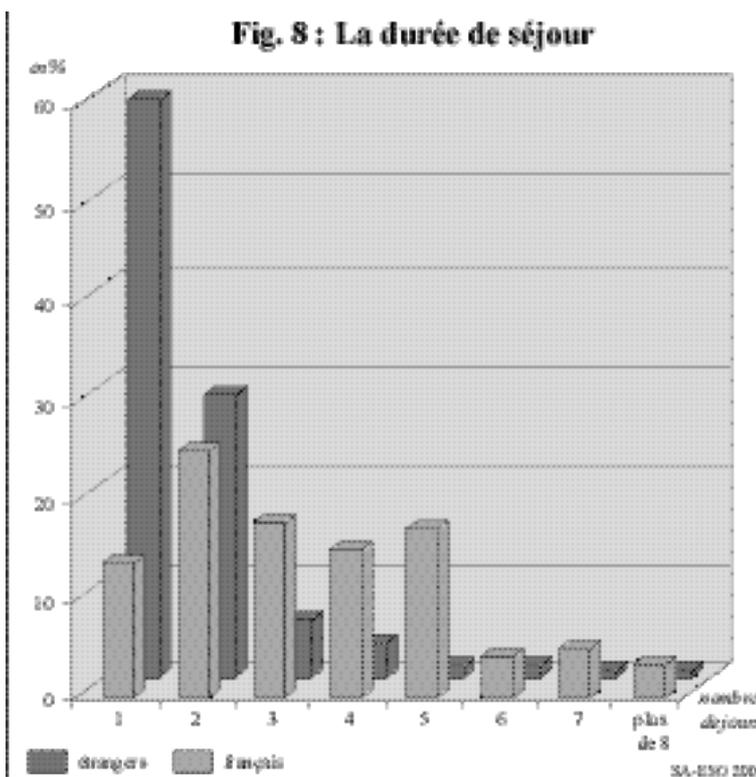
Un grand événement touristique

Par l'importance des nuitées. Si l'on est difficilement capable d'apprécier le volume des nuitées payantes dans toutes les formes d'hébergement possibles, les analyses tirées des enquêtes auprès des spectateurs permettent d'approcher une évaluation plausible du nombre de nuits passées dans la Sarthe, quelles que soient les conditions d'hébergement. Il est évident que la distance parcourue pour venir assister aux 24 Heures commande l'importance des nuitées. Schématiquement, nous pouvons avancer que les 200 000 spectateurs se répartissent en trois groupes : les proches, de la Sarthe et des départements voisins qui représentent 40 % du total et qui généralement passent la nuit à leur domicile, les autres spectateurs français qui représentent 45 % de l'ensemble, et les étrangers qui en 2000 comptent pour 15 %. C'est pour ces deux dernières catégories que l'on peut estimer qu'il y a fréquentation touristique : nuitée et éventuellement visite complémentaire au spectacle de la compétition.

En raisonnant sur les seuls spectateurs étrangers que nous évaluons à 30 000 personnes environ et qui gagnent Le Mans dès le lundi ou le mardi de la semaine des 24 Heures, nous pouvons démontrer que plus de la moitié des personnes passe trois nuits et plus à proximité du circuit et que plus d'un quart dormira deux fois près du Mans. Le calcul donne une

moyenne de 3,1 nuit par spectateur étranger, ce qui se traduit par 90 000 nuitées.

Les mêmes observations faites sur les spectateurs français ne résidant pas en Sarthe ou dans les départements limitrophes (Orne, Eure-et-Loir, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire et Mayenne), soit environ 90 000 personnes, montrent au contraire une présence limitée à la nuit de l'épreuve pour une majorité de spectateurs et à deux nuits pour un quart d'entre eux. Le calcul fournit une moyenne de 1,5 nuit par spectateur de cette catégorie, ce qui doit représenter environ 130 000 nuitées.



Au total, et compte tenu des approximations des calculs, l'événement représente environ 200 000 nuits passées dans la région du Mans à l'occasion des 24 Heures. Pas forcément touristiques avec hébergement payant.

La durée de séjour des étrangers leur permet une plus large participation aux manifestations précédant la course. S'ils sont peu nombreux à assister au pesage qui se déroule en début de semaine et attire beaucoup de spectateurs manceaux et sarthois, les séances d'essais mobilisent le mercredi et le jeudi des proportions assez peu différentes parmi les spectateurs français et étrangers : 19 % environ des premiers et 17 % des seconds. De la même façon la parade des pilotes organisée le vendredi, lorsque une majorité d'étrangers est arrivée trouve écho chez un quart des spectateurs non français, contre un cinquième parmi les nationaux et surtout les Manceaux. Et pour une minorité, le séjour autour de la course, permet par sa durée de visiter d'autres éléments touristiques au Mans et dans les environs. Ainsi, la moitié des spectateurs étrangers trouve l'occasion de faire du tourisme pendant la semaine des 24 Heures, y compris pour deux spectateurs étrangers sur cinq la visite du Musée de l'automobile.

Par leur arrivée plus tardive et leur durée de séjour plus brève, les spectateurs extra régionaux participent assez peu aux différentes manifestations autour de la course durant la semaine des 24 Heures. Globalement, il n'y a qu'un tiers de l'ensemble à suivre un événement associé. Comme la majorité arrive le vendredi, c'est la parade qui a le plus de succès avec environ 15 % de fréquentation. Le Musée de l'Automobile pourtant proche n'attire que 6 % des spectateurs de la catégorie. De même, les formes de tourisme associées au spectacle des 24 Heures sont particulièrement rares chez les Français venus d'assez loin. Un cinquième d'entre eux, soit environ 18 000 personnes, énonce une forme de visite : de la ville, du centre ville et pour un tiers (soit 7 % du total) du Vieux Mans. Les autres indications sont rares, entre les alentours du Mans et les arrêts en chemin soit dans les Châteaux de la Loire, soit dans les vignobles et les caves.

Ainsi, les 24 Heures du Mans constituent l'objectif unique des venues et les pratiques touristiques associées s'avèrent réduites au minimum, ou aux besoins d'occuper quelque temps entre les manifestations associées.

Organisation de l'événement

Les courbes d'évolution du nombre de spectateurs montrent une phase de difficultés relatives de mobilisation autour de l'événement. La moindre fréquentation au début des années 1990 a suscité une réaction des collectivités territoriales qui se trouvaient partie prenante de la survie du concept et de l'épreuve.

Sans revenir sur les polémiques de l'époque, les interventions du Conseil général aboutissent rapidement à une redistribution des tâches, finalement devenues trop complexes pour être assurées par une seule entité, de statut associatif. Le résultat obtenu, à travers de multiples tensions, répartit les activités entre trois pôles bien distincts :

- l'Automobile Club de l'Ouest, principal propriétaire des installations, du circuit Bugatti et de nombreux terrains annexes (golf, etc.) qui reste l'organisateur de l'épreuve, à travers l'Association Sportive Automobile de l'ACO, 24 Heures du Mans, qui édicte le règlement et l'usage des multiples installations.
- la Société d'économie mixte sportive locale de gestion des 24 Heures du Mans, contrôlée par le Conseil général et qui assure la plupart des tâches organisationnelles de l'épreuve, y compris des aspects commerciaux plus ou moins clairement partagés avec l'ACO.
- la Société d'économie mixte patrimoniale des 24 Heures du Mans, qui est destinée à améliorer les conditions d'accueil des spectateurs sur les sites déjà exploités, et à procéder à toute opération d'extension ou de sécurisation des autres secteurs proches du circuit.

En fait, la nouvelle distribution des cartes renvoie à l'ACO, la plupart des questions sportives et techniques liées à la course, les questions de sécurité sur les terrains de l'ACO. Les questions commerciales et de marketing autour de l'épreuve relèvent de la SEM de Gestion. Ce partage nécessaire des tâches, réalisé dans une phase conflictuelle, aboutit à l'usage, à d'utiles convergences et à des intérêts croisés en matière d'amélioration des infrastructures. La nouvelle configuration décisionnelle a permis d'améliorer substantiellement les conditions d'accueil du public, en mobilisant des subventions des collectivités territoriales que, pour diverses raisons, la seule ACO n'aurait pu obtenir.

DIMENSIONS ET LIEUX

La course d'endurance du second week-end de juin se déroule sur un circuit qui occupe une position particulière dans l'agglomération du Mans et dont les équipements annexes se développent sur un vaste ensemble de terrains relevant de propriétaires et d'acteurs multiples. L'espace de l'événement ne se limite pas à un anneau et quelques tribunes à l'intérieur.

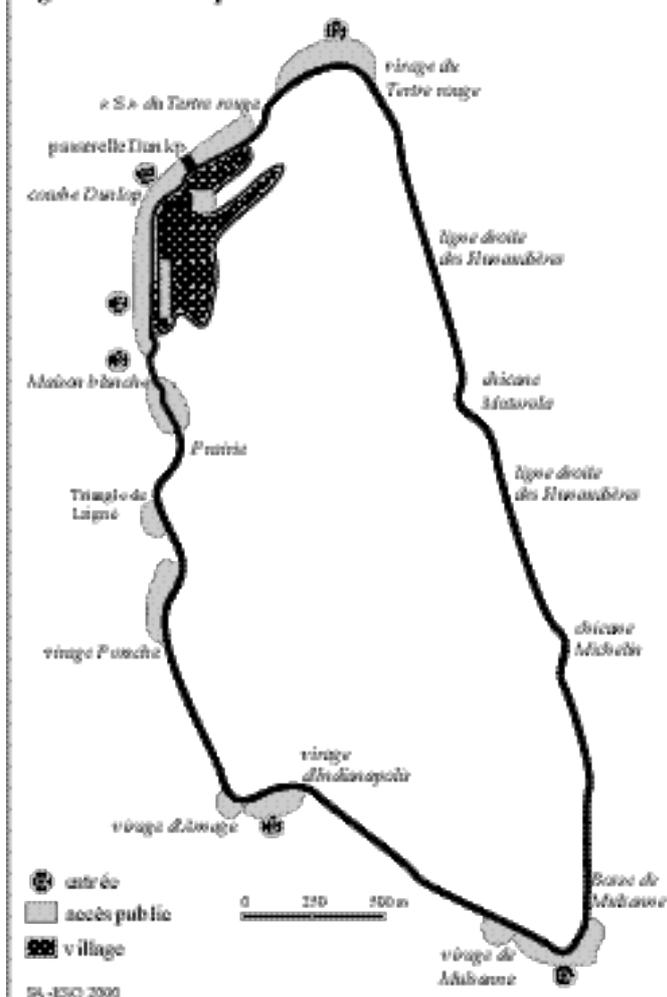
Le circuit

C'est un curieux mélange du circuit « Bugatti » de 4,4 km entièrement clos et utilisé par exemple pour les 24 Heures moto, et du circuit automobile permanent de la Sarthe, spécifique des 24 Heures automobiles qui emprunte une partie de la voirie publique et des raccords permanents non ouverts à la circulation générale. La longueur se trouve ainsi portée à 13,6 km.

Cette première caractéristique, mélange de voies publiques et privée, induit donc la mise à disposition des organisateurs d'une portion de route nationale qu'il convient de préparer à cet usage, puisque des chicanes et ronds points doivent être ajoutés au tracé ou corrigés. De même des glissières de sécurité et des changements de signalisation s'imposent pour la mise en circuit des voies publiques. À cet effet, des équipes de la DDE sont mobilisées dès le mercredi pour préparer les premières séances d'essais. Cela veut dire aussi la mise en place de divers itinéraires de substitution aux axes mobilisés par la course. Ces retraits de la circulation générale font donc l'objet d'arrêtés municipaux, dans les communes intéressées. Car par sa longueur et sa conformation, le circuit se développe sur les quatre communes du Mans, d'Arnage, de Mulsanne et de Ruaudin, pour les rives de la nationale 138.

Cette relative complexité est le résultat d'un processus historique de fixation du circuit des 24 Heures aux portes de la ville. Aux origines, l'épreuve (Grand Prix de l'Automobile club de France) se déroulait sur ce qui s'appelait le circuit automobile de la Sarthe, c'est à dire une large boucle empruntant les routes nationales de l'Est du département, jusqu'à Saint Calais. L'épreuve a pris la dénomination du Mans, par repli successif sur la ville et développement d'une boucle, toujours de voies publiques au Sud de la ville et utilisant la ligne droite de la route de Tours. Il reste de ces étapes, la rue du Circuit qui

Fig. 9 : Les accès publics du circuit des 24 heures du Mans



marquait, près du carrefour de Pontlieue en 1921, l'avancée maximum de la boucle dans la ville. Enfin pour des raisons de sécurité et d'urbanisation des périphéries méridionales, tout comme de diversification des activités commandant une boucle permanente, la configuration actuelle s'est imposée. Ces rappels montrent bien que le circuit des 24 Heures est une construction permanente, négociée entre les organisateurs de l'épreuve et les services de l'État, du département et des communes. À la demande des uns ou des autres des modifications sont apportées comme par exemple l'introduction des virages Michelin et Motorola sur la ligne droite des Hunaudières ou la modification du virage de Mulsanne en liaison avec la construction d'un nouveau rond-point. L'an prochain, la butte de Mulsanne devrait disparaître pour limiter les risques d'envol des voitures, comme ce fut le cas en 1999 avec les Mercedes engagées.

La place du circuit dans la ville du Mans traduit bien les efforts de sortie du tissu urbain entrepris dès avant la seconde guerre mondiale et confortée par le SDAU des années 1970. Le circuit se trouve séparé de la ville par les coupures de la déviation Sud-Est (N 23), par la zone industrielle sud et par le parc des expositions. Plus tardivement la création de la zone d'activité du Cormier a parachevé l'isolement du secteur du circuit. Cet isolement est très relatif dans la mesure où le circuit se trouve greffé sur la route de Tours, aux trafics particulièrement intenses. Cependant la coupure est forte puisqu'il n'existe pas de liaison permanente de transport public entre l'entrée du circuit et la ville. Les différentes lignes de bus urbain ne dépassent pas la rocade sud-est, et s'arrêtent l'une à la Cité des Pins aux portes du parc des expositions, l'autre route de Laigné, au cimetière sud. Quant à la route de Tours, le terminus de bus de Guetteloup ne peut permettre de gagner le circuit et les enceintes qu'à d'excellents marcheurs. Il existe donc un problème de desserte de toute cette zone. Les solutions mises en place sont exceptionnelles : navettes de la SETRAM vers l'entrée principale lors des 24 Heures automobiles aux tarifs doubles de ceux des dessertes intra urbaines, navettes vers Antarès pour diverses manifestations sans rapport avec les courses automobiles. Il semble que le prix des navettes soit un obstacle à leur utilisation en 2000, puisque la pression sur ce mode de transport est apparue plus faible que lors des éditions précédentes avec 14 500 tickets vendus...

La mise à l'écart ou en réserve de la ville a permis au secteur du circuit d'accueillir de multiples activités de service urbain en sus du cadre des compétitions. Dans le tissu de l'agglomération, avec la zone industrielle méridionale, l'aérodrome, le secteur du circuit qui ne peut accueillir de nouvelles zones industrielles et commerciales importantes se trouve stérilisé et épargné par l'urbanisation. Les quelques enseignes préétablies ou qui ont pu s'implanter ou s'étendre depuis les années 1970, restent contenues en quelques points. Il s'agit donc d'une coupure importante dans l'agglomération, conservant de vastes secteurs boisés de pins ou demeurés en prairies naturelles. Cette réserve a permis à l'ACO d'implanter sur de vastes espaces des activités de loisirs comme l'Hippodrome des Hunaudières ou le Golf de Mulsanne, ou d'étendre le champ des compétitions automobiles à proximité du circuit Bugatti, avec les installations de karting « Alain Prost ». Le long de la départementale 92, sont venus s'ajouter divers équipements connexes de loisirs autour du cheval ou du poney... Par ailleurs, le Conseil général de la Sarthe est intervenu pour valoriser l'image de l'automobile en créant un parc d'activités spécialisées autour de la compétition, avec le Technoparc, directement greffé sur le circuit Bugatti, à l'intérieur de la zone du circuit. Cet équipement technopolitain sophistiqué tarde à trouver des occupants pérennes. De même, le Conseil général est à l'origine du transfert du petit musée de l'automobile, jadis installé dans le Village, à proximité

de l'entrée principale du circuit dans un nouvel édifice permettant d'abriter des collections régulièrement étoffées. Enfin, la Ville du Mans et la Communauté urbaine ont implanté sur la nationale 138, un vaste équipement de loisirs, sports et spectacles avec la salle Antarès qui se substitue à celle du parc des expositions et qui est censée accueillir les populations de toute l'agglomération, voire de la Sarthe. Les aires de stationnement créées autour du complexe se trouvent utilisées pour l'accueil du public des 24 Heures.

Ainsi, le secteur du circuit des 24 Heures se trouve au centre d'intérêts plus ou moins convergents et tendant à renforcer sa spécialisation dans l'offre de loisirs. Mais c'est aussi un espace occupé par quelques anciennes fermes et de nombreuses villas et maisonnettes abritant une population de « riverains du circuit ».

Les enceintes

À l'intérieur des voies constituant le circuit, des espaces sont ouverts au public, plus exactement aux titulaires d'emplacements de parkings ou de billets d'enceintes générales. Si les parkings et aires d'accueil se distribuent à la fois à l'intérieur et à l'extérieur du circuit, les possibilités de participer aux animations et surtout de suivre l'épreuve sont limitées aux enceintes. En pratique, trois espaces sont équipés pour accueillir le public :

- les enceintes de Mulsanne, au virage ;
- les enceintes d'Arnage,
- les enceintes générales.

Si les deux premières sont d'emprise réduite et se trouvent équipées chacune d'une tribune, les enceintes générales sont beaucoup plus complexes et regroupent l'essentiel des activités liées à la course et aux loisirs des spectateurs. Elles se développent en circuit clos autour de la ligne d'arrivée, parallèlement à la route de Laigné. S'il est théoriquement possible d'accéder à tous les points du circuit, le public se trouve cantonné, pour diverses raisons et d'abord pour la sécurité, entre Maison Blanche au sud et le virage de la Chapelle au nord. La notion d'enceintes générales est relativement récente et correspond à la suppression de la distinction entre les enceintes populaires localisées il y a une dizaine



Les enceintes face aux stands vers 19 h. Cliché C. Guérin.

d'années au nord, entre la Chapelle et le virage Dunlop, sans équipement particulier et qui abritait et abrite encore la fête foraine d'une part, et les enceintes des tribunes qui bordent la ligne d'arrivée d'autre part.

La complexité du domaine des enceintes générales provient de l'agglomération des fonctions dans ce secteur. Car à l'accueil du public dans les tribunes, les allées et les buttes de terre, s'ajoutent les installation de

régulation et de contrôle de la course, les paddocks et les parkings des différentes écuries de compétiteurs et tous les services techniques. Pour schématiser, il faut distinguer les parties occidentales ouvrant vers l'extérieur et les parkings Bleu et Rouge, des parties orientales autour du Village et des annexes et accessibles directement des parkings Vert et aires d'accueil du Houx.



La fête foraine dans les enceintes au Tertre Rouge. Cliché C. Guérin.

La partie orientale est surtout technique avec le paddock et l'accès aux stands, et récréative avec les diverses activités du Village. C'est un secteur d'où l'on ne peut assister à la course que par acquisition d'une place dans les tribunes des stands, de vaste capacité (2 900 places) et forte pente, construites en 1991 et faiblement occupées même au moment du départ. Ou alors il faut accéder au motel du Welcome, ou se livrer au mini karting ou mini golf pour avoir vue sur la piste. Le Village est en effet un ensemble de constructions légères accueillant divers organismes, journaux, commerçants, riche en bars et restaurants de toutes catégories et disposant d'espaces pour les démonstrations de véhicules ou les présentations d'automobiles. Initialement, le Village contenait les stands de présentation des écuries ou des grandes marques. Celles-ci sont devenues rares ou peu disposées à se présenter dans des constructions qui ont fort mal vieilli et se trouvent dépourvues de sécurisation.

Dans la partie occidentale, au sud de l'entrée principale dont les bâtiments abritent les services de sécurité intérieure de l'ACO, l'espace est partagé par l'alignement d'une série de tribunes, historiques ou rénovées, disposées de part et d'autre de l'immeuble administratif de l'ACO. En arrière, côté route de Laigné se trouvent divers services et stationnements destinés par exemple aux chaînes de télévision et un ensemble de boutiques, bars et lieux de restauration rapide. C'est un espace de circulation permanente, même si les véhicules se font de plus en plus rares dans les allées goudronnées et élargies en 2000. L'ensemble est ponctué de sanitaires et de points téléphoniques. En 2000, une nouvelle zone (Triangle de Laigné) accessible au public a été ouverte au Sud de l'ensemble, sur des terrains acquis par la SEM Patrimoniale du circuit, et accessible par des navettes à partir des parkings intérieurs. La partie ouvrant sur la piste et destinée à accueillir le public se compose de l'ensemble des tribunes (d'accès payant) et des espaces libres entre elles et les grilles bornant la piste et ses dessertes. Cette dernière partie est peu à peu recouverte d'enrobé et les parties en terre tendent à disparaître.

La même amélioration peut être constatée dans le parc des tribunes. Depuis la réalisation en 1991 de l'immense tribune des stands, face à la ligne d'arrivée, de nombreux efforts ont été effectués pour améliorer le confort des spectateurs qui payent au moins 200 F pour avoir une place assise et parfois protégée des intempéries. Si les tribunes les plus anciennes et les plus précaires ont été démolies près de l'entrée principale, si certaines sont interdites au

- Les parkings Rouges se développent en deux ensembles au nord de la rocade Sud-Est : d'une part le parc des expositions et en face le parking dit du Tertre Rouge, jadis considéré comme camping. Situé à faible distance de l'entrée principale, il est le plus précocement et densément occupé et largement utilisé comme camping. Il a accueilli environ 4 000 véhicules. C'est l'aire d'accueil favorite des spectateurs britanniques.
- Les parkings Bleus s'étendent au sud du parking blanc sur de vastes espaces et ont pu contenir plus de 2 000 véhicules pour une capacité de 6 000 places. Il est très inégalement occupé et partiellement utilisé comme lieu de campement spartiate.
- Les parkings Verts, développés à l'intérieur du circuit et englobant le « camping » du Houx sont les plus étendus avec une occupation de l'ordre de 10 000 places et une large utilisation pour les campements des spectateurs.

À ces différents parkings s'ajoutent d'autres aires d'accueil de taille plus réduite : Maison Blanche en face du parking Bleu, coincée entre la piste et la route de Laigné ; le parking du karting à l'intérieur du circuit, le parking du Musée. En 2000, un nouveau secteur se trouve dédié aux véhicules, tentes, caravanes et camping cars des spectateurs avec l'ouverture de l'aire d'accueil Beauséjour sur la départementale 92. Sa capacité est de l'ordre d'un millier de places.



Parking bleu. Cliché C. Guérin.

Les capacités et niveaux d'occupation des différents parkings ne sont que des évaluations à partir d'observations de terrain et de comptages à partir de vues aériennes obliques. Elles sont purement indicatives et ne reflètent pas une réalité difficile à saisir, l'occupation variant très fortement d'un moment à l'autre durant la durée de la course. En effet, officiellement, la documentation d'information touristique annonce environ 15 000 places de parking. Les seules informations disponibles concernent les réservations à l'avance (d'une année sur l'autre) de places dans les aires d'accueil, ce qui représente environ 1 500 places, ce qui veut dire que l'essentiel des droits de parkings est enregistré lors de l'arrivée ou réservé peu de temps avant la course. Par ailleurs, nous connaissons par les émissions d'autocollants, le nombre de documents de circulation à l'intérieur des enceintes, des parkings et des aires d'accueil. En 2000, ont été distribués 62 000 titres de circulation. Dans ce total entrent 10 000 documents gratuits correspondant aux véhicules de l'organisation, des commissaires, des bénévoles, des constructeurs, des riverains, des commerçants et des entreprises qui assurent les approvisionnements en tous genres. Resteraient environ 50 000 titres, délivrés soit à des fournisseurs divers, soit à des spectateurs. Si l'on peut estimer à 30 000 personnes environ, les spectateurs des essais, cela représente encore 10 000 documents de circulation.

Ce qui voudrait dire que pour les deux journées de l'épreuve, plus de 35 000 véhicules auraient été accueillis, mais pas nécessairement au même moment.



Parking et aires d'accueil Rouge. Cliché C. Guérin.

La question de l'accès au circuit, et tout particulièrement aux parkings, fut longtemps problématique, provoquant ralentissements et retards surtout pour l'accès au circuit au moment du départ. Les transformations des plans de circulation et surtout des conditions d'accueil à l'intérieur des zones de stationnement ont considérablement changé les données depuis deux ans. Le sondage réalisé auprès des spectateurs venus avec leur

voiture montre une amélioration sensible de la gestion des flux et une appréciation plus positive sur le système mis en place. Deux questions ont été proposées : l'une sur les conditions d'accès, l'autre sur la sécurité assurée dans les aires d'accueil et les parkings. Sur les conditions d'accès, il était demandé une appréciation sous forme de note de zéro à dix de la facilité à parvenir à l'aire de stationnement prévue. Les résultats montrent que globalement 15% des spectateurs motorisés ne pouvaient émettre de réponse, puisqu'ils s'inscrivaient dans un système de stationnement hors structure. Et même près de 30% des spectateurs venus en voiture le dimanche relevaient de la même catégorie. Pour ceux qui avaient à gagner une aire d'accueil, les appréciations sont relativement homogènes avec près de la moitié (47%) d'opinions satisfaites (notes de 7 à 10) et moins d'un spectateur sur cinq (19%) émettant un avis fort négatif (entre zéro et trois inclus). Dans le détail des résultats, les variations sont faibles : la seule variable discriminante relève du jour d'arrivée des spectateurs automobilistes et donc de leur provenance géographique. Ceux qui sont arrivés du lundi au jeudi ont fait l'apprentissage des lieux et les notations les plus négatives sont rares (15% seulement). De même ceux qui arrivent le vendredi émettent le plus de notes élevées (50,3%). Il n'y a que les spectateurs arrivés le samedi, pour le départ qui ont des appréciations moins favorables (44% de notes supérieures à sept) et plus négatives (près de 21% pour des notes de 3 et moins). La cohérence des résultats prouve l'efficacité du système de signalisation, de fléchage à l'intérieur de l'agglomération à partir des axes principaux d'arrivée : le nouveau système mis en place en 1999 montre encore ses qualités. L'enquête démontre aussi la pertinence d'organiser la réception des automobilistes à l'intérieur des zones d'accueil, et non à leur entrée, ce qui a fait disparaître les engorgements et bouchons de circulation des années précédentes.

La question, avec le même système de notation de zéro à dix, sur la sécurité assurée dans les parkings produit une large impression de satisfaction. Sont exclus d'eux même, les spectateurs garant leur véhicule hors des aires d'accueil : cela concerne un spectateur sur cinq en général et un sur quatre parmi les arrivées du samedi. Pour ceux qui sont en mesure d'émettre une opinion par l'usage d'un parking d'accès contrôlé, les résultats démontrent

l'efficacité du système mis en place puisque seulement un spectateur sur dix (11,3%) fournit des notations sévères, de zéro à trois inclus. Et surtout les appréciations favorables, notes de sept et supérieures, rassemblent 61,1% des personnes interrogées, quel que soit leur profil socio-démographique, leur jour d'arrivée ou leur région de provenance.



Au total, c'est une capacité de plus de 15 000 véhicules qui est offerte officiellement, contre paiement aux spectateurs motorisés et que, dans la réalité, c'est plus du double de véhicules qui sont enregistrés. Cela veut dire que si l'on estime que la manifestation attire environ 60 000 véhicules, une large fraction (10 à 20 000) est tenue de stationner ailleurs. Le principe premier de la recherche d'une place pour sa voiture, gratuite en un endroit où le stationnement n'est pas interdit ou seulement toléré, reste celui de la proximité du circuit et des entrées. Depuis trois ans, le boulevard des Italiens (route de Laigné) et les bretelles d'accès et sortie de la rocade Sud-Est font l'objet d'interdictions de stationner, effectives par la présence des forces de sécurité. Ce sont donc les quartiers méridionaux qui se trouvent largement investis par les véhicules des spectateurs, et ce, malgré un dispositif de barrières limitant l'accès aux riverains le long des principales voies d'arrivée au circuit : la cité des Pins ou le quartier Oasis se trouvent ainsi bouclés, mais cela n'empêche pas l'invasion par d'autres voies. Un autre domaine de stationnement, un peu plus éloigné de l'entrée, est également utilisé : la voie de desserte des usines de la zone industrielle de la route d'Angers. Elle sert de parking et éventuellement d'aire d'accueil sauvage.

Circuit ouvert

La principale originalité du circuit du Mans, outre sa position dans l'agglomération, tient à la composition de l'espace ouvert aux spectateurs, à la fois clos dans les enceintes, et ouvert par exemple pour les aires d'accueil. Cette disposition curieuse ne facilite pas vraiment la gestion des problèmes et de voirie et de sécurité. De plus, avec de telles surfaces et emprises, les parkings et hébergements sont en grande partie à l'extérieur du circuit, ce qui autorise ou favorise les échanges externes au lieu de maintenir dans l'enceinte générale les hommes et leurs machines. Cette notion de circuit ouvert commande un certain nombre de comportements de la part des spectateurs : comportements de mobilité intense aussi bien à l'intérieur des enceintes générales qu'à l'extérieur, c'est-à-dire en relation avec les structures périphériques, mais aussi avec la ville.

La nature de l'épreuve, avec 24 Heures de spectacle (sans compter les annexes et la nécessité d'arriver bien à l'avance pour jouir du spectacle du départ) explique en grande partie l'intensité des déplacements des spectateurs. En dehors de quelques passionnés ou membres d'une écurie qui passeront tout leur temps chronomètre en main à suivre la course, la plupart des spectateurs se déplacent entre les moments forts du départ et de l'arrivée. On estime par enquête que 90% des spectateurs suivent le départ de la course et que les trois quarts assistent à l'arrivée. Régulièrement les sondages font état de la passion du public et d'un large suivi de l'épreuve : les deux tiers des personnes interrogées « suivent l'ensemble de la course ». C'est possible de le faire avec la radio du circuit, les nombreux écrans géants tout en se déplaçant. Pour ceux qui sortent temporairement des enceintes, radio et télévision complètent l'information.

Depuis de nombreuses années la question posée reste celle des capacités de rétention des spectateurs dans le secteur du circuit. En 2000, il semble que les arrivées dans les aires de stationnement aient permis un meilleur accueil et une moindre dispersion dans la ville. Le beau temps a incité les spectateurs à rester dans les enceintes, plus que les années précédentes et certainement plus longtemps, principalement pour visiter le Village ou suivre quelques attractions permanentes. Toutefois, comme chaque année, le public a déserté en fin de soirée. Et le dimanche matin, les enceintes générales étaient fort peu peuplées.

La volonté de maintenir un maximum de spectateurs dans les enceintes, et par là d'éviter les problèmes de circulation sur les différents accès, peut être considérée comme une constante de la part des organisateurs. Toutefois la politique suivie varie beaucoup. À la fin des années 1990, on s'est interrogé sur ce qui pouvait attirer un nouveau public et maintenir les fidèles sur le circuit. Les sondages effectués ont mis en avant des demandes de concerts (rock, rap, etc.), de feu d'artifice, d'ouverture d'une discothèque sur le circuit ... Comme la première requête était particulièrement forte, en 1999, un concert des Wailers fut organisé avec succès. Il a permis de faire progresser le nombre de spectateurs avec quelques milliers de jeunes gens de l'agglomération, mais n'a pu retenir les populations plus âgées dans les enceintes. En 2000, compte tenu des faibles retombées économiques du concert de l'année précédente, l'opération n'a pas été réitérée.

Mobilités durant les 24 Heures

Pour des raisons de sécurité, une grande partie du circuit, en particulier la ligne droite des Hunaudières est interdite au public : seules les parties dites enceintes du circuit sont autorisées aux spectateurs pour permettre le suivi de la course, la circulation ou autres activités. L'offre d'hébergement sous toutes ses formes et de restauration à l'intérieur du circuit et aux alentours permet au public de suivre le rythme nyctéméral de la course. L'accès au circuit commence d'ailleurs assez tôt, dès sept heures du matin le samedi par exemple, pour une course qui débute entre 14 et 16 heures, selon l'importance des autres événements sportifs de la journée (Coupe du monde de football en 1998, Formule 1, etc.). Toute la journée du samedi et jusque tard dans la nuit (2 ou 3 heures du matin) la mobilité des personnes à l'intérieur de l'enceinte générale offre un spectacle impressionnant. Dans les allées situées devant les tribunes et là où se trouvent les boutiques, les stands mobiles ou fixes, c'est à dire derrière les tribunes et dans le Village se croisent et déambulent, parfois dans la poussière affichant des airs de détente voire d'indifférence déconcertantes, des groupes de spectateurs certains déguisés, d'autres torse nu, sans que cette extrême densité ne provoque de promiscuité fâcheuse. Cette circulation incessante du samedi diminue toutefois de façon perceptible au moment du départ. En effet celui-ci reste le moment fort de la journée, il est cité explicitement comme un élément stratégique par un tiers des témoignages : 9 sondés sur 10 déclarent être présents à ce moment-là. Sans que la vie ne s'arrête ailleurs dans l'enceinte, des milliers de gens se précipitent, dès dix heures du matin, aux abords de la piste, au pied des tribunes qui sont payantes, pour se réserver une place pour assister au départ. Cependant, les écrans géants,



Derrière la tribune Singher-Durand, le samedi 17 h. Cliché C. Guérin.

les haut-parleurs, la radio du circuit, et les autres radios, voire les écrans de télévision installés un peu partout permettent de suivre la course depuis n'importe quel point de l'enceinte générale.

Le mode de questionnement qui consiste à interroger de façon continue les spectateurs durant les deux jours (depuis le samedi dès dix heures du matin jusqu'à l'arrivée de la course, le dimanche) ne nous permet pas de mesurer avec précision l'organisation de ces deux jours, il donne néanmoins une idée générale sur la mobilité des spectateurs. L'ensemble de la course est suivi plus ou moins assidûment par 68,7% des sondés. Le maître-mot pour le samedi est tout d'abord « on circule » : cette activité apparaît dans la moitié des témoignages. On circule dans l'enceinte générale, on circule à l'intérieur du Village (qui est d'ailleurs unanimement apprécié par les spectateurs), entre les tribunes, on va à la fête foraine, on circule le long de la piste, on va, en navette vers le virage de Mulsanne. Ensuite on flâne, « on se balade », disent-ils, le long du circuit, dans le Village, à la fête foraine, entre les tribunes, on va jusqu'au Tertre Rouge. Vient enfin le temps de la visite et de la participation en soirée aux diverses animations avant de vivre une courte nuit. On visite l'intérieur du circuit en passant encore par le Village, par les tribunes, par les stands et on se dirige dans la soirée vers les divers points d'animation. En dehors des spectateurs locaux, accompagnés d'éventuels hôtes, qui rentrent chez eux dans la nuit, et en dehors des spectateurs hébergés dans des hôtels parfois loin du circuit, une bonne partie du public, hébergée sur place dans de multiples aires d'accueil, fait des allers et retours incessants entre les enceintes générales et ses points de chute. Ainsi durant le samedi le temps démarre et s'accélère adopte sa vitesse de croisière pour se relâcher enfin pendant la nuit.

Un bon cinquième du public déclare pratiquer le tourisme à l'occasion de cette manifestation y compris pendant la durée de la course. La visite de la ville du Mans et en particulier celle de la vieille ville vient en tête. Le centre ville attire également beaucoup de monde vers le soir aussi bien pour faire du shopping que pour aller dîner dans les restaurants ou pour « traîner » dans les bars. La visite du Musée de l'automobile situé juste à l'entrée principale de l'enceinte générale est le troisième endroit fréquenté par ce public. Pour ceux ou celles qui ont de la famille, des amis au Mans, dans la Sarthe, c'est une

occasion aussi de leur rendre visite au moins pour profiter de leur résidence pour la nuit.



Mobilité et stationnement de nuit au Village. Cliché C. Guérin.

L'organisation et la gestion du temps du dimanche se situent dans un contexte tout à fait opposé à celui du samedi. Dès huit heures du matin voire avant pour ceux ou celles qui ne disposent pas de tickets pour les tribunes, on se positionne pour l'arrivée : cela concerne un cinquième des témoignages. Parmi le reste

des spectateurs, on ne se précipite pas, on prend son temps pour revenir sur le circuit à partir de onze heures du matin. Une petite partie du public, des admirateurs du lever du soleil, dort dans les tribunes et se réveille au moment opportun. En fonction du déroulement des évènements tout au long du samedi et dans la nuit suivante, quand il n'y a plus de suspense par exemple, un tiers du public et ceci quel que soit le lieu d'habitation (manceaux, sarthois, reste de la France et étrangers) quitte le circuit avant la fin de la course. Les locaux déclarent suivre l'arrivée chez eux devant le petit écran. Une partie du public étranger, en particulier anglais, et aussi les autochtones venus de loin, quittent le circuit, assez tôt, dans la nuit du samedi au dimanche. Le reste du public assez nombreux (un bon trois quarts) arpente encore les allées, le Village, la fête foraine, fait la navette entre les tribunes, essaie ensuite de se positionner devant le podium.

Au total, l'espace dédié aux 24 Heures automobiles se caractérise par sa **complexité**, par la multiplicité des usages et statuts des lieux utilisés. Toutefois, le cœur de la manifestation se situe dans les enceintes générales où les aménagements successifs oscillent entre la densification pour multiplier les attractions et retenir les populations, et l'aération pour permettre une meilleure circulation des spectateurs et assurer une sécurité plus efficace.

Cette dernière tendance prévalant actuellement dans une phase de forte fréquentation de l'événement, le caractère **évolutif** du circuit se trouve conforté avec la recherche de nouvelles zones à ouvrir au public (sur sa demande) et à affecter à l'accueil des voitures et des campements. Les nouvelles extensions se trouvent en discontinuité temporaire par rapport aux enceintes générales, puisqu'il est fort difficile pour la SEM Patrimoniale d'acquérir de nouvelles parcelles.

La durée de la course et la position du circuit dans l'agglomération imposent de maintenir le **circuit ouvert**, pour permettre de regagner les hébergements, pour étendre à l'agglomération l'offre de restauration ou les possibilités d'accès aux supermarchés. L'ouverture permet aussi d'autoriser des pratiques de tourisme et de loisirs complémentaires du spectacle de l'épreuve.

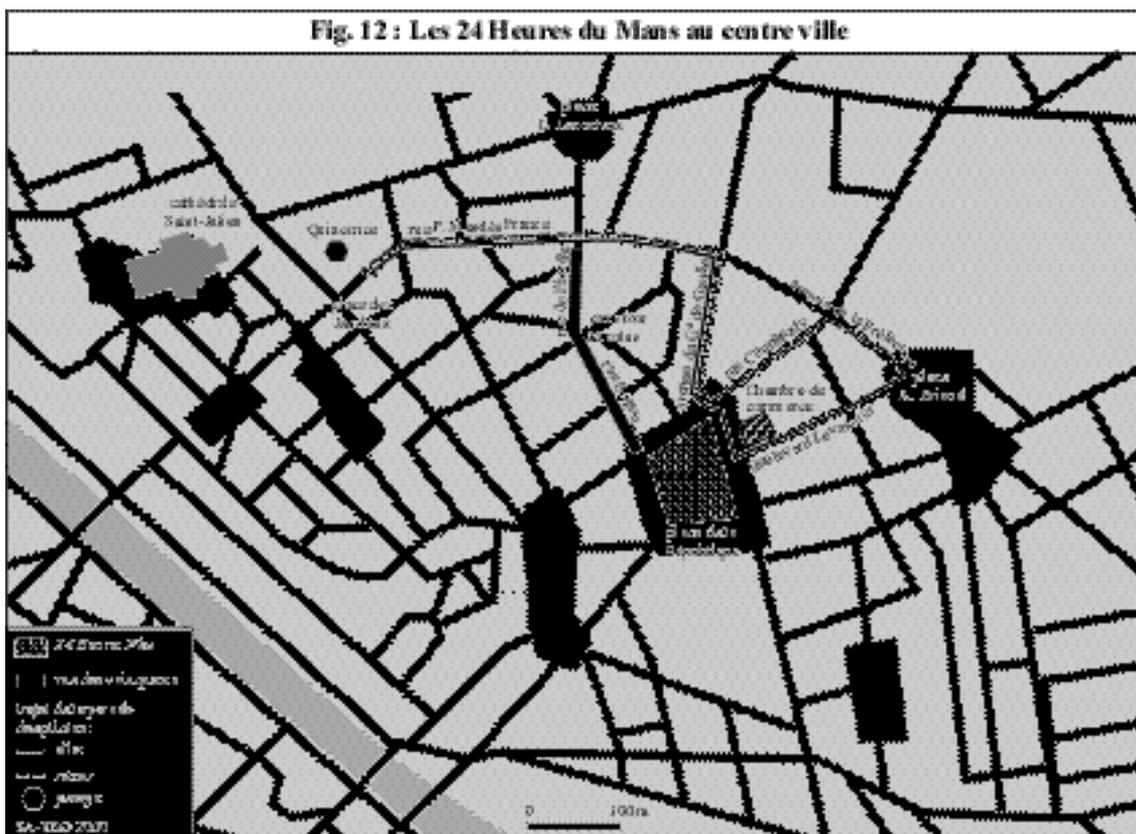
**LES 24 HEURES DANS LA VILLE ET LA RÉGION MANCELLE, LA
VILLE ET LA RÉGION MANCELLE DANS LES 24 HEURES**

La situation du Circuit au sud de la ville, loin du centre, le fait que l'organisation de la course relève d'une association (ASA « 24 Heures du Mans »/Automobile club de l'ouest) pose la question de la relation entre la course et la ville, plus largement l'agglomération mancelle. Quelle animation la course provoque-t-elle ? Comment la ville et la région mancelle se trouvent-elles impliquées dans la course ?

La course dans la ville et l'agglomération

Le pesage : présence de la course au coeur de la ville

Le pesage concerne l'ensemble des vérifications techniques des véhicules inscrites pour la compétition et permet d'examiner leur conformité avec les prescriptions du règlement édicté chaque année par l'ACO. Traditionnellement, ce pesage s'effectue dans un lieu public, au coeur de la ville : le Quinconce des Jacobins, vaste esplanade nue encadrée de deux ensembles de végétaux plantés, utilisée habituellement comme aire de stationnement proche des grands ensembles d'activité du centre et à deux pas du Vieux Mans, de la cathédrale et de l'Hôtel de Ville (Fig. 12). À l'occasion du pesage, le Quinconce est entièrement réservé : aire de présentation des voitures encadrée de tribunes, espace de circulation et de stationnement des véhicules de service et des écuries.



En 2000, les vérifications se sont déroulées l'après midi du lundi de Pentecôte et le lendemain. Le fait que le premier jour soit férié, que le temps ait été particulièrement ensoleillé, a provoqué la présence d'un public constitué de plusieurs milliers de personnes, d'autant que l'après midi du lundi était occupé principalement par la présentation de



Pesage. Cliché A. Moro.

véhicules d'écuries américaines (Cadillac, Viper, Panoz) présentés par les médias comme de véritables attractions. Le pesage représente presque toujours un succès populaire. C'est en effet, l'un des rares moments de la semaine des 24 Heures, entièrement gratuit, durant lequel il est possible d'approcher d'assez près les voitures et les pilotes qui ne manquent pas d'être sollicités par les

collectionneurs d'autographes, et d'obtenir les précieux souvenirs (casquettes, tee shirts, etc.) distribués par les sponsors. Et le spectacle se renouvelle de quart d'heure en quart d'heure durant une journée et demie. Sans parler de la noria de semi-remorques venant et repartant vers le circuit. Il est toutefois difficile d'apprécier le nombre de personnes concernées par cet événement : beaucoup ne



Pesage. Cliché A. Moro.

viennent pas suivre les opérations de manière continue ; aux fidèles et passionnés se mêlent en effet de nombreux badauds de passage dans le centre, des lycéens des établissements proches (pour le mardi), certains avouant même qu'ils ne savaient pas que les opérations de pesage avaient lieu mais profitant de l'aubaine.

« 24 Heures Plus » et animations commerciales

L'opération festive et commerciale « 24 Heures Plus » est organisée depuis cinq ans seulement à l'initiative de la CCI et de la Jeune Chambre Economique (JCE). L'organisation dépend de la commission 24 Heures Plus de la JCE. En 2000, elle s'est étalée entre le mardi 13 et le vendredi 16 au coeur de la cité : place de la République et dans les locaux voisins de la CCI (Fig. 12). Elle consiste à présenter des voitures de prestige (Jaguar, Panhar, Chevrolet, Triumph, etc.) dans une ambiance animée par des spécialistes des arts de la rue, une exposition de films, photos et dessins se rapportant aux 24 Heures, à multiplier les jeux permettant de gagner des lots (dont évidemment des entrées au Circuit) offerts par les

commerçants. C'est aussi l'occasion pour les commerçants de diffuser des cartes de fidélité. Dans ce lieu de passage, le plus fréquenté de la ville, cette animation peut difficilement passer inaperçue.

Cette manifestation ne peut guère être séparée d'autres initiatives. Celle du « concours de vitrines » (partenariat ACO/CCI) invitant les commerçants à célébrer l'événement (une centaine de participants) permet d'imprimer durablement la présence de la course surtout dans le centre-ville. L'hypermarché Auchan (situé au coeur de la zone commerciale Nord) se distingue en réalisant un stand consacré à la vente de miniatures Le Mans au 1/43^e, stand réalisant parait-il quelque 300 000 F. de chiffre d'affaires !

La « parade des pilotes »

Cette manifestation récente (la première édition remonte à 1995) est organisée par une association (Classic Automotive) avec le soutien de la Ville du Mans. Elle se déroule le vendredi en fin d'après midi (18 à 20 heures) et fonctionne en boucle entre les trois grandes places du centre (Fig.12). Partant et arrivant des Jacobins, elle passe successivement par la place de la République et la place Aristide Briand. Cette parade dont l'accès est entièrement gratuit, inspirée des défilés de rue américains, est venue combler le vide qui régnait dans la ville après le pesage, toutes les autres manifestations (essais, ballade des stands (appelée également opération piste ouverte, fête foraine) se déroulant au circuit. C'est également la manière dont la municipalité a trouvé le moyen de s'associer aux 24 Heures puisque l'association organisatrice en reçoit une importante subvention.



La parade : mise en scène des pilotes. Cliché A. Moro.

La parade consiste à mobiliser les coureurs et à les faire défiler dans un cortège de vieilles voitures (près de 200 cette année, contre 135 pour l'édition 1999) le tout accompagné de groupes de musiciens et danseurs (en 2000 : Bagad de Lann-Bihoué, Batucada del Mundo et Samba Jaccare pour les rythmes brésiliens, Orchestra Deta Rzeszow et les Kamper Tropettors pour les cuivres alors que des podiums accueillent Av. Mendes-France, Places de la République et Aristide-Briand des musiques new orleans et latino-salsa). En 2000 l'accent était mis sur les voitures américaines afin de saluer le retour important des constructeurs états-uniens. Ainsi, le défilé comprenait 20 Chevrolet Corvette et 15 voitures étaient consacrées à une rétrospective Cadillac. Ne pouvaient cependant pas être oubliées les Jaguar (33 voitures), Bentley (48), MG (15) chères au coeur des Britanniques si fidèles de l'épreuve. Cette parade fut l'occasion également de montrer l'implication des collectivités locales, la Ville du Mans remettant le « prix de la

première participation », le Conseil général le « prix de la pôle position » au pilote ayant réalisé le meilleur temps des essais.

Afin de favoriser l'intérêt pour les pilotes, le quotidien Ouest France avait distribué durant le pesage et les essais un petit carnet dénommé Autographix réunissant les noms, photos et écuries de tous les pilotes permettant de les identifier et pour les plus malins de compléter leur collection d'autographes.



La parade : toutes les générations sont présentes. Cliché A. Moro.

Le moment choisi et les lieux et axes empruntés ne sont pas sans poser de nombreux problèmes. Cette partie centrale de la ville est en effet un secteur très fréquenté habituellement chaque jour en fin de journée, et particulièrement le vendredi. C'est également là que fonctionne le système d'échanges entre toutes les lignes de bus qui desservent la ville et les communes de la Communauté urbaine. On voit mal cependant comment cette manifestation pourrait prendre place à un autre moment (la veille du départ est le seul moment où les pilotes sont relativement disponibles après toutes les séances de préparation et d'essai) et en d'autres lieux (le coeur de la ville est bien celui où les rassemblements sont assurés du succès public).

La « rue des vainqueurs »

Pour les éventuels nostalgiques de l'histoire récente des 24 Heures, il existe un lieu de pèlerinage : la rue de Bolton et la place Saint-Nicolas (proches de la place de la République) (Fig. 12). C'est ici qu'à l'initiative de l'association des commerçants du quartier Saint-Nicolas, ayant fondé l'association « L'empreinte des vainqueurs » qui travaille en collaboration avec la Ville, la CUM, l'Office de tourisme et l'ACO, sont installées des plaques circulaires de bronze matérialisant les empreintes des mains ou des pieds des plus célèbres récents vainqueurs de l'épreuve. Cette opération a accompagné l'aménagement en voie semi piétonne de cette rue. L'installation des plaques est l'occasion de célébrer au moins un pilote et provoque une animation commerciale.

À l'occasion de l'édition 2000, fut inaugurée la 24^e plaque, commémorant la course 1999 et célébrant Y. Dalmas, un des trois vainqueurs avec BMW, totalisant ainsi quatre victoires au Mans.

La course a une réelle présence dans la ville (surtout en son centre) durant la semaine précédant le week end des 24 Heures. Tout ceci concourt sans aucun doute à mobiliser les résidents autour de l'événement autour d'animations dont les temps forts sont le pesage et la parade.

La ville et la région mancelle dans la course

Depuis plusieurs années, la municipalité et la Communauté urbaine ainsi que le Conseil général cherchent à mieux affirmer leur présence. En 2000, celle-ci a pris la forme d'une

exposition de la Ville dans le Village du Circuit, du baptême d'une voiture « Sarthe » de l'écurie Pescarolo ou encore l'accueil des quelque 2 600 journalistes avec dégustation de Jasnère et rillettes et remise d'un dossier de presse par le Conseil général. Mais au-delà, des propositions d'hébergement chez les particuliers ou dans l'hôtellerie (cf. Hébergements) aux fournisseurs agréés ou non par les organisateurs et à la multitude de « bénévoles » mobilisés autour du Circuit, la ville et sa région se trouvent très fortement impliquées.

L'exposition : « 24 Heures du Mans : les courses du siècle »

Profitant de la fin du siècle, l'exposition met en parallèle la course et la succession des décennies en sept tableaux représentant sept époques. Cette exposition se veut donc éducative par les ambiances et documents (objets, revues, affiches, etc.) d'époque proposés mais n'oublie pas la course puisque qu'un jury de journalistes spécialistes et de membres de l'ACO avait été convié à déterminer les plus belles courses diffusées par des bornes vidéo. Ce même jury devait désigner également la voiture du siècle (Porche 917K, qui gagna à 16 reprises) et le meilleur pilote (J. Ickx, vainqueur 6 fois). L'exposition fut inaugurée en présence de ce pilote et la Porche 917 était présente sur le stand. La fréquentation de l'exposition est évidemment associée à la déambulation permanente des visiteurs dans le Village.

Les fournisseurs agréés intervenant dans l'emprise des 24 Heures

L'organisation d'une manifestation aussi importante que les 24 Heures oblige à recourir à un très grand nombre de prestataires de services qui reçoivent l'agrément de la « Société de gestion des 24 Heures du Mans ». Ces prestataires sont appelés à apporter des services d'une très grande variété allant de la fourniture de biens divers (alarme, matériel de sécurité, électroménager, décorations florales et paysagères, plateaux-repas, sonorisation, vidéo, TV, vaisselle, petit matériel électrique, etc.) à l'installation de structures d'accueil (bungalows, tentes de réception, barnums, caravanes, chalets, sanitaires) sans oublier tout un ensemble d'alimentation en énergie (électricité, gaz), téléphonie, plomberie, matériels audiovisuels, scooters, les services d'accueil et la satisfaction des inévitables besoins en usinage, alésage, fraisage, tournage.

Au total pour l'édition 2000, 46 fournisseurs différents sont intervenus sur le Circuit (cf. tableau), le plus grand nombre étant chargé de répondre aux besoins en équipements

Les fournisseurs agréés (édition 2000)	entreprises	dont région mancelle
<i>fournitures de biens</i>		
bungalows, tentes, sanitaires	12	8
repas et boissons	9	6
bureautique et téléphonie	3	2
sonorisation, vidéo, TV circuit fermé	1	1
décorations, diverses	7	6
<i>fournitures de fluides (électricité, gaz)</i>	4	4
<i>fournitures de services</i>		
accueil	2	0
sécurité	4	3
nettoyage	2	2
transports	2	1
usinage	1	1
optiques	1	1

d'accueil temporaire et à la fourniture des repas et la plus grande part installés au Mans ou dans un rayon de 25 km.

La liste des fournisseurs et leur localisation surtout au Mans ou dans la région manceau montrent combien la longue tradition des 24 Heures a su faire naître et se développer des entreprises spécialisées, en particulier dans le domaine de la fourniture de structures d'accueil ou capables de mobiliser une solide organisation dans celui de la fourniture de repas ou l'installation de matériels de sonorisation ou vidéo. Pour le reste, il n'est pas étonnant de voir Le Mans répondre très largement aux besoins en raison de la présence d'antennes locales d'entreprises de services ayant un rayonnement régional ou national. Il n'y a qu'un seul secteur où Le Mans ne peut apporter une réelle contribution professionnelle : celui de l'accueil où deux entreprises nantaises occupent le marché ; il n'existe pas en effet au Mans d'entreprise capable de fournir les hôtesse indispensables. Concernant les entreprises extérieures à la région manceau, il faut noter le peu de poids des entreprises parisiennes (5), moins nombreuses que les entreprises du grand Ouest (7).

Les autres fournisseurs manceaux et sarthois

Il est difficile d'identifier l'ensemble des fournisseurs intervenant dans l'environnement de l'épreuve. Les plus visibles sont la DDE 72, les services de la Communauté Urbaine du Mans (CUM) et le Centre des Expositions du Mans. Au-delà, diverses entreprises, souvent modestes, apportent des contributions variées dont certaines peuvent être spectaculaires.

La DDE 72

Elle contribue à la mise en service dans le format course des voies publiques intégrées dans le circuit et à établir la signalétique permettant de dévier les circulations habituelles. Elle n'est cependant pas concernée par la pose et la dépose des glissières de sécurité qui sont fixées tout le long de ces voies : cette tâche revient à une entreprise privée. La prestation de la DDE mobilise une quinzaine d'agents avant la course et une trentaine durant la période des essais et de la course elle-même. Leur contribution consiste à ouvrir ou fermer les voies publiques, à vérifier l'état de celles-ci permettant d'établir le procès-verbal de mise en circuit remis au directeur course et, accessoirement, de démonter tous les panneaux d'entrée d'agglomération dans le voisinage du circuit concernant Le Mans, Arnage, Mulsanne afin que ceux-ci ne soient pas soustraits par les collectionneurs de souvenirs !

Comme la partie publique du circuit est alternativement ouverte et fermée, ce travail revient presque quotidiennement entre le mercredi (début des essais) et le dimanche (fin de l'épreuve) :

mercredi 14-19 h : fermeture à la circulation générale et travaux d'aménagement, autorisation d'ouverture de la piste

mercredi 0 h : réouverture à la circulation générale

jeudi 14-19 h : fermeture à la circulation générale et travaux d'aménagement, autorisation d'ouverture de la piste

jeudi 0 h : réouverture à la circulation générale

samedi 6 h - 8 h 30 : fermeture à la circulation générale et travaux d'aménagement, autorisation d'ouverture de la piste

dimanche après l'arrivée : réouverture à la circulation générale

Par ailleurs, les subdivisions concernées par les grands axes conduisant au Mans sont tenues de mettre en astreinte les personnels nécessaires afin de pouvoir répondre à toute intervention.

Les services de la CUM

Ceux-ci interviennent dans les deux communes de la CUM les plus concernées (Le Mans et Arnage).

Le service voirie est chargé de mettre en place bien avant la semaine des 24 Heures la signalétique particulière permettant sur toutes les voies d'accès conduisant au circuit d'indiquer la direction des différents parkings. Il dispose également les panneaux et barrières permettant dans les différents lieux de la ville de contenir le public (parade des pilotes) ou d'interdire le stationnement ou l'accès à certaines voies conformément aux arrêtés municipaux.

Le service de la propreté est évidemment sollicité pour répondre aux besoins d'évacuation des déchets générés par les spectateurs qui prennent la direction de l'usine d'incinération communautaire. Ses agents contribuent également aux opérations de nettoyage en ville et sur les parkings et aires d'accueil qui nécessitent des interventions jusqu'au mercredi suivant la course.

Le Centre des Expositions

Remarquablement situé à proximité du Circuit et de son entrée principale, il est largement mobilisé pour diverses prestations.

C'est ici que se situe l'accueil général (renseignements, dépôt et retrait d'enveloppes à l'attention des invités, des spectateurs et de la presse) en service ininterrompu du samedi 8 h au dimanche 18 h. Cet accueil se distingue de celui réservé aux sociétaires de l'ACO installé dans l'enceinte du circuit en bordure du Village, près de l'aire d'animation. Est installé également l'accueil presse ouvert du lundi au samedi en journée seulement. C'est là que les journalistes et photographes accrédités viennent retirer leur laissez-passer délivrés par le Service presse de l'ACO. Chaque année ce sont quelque 2 600 journalistes et photographes qui sont ainsi accueillis dont environ la moitié sont français, les autres étant majoritairement britanniques, japonais, allemands, belges, américains. Cet accueil permet ensuite aux accrédités d'accéder aux salles de presse installées dans l'enceinte du circuit dans le bâtiment des stands.

Le Centre ouvre également l'une des 7 aires d'accueil mise à disposition des spectateurs, comme les autres, à partir du lundi précédant la course.

Certains halls sont utilisés afin de monter des structures provisoires d'hébergement (structures hôtelières (cf. infra), tentes).

Enfin, c'est ici que se localisent les centres de commandement concernant la régulation de la circulation et les questions de sécurité et secours.

Le Technoparc

Cet espace, propriété du Conseil général de la Sarthe, situé à l'intérieur du circuit, destiné à l'accueil d'entreprises dispose encore de terrains libres. Ces derniers sont proposés afin de monter des structures d'hébergement temporaire. C'est ainsi que Audi a pu disposer ici d'un « hôtel » destiné à des invités. C'est également ici qu'est installée la fourrière où sont regroupés les véhicules en stationnement illicite.

Les petites entreprises : l'exemple d'Acropolis

Cette petite entreprise, qui ne fait pas partie des fournisseurs agréés intervenant sur le circuit, s'est spécialisée dans l'installation de structures temporaires d'accueil. En 2000, elle s'est particulièrement distinguée par celles destinées aux invités d'Audi et de Michelin. Ces deux structures « hôtelières » ont été installées dans des halls du Parc des Expositions tout proche de l'entrée principale du circuit facilement accessible grâce à des navettes. Pour Audi, fut érigé un véritable hôtel de 500 chambres (de 4 m² chacune !) comportant un vaste et confortable hall d'accueil. Pour Michelin, la formule comportait seulement 60 chambres (mais chacune de 18 m² et comportant salle de bains et toilettes).

Les contrôleurs et bénévoles

Si l'on en croit l'ACO, les 24 Heures 2000 ont mobilisé quelques 1 300 contrôleurs et 4 000 « bénévoles » pendant toute la semaine.

Les contrôleurs sont chargés d'assurer les entrées/sorties du Circuit : vérification, distribution des contremarques. En raison de la dimension du Circuit et du nombre d'accès ouverts au public (au nombre de 7), ils sont gérés en quatre secteurs :

- secteur 1 : paddock et enceintes intérieures
- secteur 2 : entrées principale, annexe, jonction
- secteur 3 : Tertre Rouge, Hunaudières
- secteur 4 : Mulsanne, Arnage, Carrefour du Fresne, Maison Blanche

Les bénévoles assurent des services d'une grande diversité tout au long des essais et de la course : accueil, aide logistique, infirmeries et postes de secours, etc. En échange de leurs services, les organisateurs leur versent une indemnité. Leur recrutement s'effectue par le bouche-à-oreille, souvent dans un cadre familial élargi. Pour des raisons de disponibilité, ces bénévoles viennent en grande majorité de la région mancelle.

Les constructeurs-préparateurs

Il existe une tradition mancelle d'artisans spécialisés dans la construction ou/et la préparation de voitures de courses d'endurance. Qu'on se rappelle la victoire de J. Rondeau déjà ancienne mais toujours considérée par les passionnés du Mans comme mythique.

Y. Courage fait partie de cette lignée. Mais après 18 participations consécutives au Mans, il n'a pu s'inscrire directement à l'édition 2000 en raison du désengagement de Nissan. Pourtant, son entreprise et sa marque furent présentes au travers de deux écuries (Pescarolo Sport et SMG) disposant chacune d'un châssis Courage.

Un autre constructeur-préparateur : Dams (constructeur de F3000, installé à Ruaudin commune suburbaine située à l'est du circuit) s'est vu confier la reconstruction et la préparation des Cadillac, deux étant engagées directement par l'écurie mancelle. Le contrat liant Dams et General Motors pour trois ans, la présence de ce constructeur-préparateur pour les prochaines éditions est donc déjà prévue.

Apparaît une réelle mobilisation d'entreprises, de salariés, d'occasionnels, de « bénévoles » de la région mancelle pour apporter des services variés accompagnant la préparation et le déroulement de l'épreuve, en particulier pour tout ce qui concerne la satisfaction des besoins du public mais également afin de satisfaire une grande partie des besoins des professionnels impliqués dans la course.

LES 24 HEURES, LA CIRCULATION ET LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Les 24 Heures : chronologie des événements et lieux (édition 2000)		
	ville	circuit
Lundi matin		installation dans les stands ouverture aires d'accueil
lundi après-midi	pesage (vérifications techniques)	installation dans les stands
mardi matin	pesage (vérifications techniques)	installation dans les stands
mardi après-midi	pesage (vérifications techniques) <i>24 Heures Plus</i>	installation dans les stands
mercredi matin		
mercredi après-midi	<i>24 Heures Plus</i>	
mercredi soirée		essais (19-21 h, 22-0 h) ouvert au public
jeudi matin		
jeudi après-midi	<i>24 Heures Plus</i>	
jeudi soirée		essais challenge Shell Historic ouvert au public essais (19-21 h, 22-0 h) ouvert au public
vendredi matin		découverte stands et paddock
vendredi après-midi	<i>24 Heures Plus</i> <i>Parade des pilotes</i>	découverte stands et paddock
samedi matin		ouverture de la piste warm-up 24 Heures challenge Shell Historic tours VIP
samedi après-midi		cavalcade présentation des pilotes procédure de départ départ (16 h)
dimanche après-midi		arrivée (16 h)

L'organisation d'une manifestation d'une durée aussi longue que les 24 Heures (voir tableau ci-dessus) : sept jours entre les opérations de pesage des lundi et mardi, les essais des mercredi/jeudi et l'arrivée de la course le dimanche après-midi, le fait que celle-ci se déroule sur un vaste circuit (plus de 13 km de développement) empruntant à la fois des installations permanentes et des voies publiques momentanément soustraites aux circulations habituelles mais qu'elle n'ignore pas complètement la ville, le nombre de

visiteurs accueillis venant surtout en voiture, obligent à mettre en oeuvre des moyens importants et durables au service de la circulation et de la sécurité publique. Ces moyens doivent être déployés à la fois sur les voies d'accès utilisées pour entrer ou sortir du circuit et des installations de stationnement et d'accueil situées à proximité et dans l'enceinte du circuit, là où stationnent et déambulent les spectateurs, mais également en ville.

De longue date, un partage des rôles est établi entre, d'une part, l'organisateur qui gère les questions de sécurité « course » sur la piste et les dépendances immédiates (stands des écuries, quartiers des coureurs et enceintes générales) et, d'autre part, les forces de l'ordre (police urbaine, CRS et gendarmerie) appelées à gérer les flux de circulation et l'ordre public à l'extérieur du circuit et au besoin à l'intérieur.

La gestion des circulations

Les quelque 195 000 à 200 000 spectateurs entrés sur le circuit au cours de l'édition 2000, les quelque 62 000 véhicules autorisés à pénétrer dans les parcs et aires d'accueil obligent à concevoir un plan de circulation permettant de gérer des flux importants et même considérables le samedi avant le début de l'épreuve et plus encore le dimanche en fin d'après-midi à l'issue de celle-ci. La très grande majorité des spectateurs vient au 24 Heures en voiture. Il faut dire que les navettes par bus mises en place à partir du centre-ville par la SETRAM et arrivant à la porte du circuit ou les bus de la ligne 3 dont le terminus est relativement proche (parc des Expositions) ne peuvent concerner qu'une modeste partie des spectateurs (habitant à faible distance du trajet ou arrivant au Mans par le train). À ces navettes bus destinées aux spectateurs, doivent être ajoutées les navettes automobiles proposées par l'ACO en direction des représentants de la presse, ou celles mises en oeuvre par les écuries ou les sponsors à destination de leurs invités.

Les conditions d'accès au circuit ou aux stationnements et aires d'accueil et de camping proches sont indiquées sur l'ensemble des axes arrivant au Mans. La majorité des automobilistes interrogés en 2000 émet un avis plutôt très positif concernant la signalisation et l'organisation de la circulation, surtout s'ils sont arrivés par les axes venant de Basse-Normandie ou de Bretagne. C'est parmi les automobilistes venus d'Ile-de-France et du sud-ouest des Pays de la Loire que la satisfaction apparaît la moins bonne. Mais, notamment pour l'Île-de-France, la part importante de nouveaux venus explique sans doute cette moindre satisfaction : connaissant mal l'agglomération, la localisation exacte des différentes possibilités de stationnement, il est assez logique de constater une moindre satisfaction. Concernant les conditions de circulation, il faut souligner que, contrairement à d'autres années, les arrivées du samedi furent plus étalées et que le beau temps général a considérablement aidé les automobilistes. Mais l'appréciation générale bonne ou très bonne témoigne aussi d'un système de gestion des flux qui n'a jamais cessé d'être amélioré au fur et à mesure que se faisait aussi l'amélioration des infrastructures (autoroutes, rocade intérieure, déviation Sud-Est) permettant d'accéder au plus près des installations de l'épreuve.

Les circulations automobiles

Les données concernant les circulations viennent du dispositif d'observation de la direction Réseaux de la DDE de la Sarthe. Ce dispositif de comptage comportant plus de 50 points permet d'apprécier sur tous les axes rayonnant autour du Mans (des petites départementales aux nationales) la densité de circulation journalière et le découpage de celle-ci selon des

tranches horaires. Les données concernant l'édition 2000 n'ayant pu être utilisées, l'exploration des circulations a été effectuée à partir des données collectées pour l'édition 1999 couvrant la période s'étendant du vendredi 11 au dimanche 13 juin. Nous ne pensons pas que ce décalage d'une année soit important. En effet, d'une part, la fréquentation des 24 Heures ne fut pas très différentes entre les deux années et, d'autre part, plus que les valeurs absolues de flux, ce sont leurs concentrations géographiques ou leur répartition dans les temps hebdomadaire et journaliers qui nous paraissent intéressantes.

L'exploitation de ces données n'est pas sans poser quelques problèmes. En premier lieu, les comptages permettent de mesurer des flux sans connaître évidemment les origines-destinations des véhicules, ni la nature de ces derniers. Par ailleurs, si pour la majorité des postes de comptage, il est possible d'individualiser les flux dans deux directions, ce n'est pas toujours le cas. En second lieu, des diminutions (voire des disparitions) de flux entre plusieurs points de comptage situés sur un même axe apparaissent sans qu'il soit toujours possible d'en déterminer les raisons si ce n'est que le dispositif des comptages n'est pas toujours suffisamment serré. Enfin, l'interprétation suppose de recourir à la connaissance du fonctionnement des déplacements en relation avec le déroulement de la course. Les enquêtes permettent d'apprécier quand les spectateurs arrivent et partent du circuit et les comportements notamment en terme de durée de présence sur le circuit. Toutefois, celles-ci présentent d'incontestables limites dans la mesure où ceci ne nous dit pas quelles sont les voies empruntées. Il faut donc recourir à l'observation directe, tout en sachant qu'il est impossible de conduire celle-ci sur l'ensemble des voies, durant toute une semaine, de jour comme de nuit. Les quelques illustrations choisies ont surtout l'intérêt de montrer comment les 24 Heures déterminent des formes sensiblement différentes d'intensification des circulations dans deux dimensions : l'une géographique, l'autre temporelle.

L'intensification géographique (Fig. 13 et 14)

Les mouvements centrifuges et centripètes doivent être lus sur le mode journalier.

La séquence du vendredi 11 :

En flux centripètes, elle témoigne des flux habituels des migrations quotidiennes entre espaces périurbains et coeur de l'agglomération auxquels doivent être ajoutées des arrivées vers le circuit combinant à la fois des spectateurs venant de l'extérieur et des habitants de l'agglomération profitant de la possibilité d'accéder le vendredi après-midi aux paddocks et/ou venant assister à la parade en ville. Il faut ajouter d'habituels flux de transit. Ceci a pour effet de charger la N 138 Alençon-Le Mans, la déviation Sud-Est (N 23), d'encombrer l'ensemble de la zone la plus proche des accès aux parkings et aires d'accueil autour du circuit. Les flux centrifuges ne témoignent guère de changements par rapport à un vendredi ordinaire, animant les sorties majeures et les rocade à la fois par les flux de transit et les retours de migrations alternantes.

La séquence du samedi 12 :

Les flux ne concernent évidemment guère les habituelles migrations domicile-travail. Cela ne signifie pas que toutes les circulations observées tiennent des 24 Heures. En effet, les grandes zones commerciales périphériques, en particulier la plus vaste d'entre-elles, la zone Nord, demeurent des lieux attractifs, même si elles apparaissent moins fréquentées en après midi qu'un samedi ordinaire. Hors de ces circulations habituelles, il est facile de voir tant dans les flux

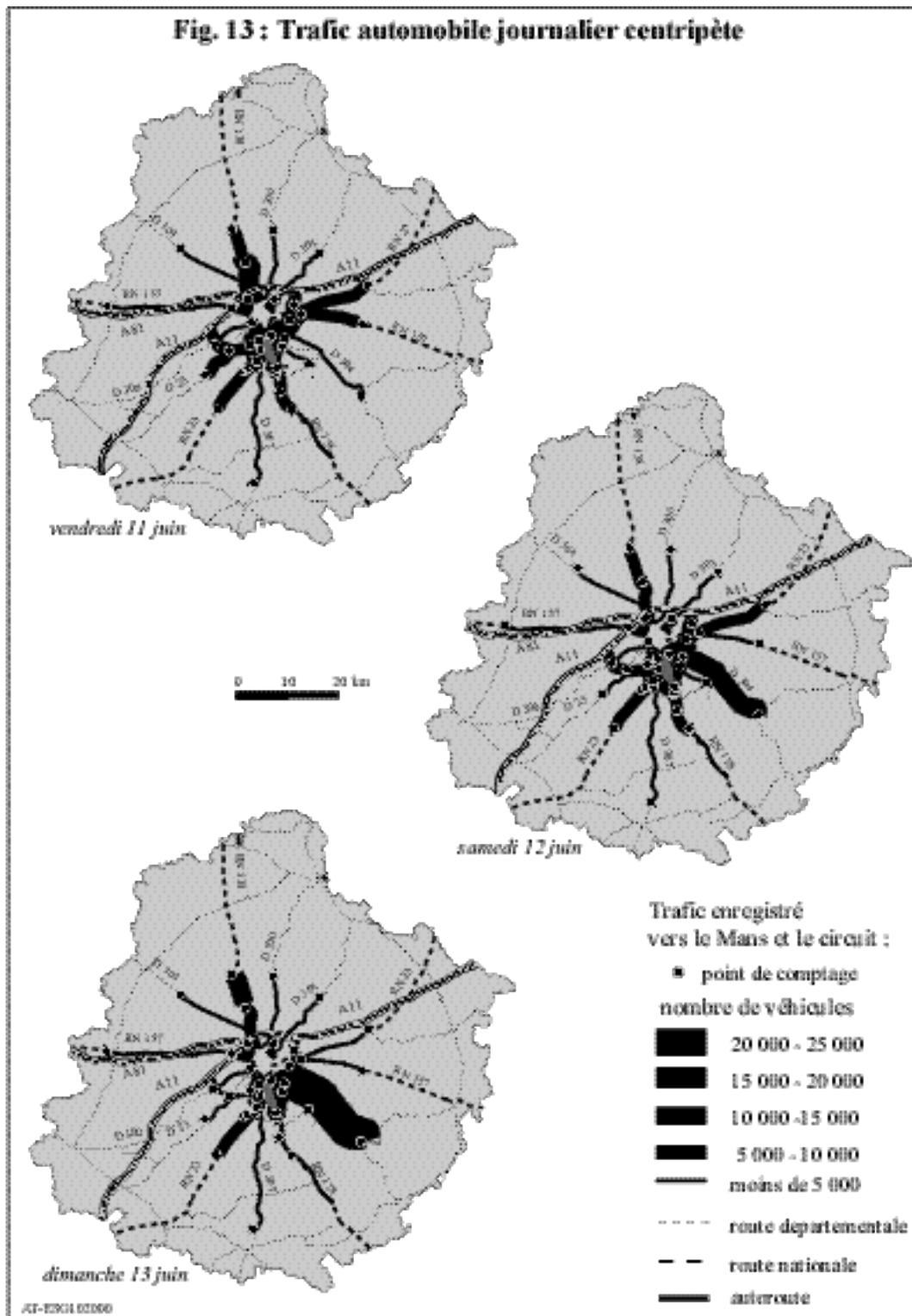
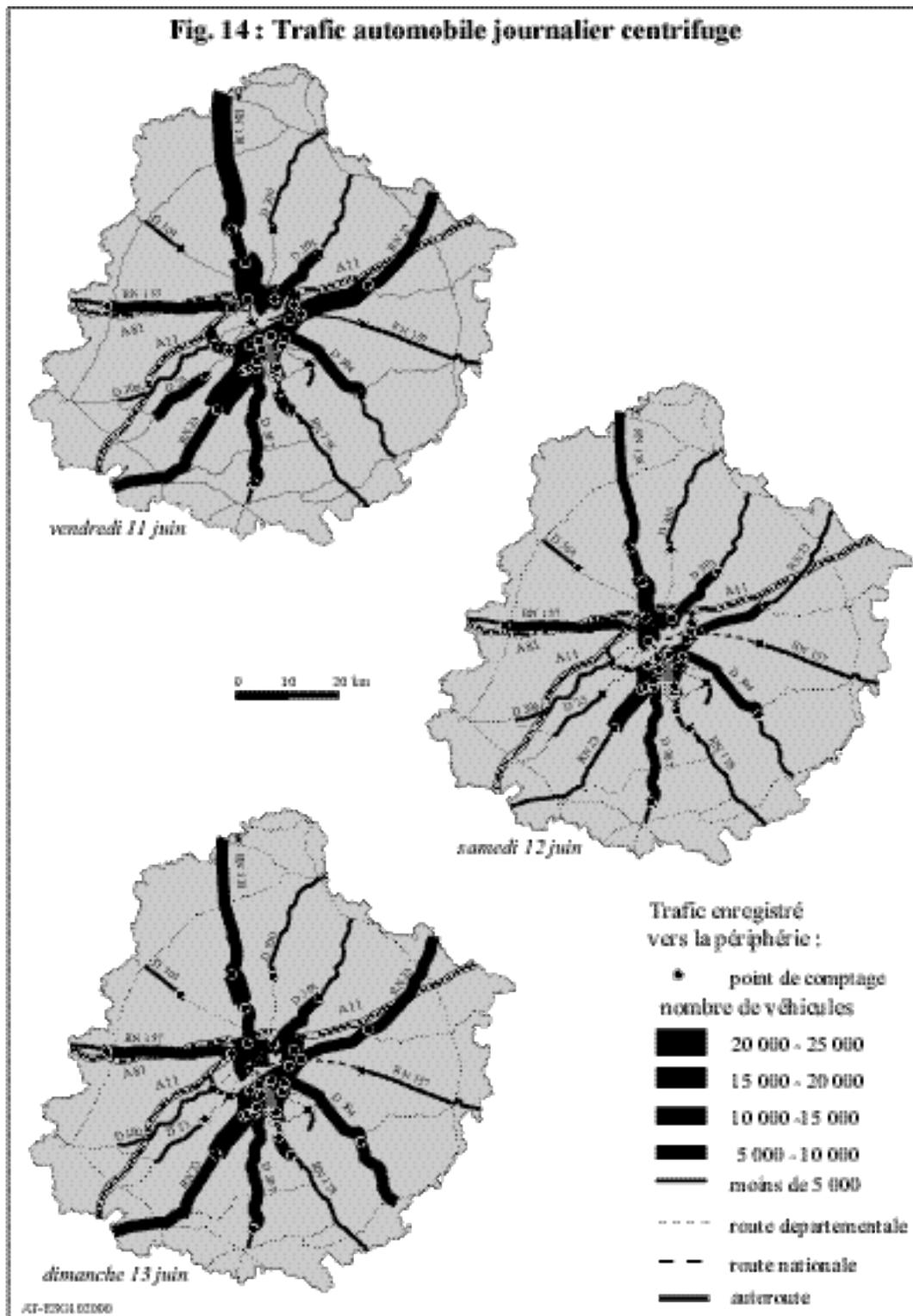


Fig. 14 : Trafic automobile journalier centrifuge



centripètes que centrifuges un « effet 24 Heures ». Il se lit dans les arrivées. Les autoroutes nourrissent des entrées par les quatre échangeurs (Le Mans-Est, Le Mans-Nord, Le Mans-Ouest et Le Mans-Sud), la N 138 Alençon-Le Mans ainsi que les deux segments de la N 23 venant du sud-ouest et du nord-est, la D 304 (La Chartre-Le Mans) qui se substitue à la N 138 Le Mans-Tours. Tout ceci charge, sans véritable surprise, la zone du circuit, en particulier la plus proche des zones d'accueil des spectateurs. Quant aux flux centrifuges, ils ne sont pas sans se caler - en plus modestes - sur ceux qui existaient la veille. Sans doute faut-il voir là le retour à leur domicile de péricitadins venus assister au départ et demeurés quelque temps sur le circuit.

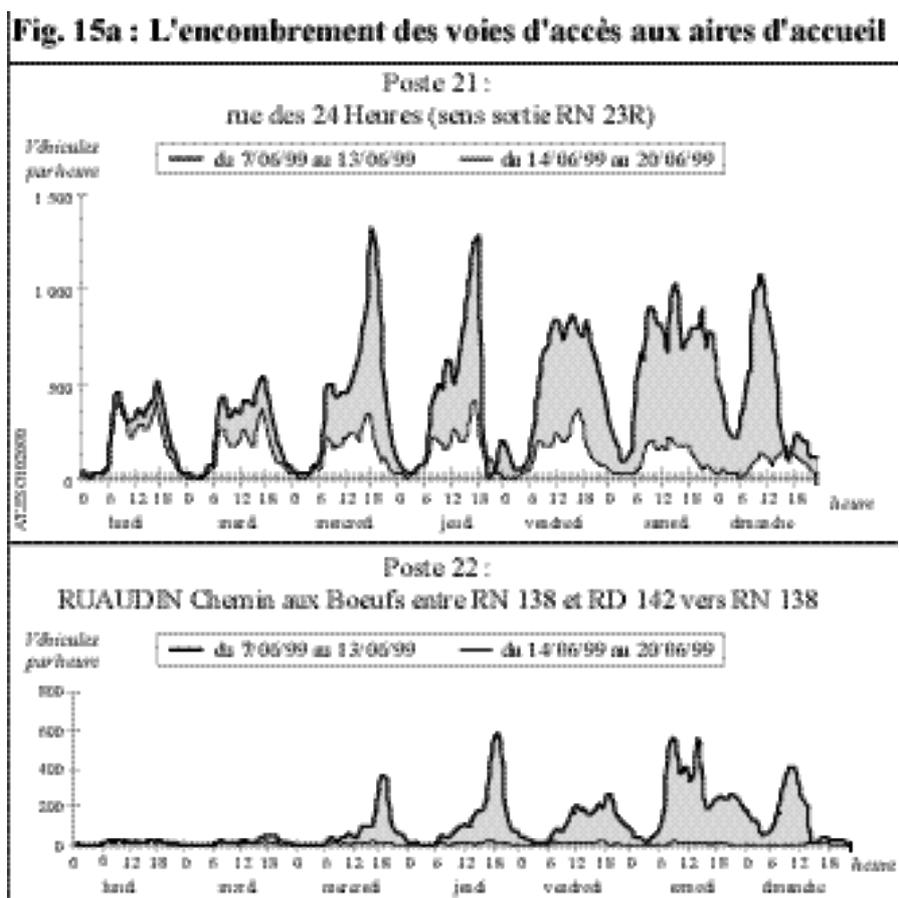
La séquence du dimanche 13 :

Elle révèle des flux centripètes surtout appuyés sur la D 304 et l'encombrement de la zone nord-ouest du circuit. Évidemment, les flux centrifuges l'emportent après la fin de l'épreuve en direction du nord-est (N 23 et A 11), du sud-ouest (N 23), du nord et nord-ouest (N 138 et A 11, A 81 et N 157 vers Laval) surchargeant la section ouest et nord de la rocade intérieure. Mais les flux sortants sont finalement souvent moins importants que le vendredi.

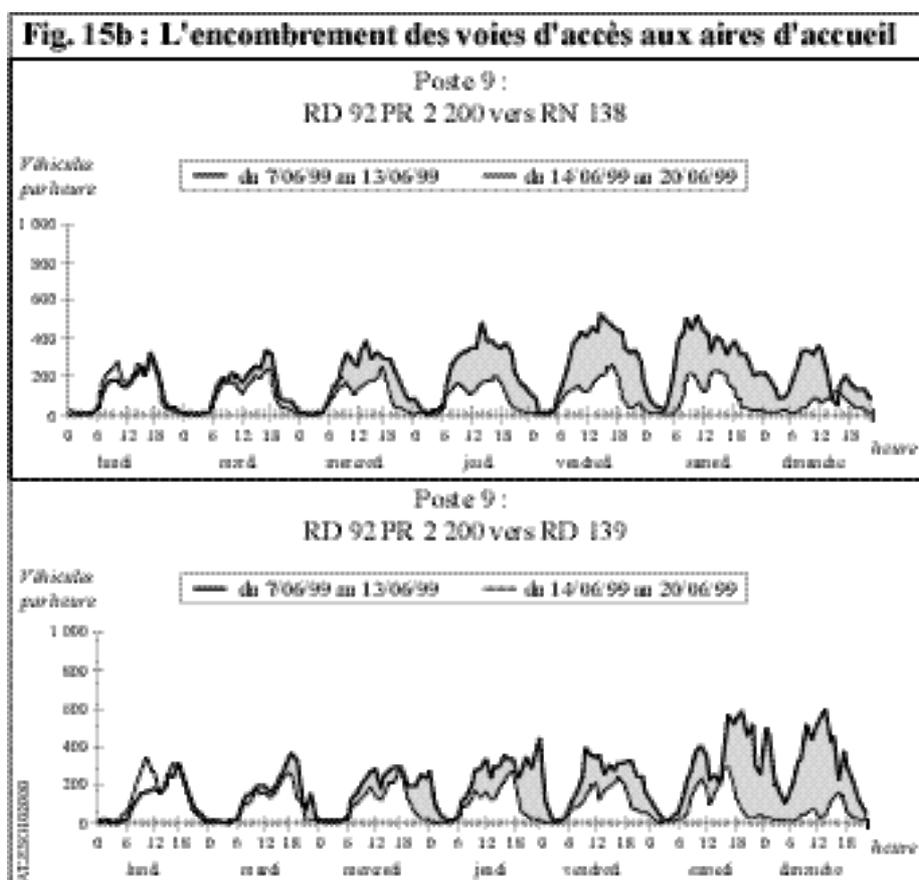
L'intensification temporelle

La comparaison entre les séquences journalières des semaines avec (du 7 au 13 juin) et sans (du 14 au 20 juin) 24 Heures permet de mesurer des effets manifestes mais plus ou moins importants (dans leur intensité et leur durée) selon les axes.

L'encombrement des voies d'accès aux aires d'accueil (Fig. 15a et b) :

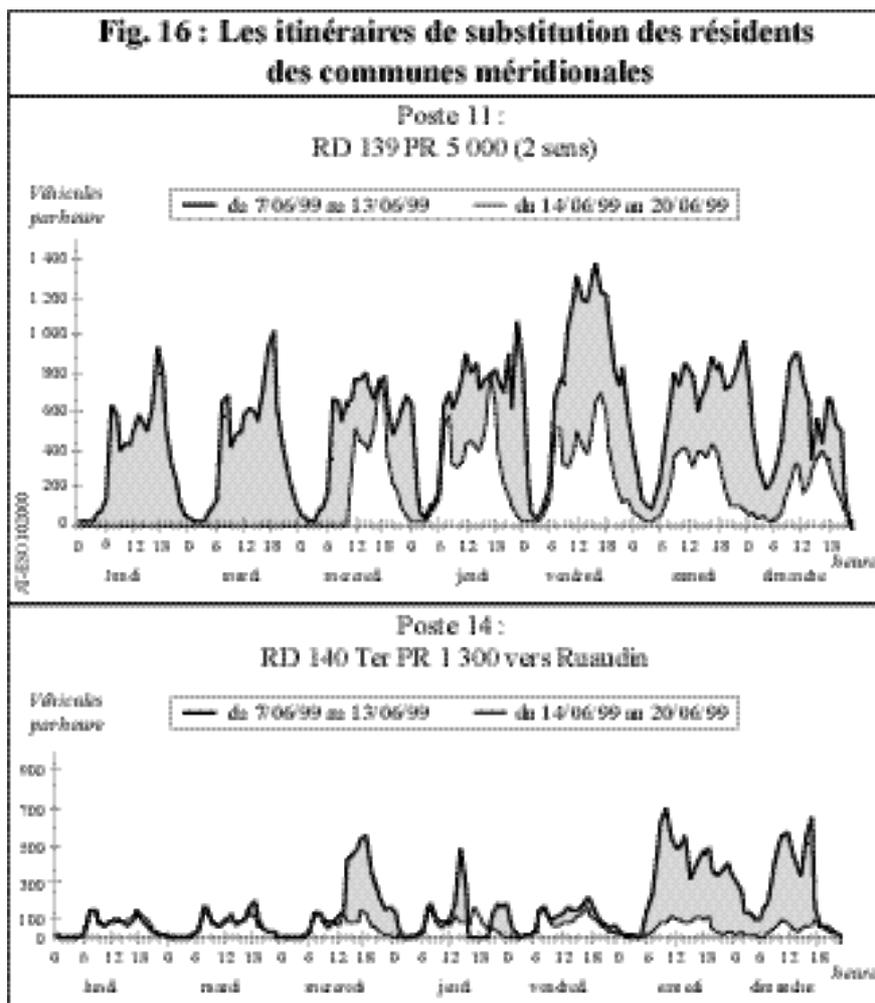


Il se mesure bien le long d'axes mineurs principalement utilisés à l'occasion des 24 Heures. C'est le cas du Chemin aux Boeufs (poste 22) permettant d'accéder aux aires vertes, au trafic très limité en semaine normale et prenant une très grande importance les mercredi et jeudi (essais en soirée), le vendredi (arrivées étalées), tout le samedi et le dimanche en matinée/début d'après midi. En outre, voici une voie, fortement marquée par d'importantes allées et venues entre le circuit et les liaisons vers la ville ou la déviation Sud-Est. Ou encore celui de la rue des 24 Heures (poste 21) qui montre une surcharge dès le mardi, les pointes des essais des mercredi et jeudi, les arrivées renouvelées du vendredi, samedi et dimanche fléchissant seulement durant les nuits des vendredi/samedi et samedi/dimanche. Cette surcharge est également manifeste le long de la RD 140 de direction est-ouest mettant en relation Arnage et Ruaudin (poste 9) surchargé à partir du mercredi.



Les itinéraires de substitution des résidents des communes méridionales (Fig. 16) :

Le poste 14 entre Mulsanne et Ruaudin (D 140 ter) montre bien comment les habitants des communes de Mulsanne, Téloché, etc. sont obligés de jouer avec la fermeture de la section Mulsanne-entrée du Mans de la N 138 (ligne droite des Hunaudières) pour soit se rendre au Mans (vendredi), soit surtout accéder au circuit (mercredi, jeudi et surtout samedi et dimanche). Ce processus de substitution est encore plus manifeste sur l'axe RD 139 (poste 11) où l'intensification des déplacements dans les deux sens entre Le Mans et les communes du Belinois se manifeste pour chaque jour de la semaine avec une pointe le vendredi.



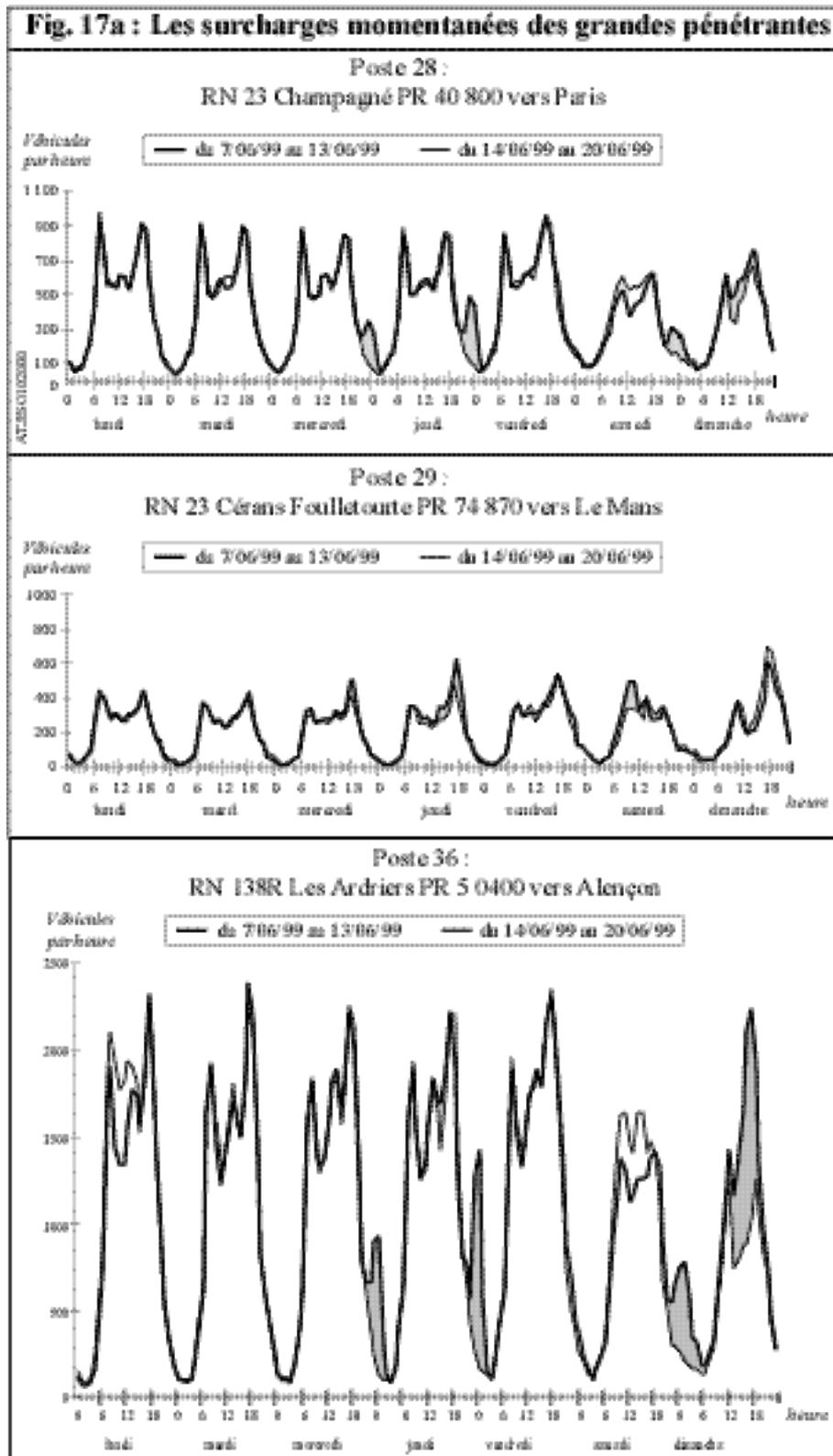
Les surcharges momentanées des grandes pénétrantes (Fig. 17a et b) :

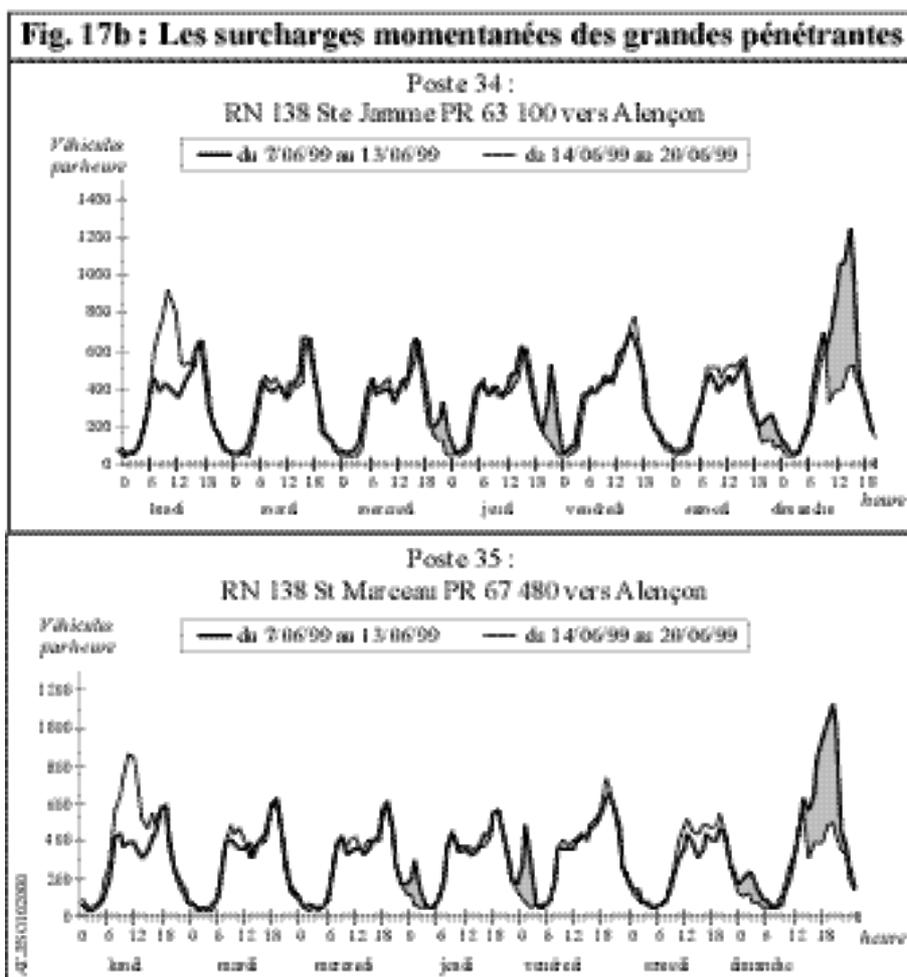
Cette surcharge varie de manière importante selon les axes et ne s'inscrivent pas dans les mêmes temporalités selon les directions.

Le poste 29 situé au sud-ouest sur la N 23 à quelque 15 km de l'entrée du Mans révèle des excédents momentanés réduits pour les essais des mercredi et jeudi et les arrivées du samedi. Celui de Champagné (poste 28) à une quinzaine de km du circuit montre des surcharges limitées en direction de Paris seulement à l'occasion de retours d'essais (pointes 0-6 heures des jeudi et vendredi), de fin de nuit du samedi/dimanche, de fin d'après midi du dimanche. La rocade intérieure ouest témoigne de surcharges plus significatives : le poste 36 en direction d'Alençon révèle bien les retours d'essais des nuits de mercredi à jeudi, de jeudi à vendredi, les sorties de la nuit du samedi au dimanche et une intensification de la surcharge tout le dimanche après midi. Ces mouvements se prolongent selon les mêmes temporalités plus au nord, à quelque 15 km de la sortie du Mans (poste 34 Sainte-Jamme) ce qui implique des retours aux domiciles ou vers des hébergements éloignés pour les nuits et montre surtout l'importance de cette voie pour le retour, le dimanche, des spectateurs venus de Basse et Haute-Normandie ou de Grande-Bretagne. Dans l'autre sens (Alençon-Le Mans), le poste 35 de Saint-Marceau révèle des excédents débutant le mercredi (en soirée pour les essais), s'intensifiant le jeudi (arrivées de l'après midi puis

essais) se poursuivant le vendredi (arrivées plus importantes en après midi qu'en matinée) enfin le samedi (pour des arrivées culminant entre 12 et 15 heures).

C'est pour répondre autant à l'intensification géographique que temporelle (notamment les samedi et dimanche) que le dispositif de régulation de la circulation est conçu.





Le dispositif de régulation de la circulation

Ce dispositif est destiné à permettre le meilleur accès possible aux parcs de stationnement mis à disposition des spectateurs par l'ACO et à empêcher les stationnements irréguliers ou abusifs gênant la circulation ou susceptibles d'encombrer les quartiers les plus proches (par exemple, la cité des Pins ou ceux bordant la rue du Panorama voisins des parkings rouges). Ce dispositif oblige donc les maires des communes concernées, surtout celui du Mans, à prendre des arrêtés municipaux concernant soit la mise à sens unique d'axes, soit interdisant le stationnement le long de certaines voies. Les services voiries de la Communauté urbaine du Mans sont donc conduits à mettre en place la signalisation adéquate, voire à installer des barrières interdisant l'accès de certaines voies.

Trois groupes de parcs et d'aires d'accueil sont proposés par l'ACO faisant ceinture autour du circuit Bugatti et donc de la zone des tribunes :

- « rouges » (au nord),
- « bleus » et « blancs » (au sud-ouest),
- « verts » (au sud-est et à l'est).

Le dispositif de régulation de la circulation, mis en place sous la conduite du Préfet, oblige à distinguer deux périodes : celle des essais des mercredi et jeudi et du départ du samedi, celle

du dimanche après-midi. Dans le premier cas, il s'agit surtout de faciliter des arrivées, plus ou moins étalées ; dans le second de faire face aux retours importants pour l'arrivée de la course et surtout aux sorties massives qui suivent celle-ci sauf les années où le temps maussade et l'absence de suspens concernant l'écurie gagnante conduit à des départs plus étalés.



Pour ce faire, la régulation est territorialement partagée entre Police nationale (plus de 100 personnes mises à disposition), CRS (cinq compagnies et une demi-compagnie motocycliste) et Gendarmerie (quatre escadrons de gardes mobiles et 150 gendarmes, soit quelque 750 personnes). Dans la partie nord (côté Le Mans, Arnage, Ruaudin), elle est assurée à partir d'une trentaine de points de circulation (Fig.18) divisés entre la Police nationale (concernent pour l'essentiel la place A. Tironneau - dite Lune de Pontlieue - et les intersections entre la rocade intérieure et les axes nord-sud - Geneslay, Laigné et Durand en direction du circuit) et CRS (qui contrôlent plus spécialement les accès/sorties des aires de stationnement, la déviation Sud-Est, la RD 139 qui borde le circuit Bugatti à l'ouest et donne accès aux parkings bleus et blancs, le Chemin aux boeufs bordant à l'est le circuit Bugatti et ouvrant l'accès aux parkings verts). Dans le secteur sud (côté Mulsanne), la Gendarmerie assure les mêmes responsabilités.

Ce dispositif, et le partage territorial, existe depuis longtemps et la comparaison effectuée entre ceux mis en place à l'occasion des 24 Heures 1989, 1999 et 2000 révèle une grande stabilité, même si celui-ci est mis à jour chaque année et tient compte des constats faits l'année précédente. Sans aucun doute, la stabilité des infrastructures routières, celle des parcs destinés aux spectateurs expliquent le caractère éprouvé d'un dispositif qui donne globalement satisfaction. Il ne permet toutefois pas de répondre toujours parfaitement aux engorgements associés à des arrivées trop concentrées le samedi matin comme ce fut le cas en 1999. Cette année-là cependant, ce n'est pas tant le dispositif de circulation qui s'avéra défaillant que celui du contrôle d'accès à l'entrée des parcs (dépendant de l'ACO) qui ne pouvait répondre à la demande ce qui provoqua des bouchons. C'est ce constat qui conduisit en 2000 à reporter les procédures de contrôle non pas à l'entrée mais à l'intérieur des parcs, ceci étant suffisant pour éviter les problèmes rencontrés l'année précédente.

La régulation de la circulation, par ailleurs, oblige à gérer la neutralisation, pendant les essais et du samedi matin au dimanche après midi, de la RN 138 et donc la déviation du trafic de transit venant ou se dirigeant vers Tours.

Le contrôle du stationnement

Sur certains axes, ce contrôle est impératif pour éviter les gênes à la circulation et favoriser la sécurité de circulation des piétons. Ceci est particulièrement le cas pour la RD 139 et pour le Chemin aux Boeufs. Ce contrôle de stationnement est aussi essentiel pour laisser libre la circulation sur les itinéraires d'évacuation sanitaire de la « grande noria » (VC 10).

Le cas particuliers de la circulation des riverains

Habiter dans le périmètre du circuit ou à ses abords présente d'incontestables contraintes puisque du mercredi au dimanche, il devient malaisé de sortir et entrer chez soi. Les riverains font donc l'objet d'une attention particulière de la part de l'ACO. Et eux-mêmes ont constitué de longue date deux associations (Union des riverains du circuit des 24 heures - 308 foyers, Association des riverains intérieurs du circuit - 230 foyers). Des autorisations spéciales leur sont délivrées par le service contrôle de l'ACO, et non plus par les mairies des communes concernées. Les riverains intérieurs bénéficient d'un laissez-passer leur permettant d'avoir accès au Chemin aux Boeufs, au passage souterrain de la route de Tours, au CD 92 et de stationner sur les parcs extérieurs. Pour les entreprises, existe un laissez-passer spécial accordé pour leurs véhicules afin de leur permettre d'accéder uniquement à

leurs locaux. Enfin, les riverains extérieurs reçoivent un laissez-passer les autorisant seulement à se déplacer sur les voies extérieures.

La sécurité publique

Trois aspects de la sécurité publique retiennent particulièrement l'attention : la voie publique, les aires de stationnement et les abords du circuit, dans l'enceinte du circuit.

La sécurité sur les voies publiques

Outre les mesures de régulation de la circulation et le contrôle du respect des sens uniques temporaires et des interdictions de stationnement, la sécurité sur la voie publique concerne des contrôles de vitesse et d'alcoolémie. Il s'agit en effet d'éviter que des conducteurs ne prennent la voirie publique pour une piste de course et que l'abus de boissons alcoolisées provoque des accidents ou des rixes.

Ces mesures obligent à distinguer la période des essais (mercredi et jeudi entre 19 et 0 heures) et celle de la course (du vendredi 15 heures au dimanche 11 heures). Dans le premier cas, les missions de contrôle sont dévolues à la Police nationale qui les tient en différents lieux de la ville (axes des quartiers sud proches du circuit, axes majeurs du centre, grands axes de circulation rapide - rocade intérieure, entrée nord). Par ce dispositif mobile, il s'agit de toute évidence de montrer l'importance accordée aux contrôles, même si les brigadiers et gardiens de la paix sont peu nombreux (une équipe de quatre pour l'alcoolémie, une autre de quatre pour la vitesse). Le second dispositif est placé sous la responsabilité d'équipes de motocyclistes CRS. Si le contrôle d'alcoolémie est assuré avec une certaine continuité (vendredi 15-24 h, samedi 16-24 h, dimanche 8-11 h), il n'en est pas de même pour les contrôles de vitesse assurés seulement sur le créneau du vendredi 15-24 h et uniquement le long d'axes majeurs reliant le centre-ville au circuit.

Il faut souligner que la gestion de la sécurité sur les voies publiques à l'occasion des 24 Heures automobiles est plus facile à assurer que celle des 24 Heures moto. Les accidents de la circulation d'ailleurs n'apparaissent guère significativement différents d'autres week ends de juin, comme le montrent les résultats de 1999.

week end	accidents	blessés légers	blessés graves	morts
du 4 au 6 juin	2	2	0	0
du 11 au 13 juin * (week end des 24Heures)	7	6	0	1
du 18 au 20 juin	5	5	3	0

(*) week end des 24 Heures. Ce week end-ci, les accidents eurent lieu surtout le vendredi (3) et le dimanche (3), le seul accident ayant entraîné mort d'homme eut lieu le dimanche. Il faut noter que le dimanche marquant la fin de la course fut un jour quelque peu plus risqué que ceux ayant précédé ou suivi la course avec 3 accidents (provoquant 2 blessés légers et 1 tué) contre aucun les 6 et 20 juin.

Quand on sait le nombre de véhicules en mouvement avant, pendant et après la course, il convient de souligner combien la présence de forces de l'ordre, le fait que des contrôles de vitesse et d'alcoolémie soient effectués invitent les conducteurs à être plutôt respectueux des règles. Ceci explique sans doute que les 24 Heures se traduisent par un nombre très modeste d'accidents... du moins pour ce qui est repérable au Mans.

La sécurité sur les parcs de stationnement, les aires d'accueil et aux abords du circuit

Ici le contrôle est effectué à la fois par des agents de surveillance et les forces de l'ordre chargées d'assurer le respect des interdictions de stationnement, la régulation de la circulation et l'appui aux contrôleurs de l'ACO. Cette présence, ainsi que les précautions que prennent sans aucun doute les spectateurs, font que la sécurité est presque aussi bonne qu'un week end ordinaire. D'ailleurs, les spectateurs qui utilisent les parkings officiels apparaissent très satisfaits des conditions de sécurité : les deux tiers émettent des appréciations très positives. Au-delà de ces aires de stationnement, les conditions de sécurité apparaissent très satisfaisantes. La comparaison, pour 1999, des différentes catégories de vols, dégradations et violences témoigne seulement d'une petite pointe le week end des 24 Heures, portant surtout sur les vols - en particulier à la roulotte -, pointe proportionnellement sans commune mesure avec le nombre de personnes présentes dans la ville.

week end	vols de véhicules ¹	autres vols ²	dégradations	violences ³	total
de 4 au 6 juin	5	15	10	1	29
de 11 au 13 juin (week end des 24 Heures)	7	28	12	7	54
de 18 au 20 juin	5	9	12	4	28

¹ automobiles, motos, cyclomoteurs, cycles
² vols avec violence, à la roulotte, par effraction, par ruse, vols simples
³ violences volontaires

La sécurité dans le circuit

La dimension du circuit oblige à mettre en oeuvre un dispositif fixe et mobile de sécurisation. C'est évidemment dans les espaces les plus densément occupés que ce dispositif existe : tribunes, Village, etc. Ici, les missions des forces de l'ordre consistent à faire appliquer les arrêtés relatifs à la vente et à la consommation d'alcool, empêcher les approches de la piste hors des emplacements autorisés (un spectateur ne peut jamais être à moins de 50 m de la piste ; seuls les journalistes et photographes accrédités ont la possibilité de circuler et s'arrêter derrière les rails et murets de sécurité à l'exception de six zones rouges : échappatoires des chicanes des Hunaudières, virages de Mulsanne et Indianapolis), assurer toute opération de maintien de l'ordre y compris, au moment de l'arrivée, de contrer toute tentative d'envahissement de la piste. Mais les axes intérieurs au circuit ne sont pas oubliés. Leur surveillance fait l'objet de patrouilles permanentes, susceptibles d'intervenir rapidement sur ordre du Poste de commandement.

Ce dispositif est complété par des personnels de surveillance et de sécurité recrutés par l'ACO, chargés plus spécialement des infrastructures sensibles associées à la course... ou à l'accueil des VIP (Espace Performance, réservé à l'accueil des invités des constructeurs ou sponsors).

Par ailleurs, afin de limiter les déplacements automobiles une fois l'épreuve commencée, fonctionnent des « navettes 24 Heures » mises en service par l'ACO. Trois liaisons existent : Antares-Village, circulation entre plusieurs parkings, une autre permet de joindre les virages de Mulsanne et Arnage.

Secours et soins

Qu'ils concernent les spectateurs ou les secours de piste, les dispositifs sont mis en place dès les essais.

Secours et soins aux spectateurs

C'est le service départemental d'incendie et de secours qui apporte la contribution la plus importante mobilisant quelque 260 sapeurs pompiers, une cinquantaine de véhicules, une vingtaine de médecins et infirmières. Ce dispositif comprend un poste médical avancé mobile installé au parc des Expositions mais pouvant être déplacé au Technoparc (à l'intérieur du circuit), au collège d'Arnage ou à la salle des fêtes de Mulsanne (à l'ouest et au sud du circuit) selon les besoins.

Dans le voisinage du poste médical des pompiers, est installée une remorque du SAMU dont la présence est renforcée lors du départ et de l'arrivée par deux équipes du SMUR.

Par ailleurs, une trentaine d'ambulances et 300 secouristes de la Croix-Rouge, de la Croix-Blanche et de l'Association départementale de protection civile sont présentes pour assurer les premiers soins aux spectateurs victimes de malaises.

Secours et soins de piste

Le dispositif mis en place par les organisateurs consiste en un pool de 160 médecins (généralistes, chirurgiens, neuro-chirurgiens, etc.) et personnels paramédicaux recrutés dans la Sarthe et au-delà, chargé d'assurer des permanences médicales destinées aux pilotes, mécaniciens et commissaires de course et des interventions ponctuelles en cas d'accident à partir d'équipes disposant d'un véhicule et comprenant médecins et « extracteurs ».

Il faut noter qu'un double dispositif d'évacuation est mis en oeuvre. La « petite noria » consiste à pouvoir faire communiquer le poste médical avancé du Technoparc et le poste médical spectateurs avec l'extérieur. La « grande noria » dont le recours est associé à un accident de grande ampleur permet de rejoindre le Centre hospitalier situé à l'ouest de la ville par un itinéraire dégagé et constamment contrôlé.

COMMENT HÉBERGER LES SPECTATEURS ?

Il existe une contradiction entre le discours sur les foules accourues pour la course d'endurance et les capacités d'hébergement offertes au moins dans la Sarthe. Ces dernières années, les estimations diffusées évaluent le public à deux cent mille personnes, à partir de calculs divers et variés. Toutefois la base de l'estimation reste le nombre de billets mis en circulation, soit plus de cent mille pour les ventes, et de 30 à 50 000 pour les billets de service ou gratuits.

Face à ces effectifs, l'offre d'hébergement marchand est estimée par le Comité départemental du tourisme à environ 22 000 lits, répartis entre les 2 500 hôtels, les 4 500 emplacements de campings et les 300 gîtes et chambres d'hôte de la Sarthe. Cette capacité d'accueil simultané devrait permettre de loger plus de 40 000 personnes. Et peut être le double avec les ressources du parc d'hébergements marchands des départements voisins.

La résolution de la contradiction apparente passe par une estimation plus claire des besoins de logement des spectateurs d'une part, et par l'analyse des modes d'hébergement apparemment non payants et non répertoriés dans les statistiques de tourisme courantes.

Estimation de la demande

Plusieurs paramètres peuvent être isolés pour calculer les besoins d'hébergement des spectateurs : la nature des billets, l'origine géographique, les jours d'arrivée et de départ des personnes.

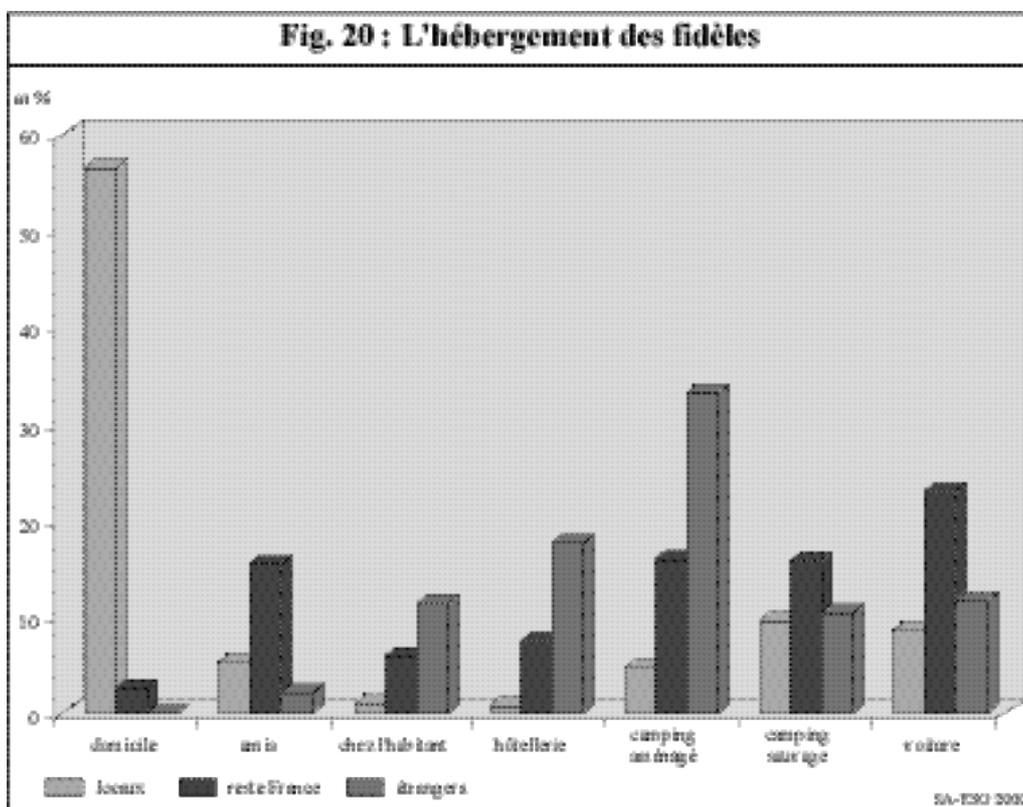
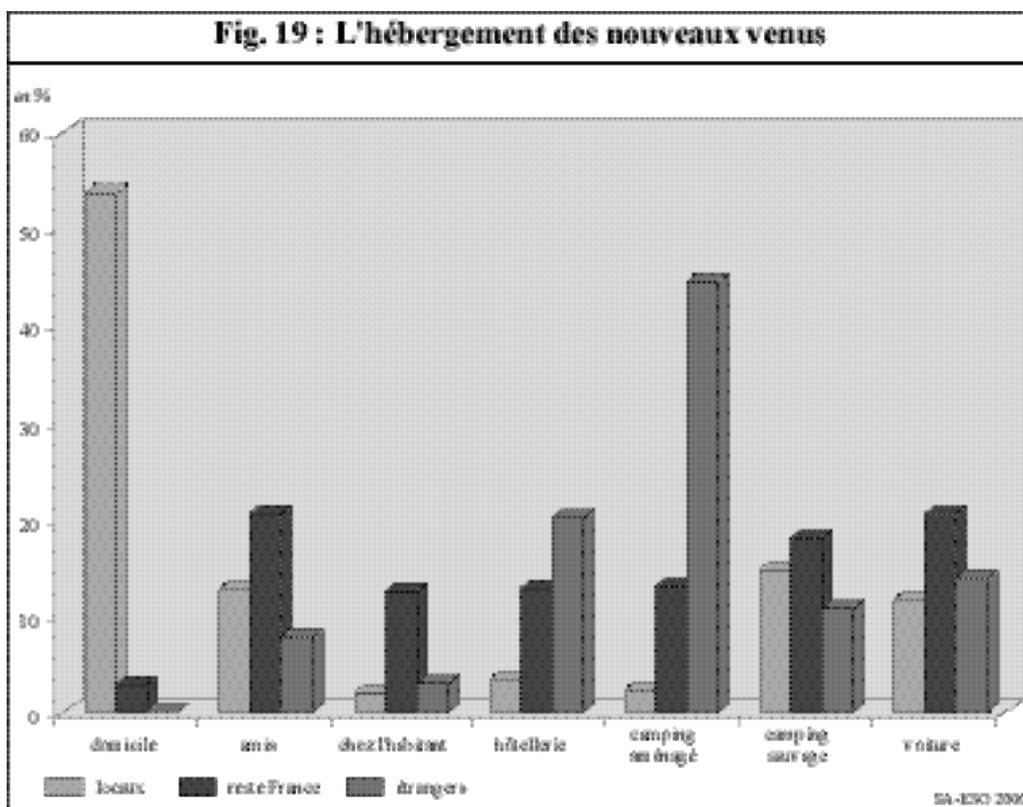
Deux types de billets sont mis en circulation à l'occasion des 24 Heures (essais inclus) : les billets payants et les billets gratuits ou de service. Pour l'édition 2000 de la course, 106 000 billets ont été vendus. Les gratuits représentent 49 000 entrées, nombre record par rapport à la trentaine de milliers distribués habituellement. Ces billets gratuits peuvent se décomposer en trois ensembles inégaux :

- les billets ou cartes de service pour les personnes chargées de toutes les formes d'organisation (« bénévoles » des tribunes, couverture médiatique ou Croix-Rouge...). Ceci représente environ 10 000 personnes, dont une petite partie devra trouver à se loger sur le Mans ou sur le circuit. Pour ces personnes, la demande peut être considérée comme nulle.
- Les billets gratuits remis aux entreprises, services publics et comités d'entreprise de la région, participant de près ou de loin à la mise en œuvre ou au sponsoring de l'épreuve. Ceci doit représenter environ 20.000 billets, qui sont répartis presque exclusivement et habituellement sur la Sarthe. Là encore, le domicile personnel constitue la ressource et la demande paraît négligeable.
- Les 20 000 autres billets gratuits ont été répartis entre les entreprises et sponsors extra régionaux et leurs invités, qui ont du trouver un hébergement ou s'accommoder de celui prévu par la puissance invitante.

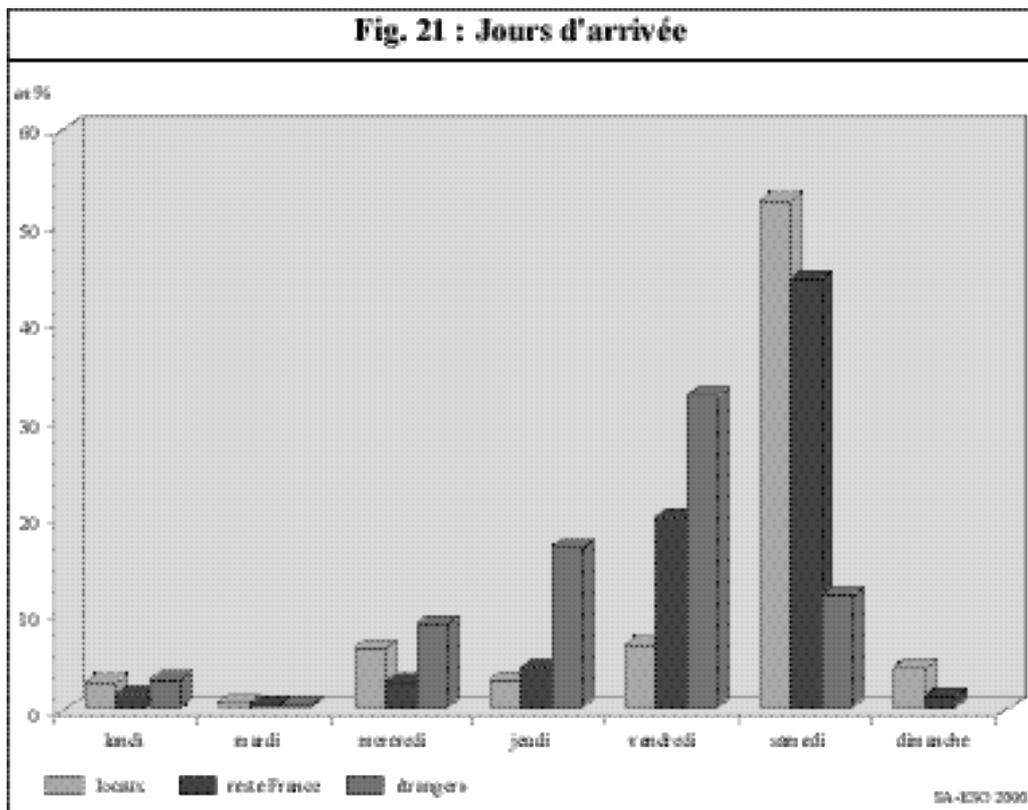
Ainsi, pour ce type d'entrée, plus de 30 000 personnes du Mans et de la Sarthe ne participent pas à la demande d'hébergement, puisqu'ils peuvent regagner leur domicile au besoin le samedi soir.

Pour les billets ordinaires payants, nous savons qu'une partie n'est émise et utilisée que pour les essais. Cette part peut être estimée à une dizaine de milliers. Restent donc, les 90 000 détenteurs de billets venus le samedi ou le dimanche. Compte tenu des multiples utilisations des billets par les personnes de la région, nous pouvons estimer qu'environ 20 000 billets

vendus correspondent à des spectateurs locaux (sarthois) ou des départements voisins qui ne solliciteront pas obligatoirement un hébergement. Ce qui réduit la demande réelle des acheteurs de billets à environ 70 000 places, dont 30 000 pour les seuls spectateurs étrangers.



Ainsi, théoriquement à travers la billetterie et les provenances géographiques, il est possible d'avancer une demande de logement pour environ 100 000 personnes. Le critère des jours d'arrivée ne modifie guère la pression constatée, car pour les spectateurs extra régionaux qui ne viennent que le dimanche, pour l'arrivée, les effectifs ne représentent que un à deux pour cent de l'ensemble. Toutefois, la demande de logement, et de logement non précaire ou quelque peu confortable, apparaît nettement à partir du mercredi pour les spectateurs étrangers et de façon significative le mercredi et le vendredi pour les spectateurs des autres régions françaises. Le vendredi soir, plus des quatre cinquièmes des spectateurs étrangers sont déjà en place, ce qui représente environ 20 000 nuitées. Pour les spectateurs français de régions au moins à plus de 100 km, les arrivées sont proportionnellement moins fortes avec moins de 40 % installés le vendredi soir, mais en effectifs, elles représentent un nombre à peu près équivalent de demandes de logement.



Compte tenu de tous ces paramètres, et à partir des enquêtes réalisées pendant les deux jours de course, la ventilation des spectateurs par catégorie d'hébergements, au moins pour la nuit du samedi de la course est la suivante :

- retour à domicile : environ 45 000 personnes, sans inclure les personnels mobilisés autour de la course ;
- les formes marchandes semblent affecter 36 000 personnes, réparties entre les « campings aménagés » (19 000), l'hôtellerie (10 000) et le logement « chez l'habitant » (7 000) ;
- les formes spartiates ou précaires concernent 40 000 personnes, entre les campings non aménagés (19 000) et la nuit passée dans le véhicule (22 000) ;
- le logement chez des amis (ou familiaux) touche 15 000 autres spectateurs.

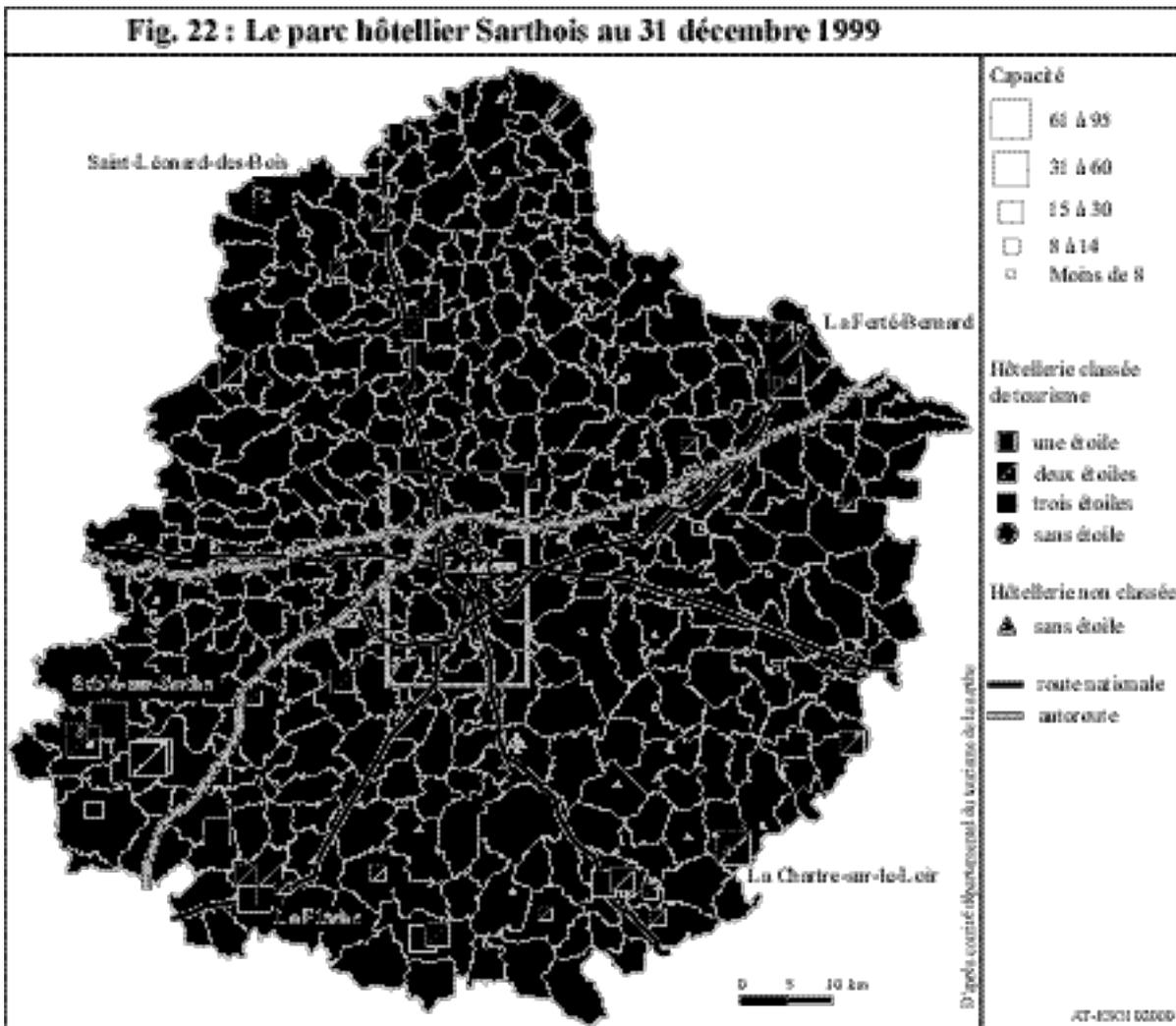
Ainsi, la demande réelle ne porterait que sur 35 000 à 40 000 places entrant dans des circuits marchands. Ce qui correspond plus ou moins aux possibilités disponibles dans la Sarthe. Mais la distinction entre le logement chez des amis et chez l'habitant ou entre les deux formes de campings n'est pas nécessairement claire parmi les populations interrogées.

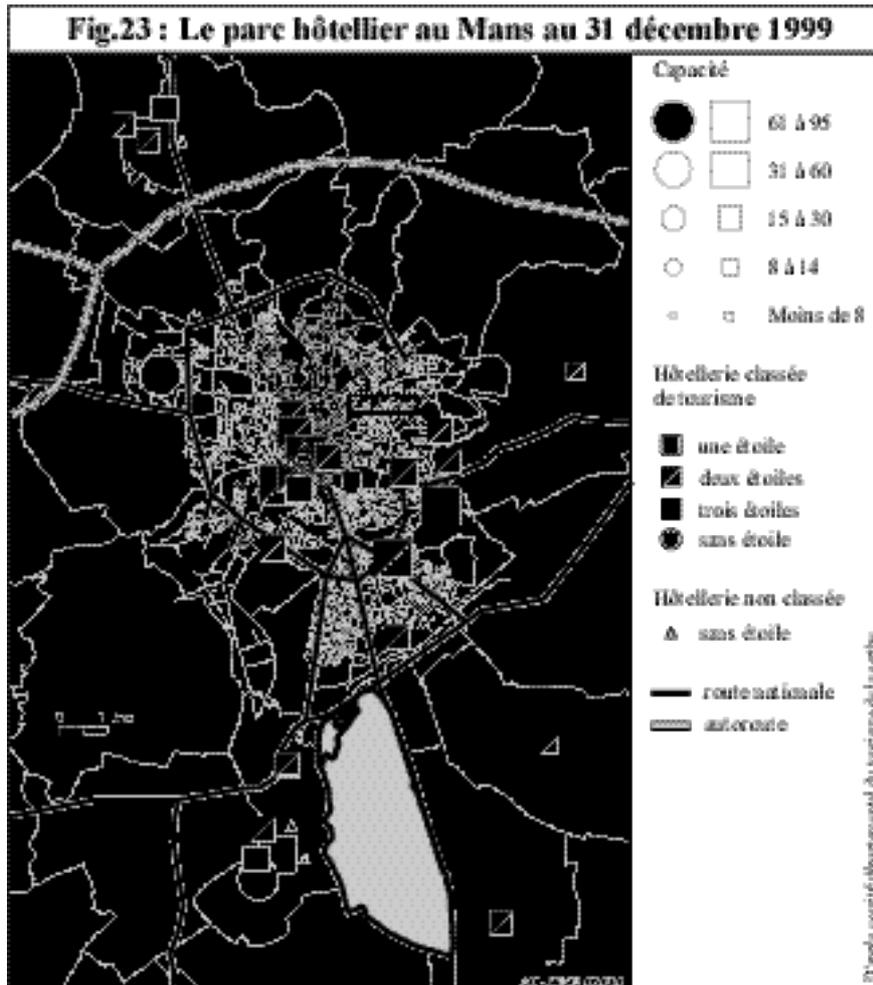
Hôtellerie

Le logement à l'hôtel dans la semaine des 24 Heures touche une fraction de la population des spectateurs variable suivant les éditions. Mais statistiquement depuis une dizaine d'années le nombre de spectateurs choisissant ce mode d'hébergement ne se modifie que fort peu après une progression de 10 000 à 12 000 personnes. C'est assez logique puisque l'offre de l'hôtellerie sarthoise varie assez peu ces dernières années, dans les différentes catégories. On recense ainsi :

- * 88 hôtels de tourisme, ce qui représente 4864 lits pour 2434 chambres,
- * 103 hôtels non classés, soit 1424 lits supplémentaires.

Il s'agit là des formes classiques de l'hôtellerie, ce qui écarte des formes d'hébergement payant comme les gîtes ruraux, les chambres d'hôte, les « bienvenue au château » ou les gîtes de séjour. Toutes ces formes complémentaires sont bien évidemment mobilisées dans la semaine des 24 Heures, ce qui représente 1614 chambres de plus.





Les enquêtes auprès des hôteliers montrent qu'il n'y a pas une chambre de libre dans la Sarthe (et dans les départements voisins) les vendredi et samedi des 24 Heures, et que les réservations sont faites d'une année sur l'autre dans les quatre cinquièmes des cas. Ces résultats d'enquête sont confortés par les statistiques du Comité Départemental du Tourisme à partir des données du RIET des Pays de la Loire. Le mois de juin est le meilleur mois de l'année pour l'hôtellerie sarthoise avec 75 % d'occupation des chambres pour le mois contre 55 % pour les mois d'avril et de mai. L'effet des 24 Heures est indéniable même si le Comité départemental du Tourisme insiste aussi sur le tourisme d'affaires. Il est intéressant de noter que pour l'hôtellerie du Maine-et-Loire, le profil est à peu près identique avec 70 % de taux d'occupation en juin, contre 55 % dans les deux mois précédents. Ce qui est encore plus significatif, c'est le taux d'occupation des hôtels de l'agglomération mancelle (définition CDT) avec respectivement 80 % en juin et 60 % pour avril et mai.

Le simple calcul sur les nuitées d'avril à juin montre le passage en moyenne de 15 200 nuitées dans l'hôtellerie de tourisme en avril et mai pour la Sarthe à 23 000 pour le mois de juin. Cet écart de l'ordre de 8 000 nuitées correspond à trois jours d'occupation à 100 % du parc disponible. Il doit être mis au compte des 24 Heures. Ajoutons que pour la semaine de l'épreuve, toute autre forme de manifestation nécessitant des hébergements hôteliers ne peut se dérouler puisque l'ensemble des chambres est déjà réservé au moins pour les nuits du vendredi et du samedi. Ce qui laisse penser à une sous estimation de l'effet sur l'hôtellerie.

La spécificité du mois de juin dans l'hôtellerie sarthoise se trouve confirmée par l'importance de la clientèle étrangère : les nuitées des étrangers (été compris) représentent 22 % de l'ensemble pour l'année 1999. Mais en juin, la part monte jusqu'à 35 %, avec des durées moyennes de séjour de 2,1 jours. Par ailleurs, pour cette année de référence, la composition de la clientèle étrangère montrait un poids très élevé (un cinquième) des touristes allemands, mobilisés par Audi, BMW et Mercedes... Enfin, la localisation des hébergements hôteliers varie suivant la nationalité : les clients britanniques (Royaume-Uni et Irlande) font le choix d'hôtels en dehors de l'agglomération mancelle alors que les autres nationalités ne s'en écartent guère.

Les enquêtes auprès des spectateurs montrent qu'environ 7 % de l'ensemble, c'est à dire autour de 10 000 personnes ont recours à un hébergement hôtelier, ce qui représente à peu près le double de la capacité hôtelière de la Sarthe. Cette différence ne saurait surprendre et s'explique par trois séries de variables :

- d'abord, et le RIET le constate, le nombre de personnes par chambre est plus élevé qu'à l'ordinaire. En hôtel de tourisme on passe de la moyenne annuelle de 1,6 personnes par chambre à deux au cours du mois de juin, et probablement un peu plus dans la semaine des 24 Heures ;
- ensuite, l'offre d'hébergement hôtelier ne se limite pas au parc sarthois. S'ajoutent, et les relevés de terrain en témoignent, l'hôtellerie des départements voisins, principalement le Maine-et-Loire, l'Indre-et-Loire et l'Orne. Ainsi, la clientèle anglaise se loge à Alençon, Sées et même Argentan et gagne le circuit pour les essais et le samedi matin pour la course. C'est donc l'ensemble du parc hôtelier dans un rayon de 80 à 100 km autour du Mans qui se trouve mobilisé.

Enfin, dans les réponses fournies aux enquêteurs, la définition et la représentation de l'hébergement hôtelier peuvent varier et inclure les parcs de chambres d'hôte, les gîtes, les hébergements en collectivités comme par exemple le Centre de l'Étoile, organisme diocésain qui loge depuis de nombreuses années les membres d'une association britannique : soit une soixantaine de personnes dans les 48 chambres réservées chaque année par le Motor Racing International du Kent. De la même façon, les écuries présentes occupent directement ou avec leurs invités les hébergements plus ou moins hôteliers des châteaux et manoirs de la Sarthe ou du Maine-et-Loire. Enfin, en 2000, des hôtels temporaires ont été édifiés dans le village et la zone des paddocks, ainsi qu'au parc des expositions, pour les différentes équipes et leurs invités.

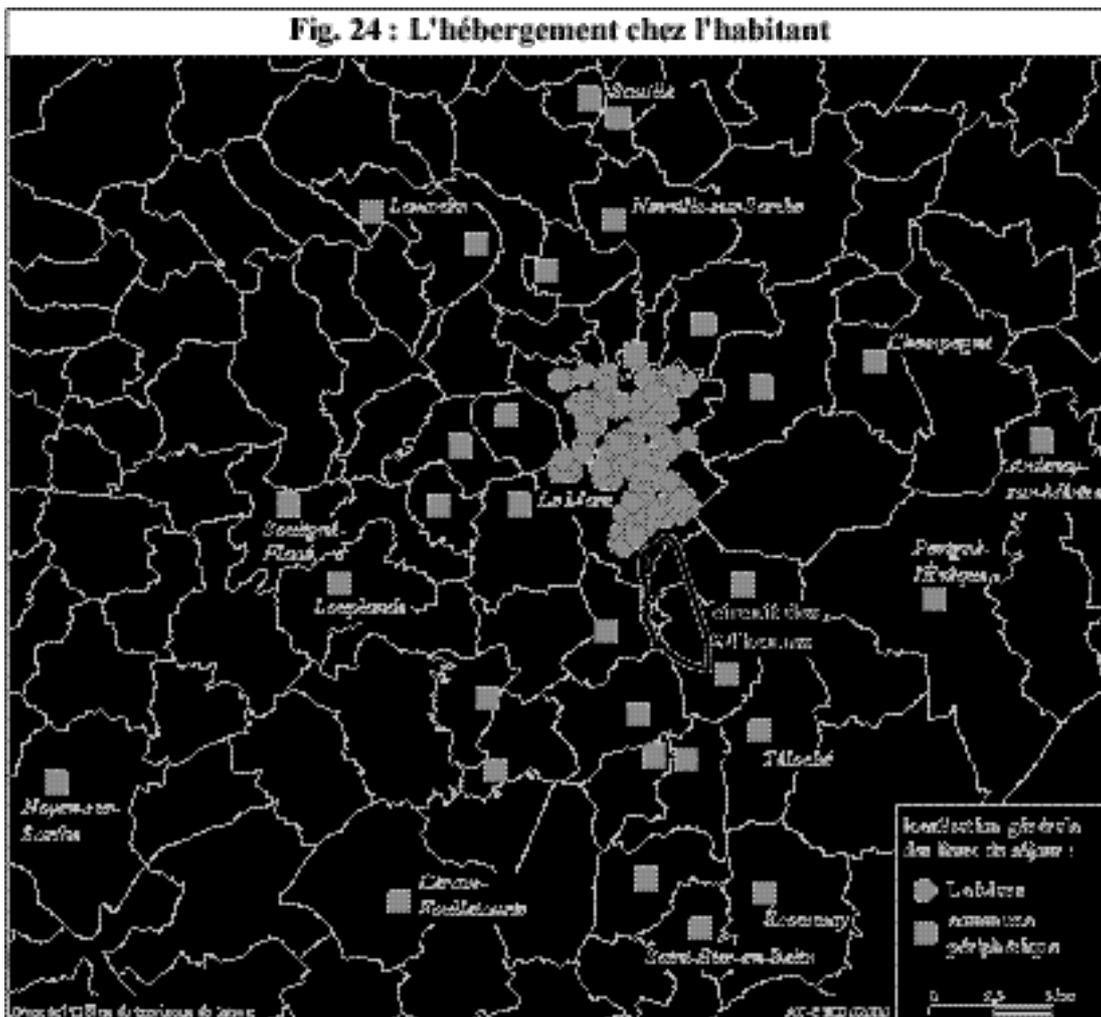
Il est évident que l'hébergement en hôtel, toutes catégories confondues, ne peut s'adresser qu'à un public aisé, celui des cadres moyens et supérieurs qui regroupent 55 % des personnes, avec des budgets globaux situés pour les deux tiers entre 2 500 et 7 500 F. Contrairement à l'idée reçue d'une location de chambres d'hôtel d'une année sur l'autre, les clients sont formés pour moitié par des personnes venues pour la première fois aux 24 Heures, mais leur arrivée et séjour s'effectuent avec des groupes d'amis qui connaissent les possibilités d'accueil et ont pu réserver l'hébergement pour eux. C'est très fréquemment le cas des spectateurs étrangers qui représentent un tiers des logements à l'hôtel, soit plus du double de leur poids dans l'ensemble des spectateurs. Comme attendu, le recours à l'hôtel vient de personnes refusant ou négligeant des formes de nuitées plus précaires : les groupes d'âges les plus représentés vont de 25 à 50 ans, avec une concentration parmi les 35-39 ans. Même si les quatre cinquièmes des clients des hôtels sont venus avec leur propre véhicule, ce type d'hébergement s'adresse

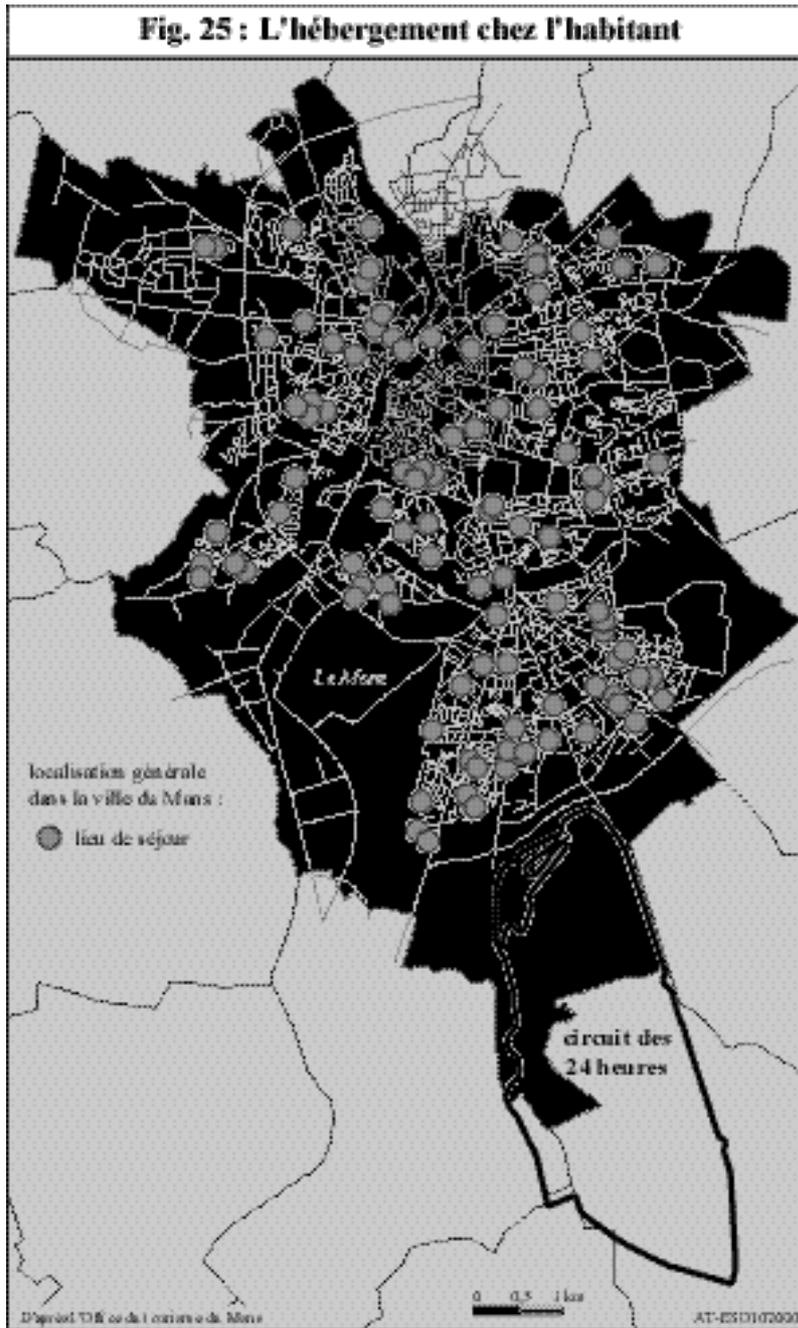
de façon privilégiée aux spectateurs venus en train. Enfin, compte tenu des localisations des établissements hôteliers dans la ville, les spectateurs utilisent plus largement les navettes de la SETRAM et trouvent l'occasion pour la moitié d'entre eux de faire un peu de tourisme, au moins dans la ville, et principalement la visite du Vieux Mans.

Les possibilités de tourisme, distinctes de l'assistance à la course sont fonction de la date d'arrivée des clients de l'hôtellerie. Schématiquement, un peu moins de 10 % arrive dès le lundi : il s'agit des membres des équipes, des sponsors, des techniciens divers. 7 % arrivent le mercredi et 13 % le jeudi, ce qui correspond aux essais, et dans ces flux, les clients étrangers dominent largement. Pour le vendredi, les 30 % des clients de l'hôtellerie se répartissent à peu près également entre les spectateurs français de régions éloignées et les étrangers, surtout britanniques. Enfin, 42 % des personnes logées en hôtel ne viennent que le samedi et ils sont essentiellement français.

Se loger chez l'habitant

On entendra par logement chez l'habitant, les locations temporaires offertes par les populations locales, essentiellement de l'agglomération mancelle. La distinction avec le logement chez des amis est délicate à établir dans les enquêtes, les personnes interrogées pouvant hésiter à déclarer des locations payantes, qui ne sont pas nécessairement affichées et fiscalisées.





Le poids de ce mode d'hébergement, peut être estimé à partir des sondages à quelques 7 à 8 000 personnes, c'est-à-dire un total légèrement inférieur à celui de l'hôtellerie, si l'on considère qu'il y a sous estimation générale. Dans les offres de logement de ce type, on calcule qu'en moyenne chaque bailleur met 2,5 chambres à disposition et donc peut accueillir en moyenne cinq personnes. Ainsi, le parc des logements loués devrait être de l'ordre de 2 000 à 3 000. Admettons une valeur centrale de 2 500 loueurs. C'est une tradition bien ancrée au Mans et dans une large couronne de communes périurbaines.

Apparemment, l'offre de locations de chambres chez l'habitant est relativement stable et nous pouvons estimer que le renouvellement (nouvelle offre, ou disponibilité faute de client habituel) ne porte que sur un dixième de la capacité d'hébergement de ce type.

La répartition des nouvelles offres de location montre des contrastes remarquables et d'abord une nette opposition entre la commune du Mans et les communes périurbaines. En effet, les quatre cinquièmes de l'offre sont localisés sur la commune du Mans. La distribution par quartiers démontre l'effet de proximité puisque la moitié des locations sont situées dans les quartiers méridionaux, au sud de la voie ferrée, et tout particulièrement au sud de la Lune de Pontlieue, carrefour qui commande les accès urbains au circuit. Le reste, soit un peu moins d'un tiers se disperse sur le reste du territoire urbanisé, c'est à dire les trois quarts de la ville. À cet effet de proximité recherchée, s'ajoute celui des types d'habitat. Il est en effet rare de trouver des offres dans des immeubles collectifs et la répartition souligne en périphérie les domaines pavillonnaires, et dans les espaces centraux ou

septentrionaux les rues riches en maisons de ville, en « mancelles ». Tous les quartiers de grands ensembles et de collectifs privés apparaissent en creux sur la carte : cela ne veut pas dire absence d'accueil de spectateurs, par exemple en famille, cela n'indique que la rareté des offres locatives. Ces constats se retrouvent dans les communes périurbaines et suburbaines : les deux communes qui regroupent plus de 50 % de logement HLM en tours et barres sur leur territoire (Coulaines et Allonnes) n'ont quasiment pas d'offre locative Elle se situe clairement dans les lotissements des autres communes. Là encore, l'effet de proximité du circuit intervient, accentué par les possibilités de s'y rendre sans passer par le Mans : les communes du Belinois, au sud de la ville se trouvent mieux représentées que les autres. La dissymétrie de répartition avec un axe méridien bien représenté, alors que la dilatation est faible à l'Est comme à l'Ouest introduit un effet secondaire : celui de la nature des axes de circulation. L'offre est forte le long des routes nationales, jusqu'à trente kilomètres pour Écommoy, menant au Mans, en provenance du nord par Alençon et Sillé-le-Guillaume, ou du sud en provenance de Nantes, Angers ou Tours par La Flèche, Sablé et Château-du-Loir. Il est plus difficile en venant de Rennes ou Paris de quitter l'autoroute au Mans, avant de repartir vers des locations en campagne.

Pour tous les modes de logement, il convient de discuter l'effet d'habitude, c'est-à-dire les choix des spectateurs déjà venus et qui peuvent utiliser depuis de nombreuses années les mêmes formes d'hébergement. Dans la population des spectateurs étrangers, 85 % sont déjà venus et ont utilisé la location chez l'habitant. Il n'en est pas de même pour les spectateurs français, où près de la moitié viennent pour la première fois. Mais ils n'arrivent pas seuls, il est évident qu'ils profitent de l'expérience et des bonnes adresses de leurs amis ou parents. Proportionnellement, la population des spectateurs étrangers se trouve sur-représentée dans ce type d'hébergement. Globalement et parmi les habitués, mais encore plus pour les nouveaux venus, les demandes de logement de ce type en 2000 sont exprimées à 40 % par des spectateurs étrangers, contre 20 % pour les habitués et seulement 15 % d'étrangers dans la population totale des spectateurs.

La durée de location est intéressante à préciser surtout pour le poids des spectateurs venus de loin ou de l'étranger : les demandes traitées par l'office du tourisme montrent que 42 % des besoins portent sur une seule nuitée, un tiers sur deux nuits et le quart restant sur trois ou quatre nuits.

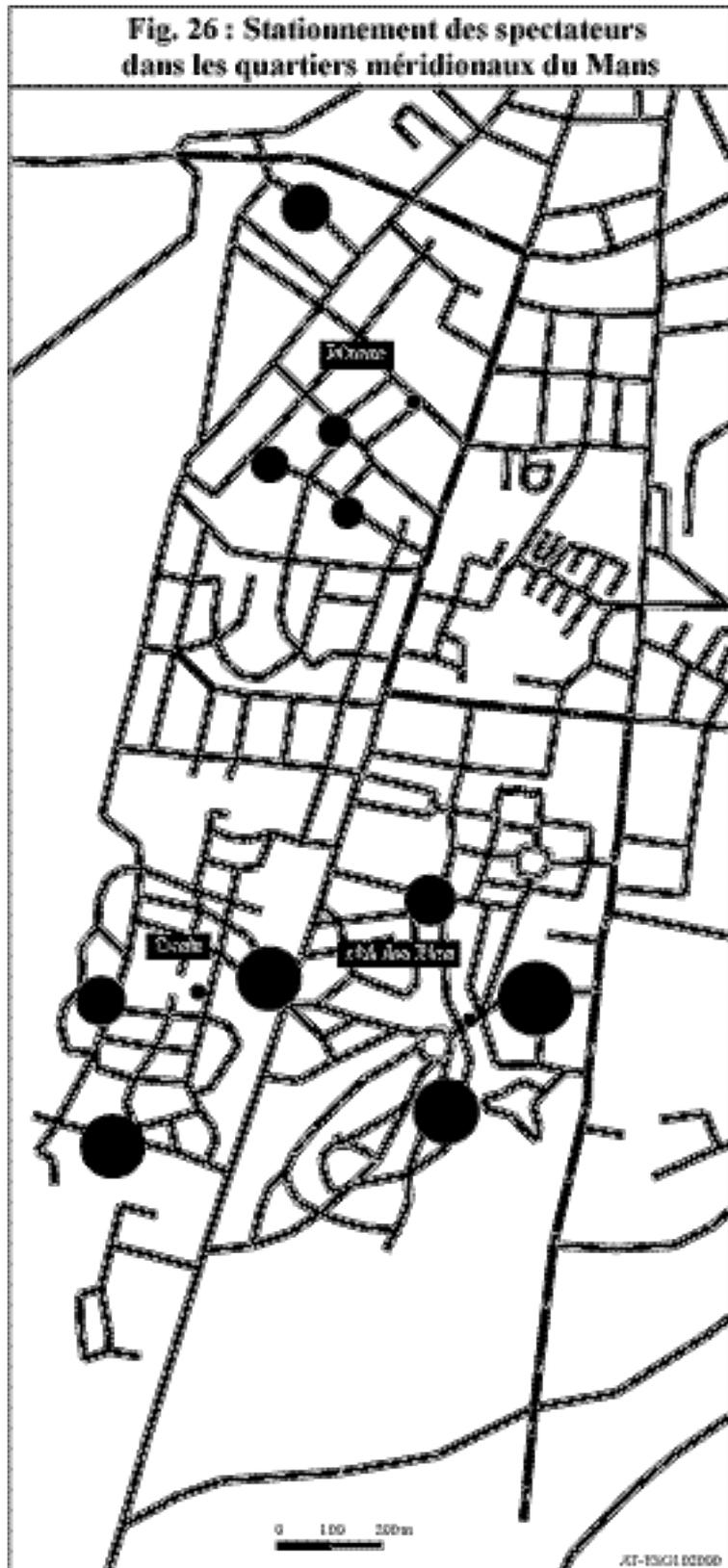
La distinction du logement chez l'habitant de celle de l'hébergement chez des amis est difficile à opérer. En effet, pour ce dernier type, la proportion des habitués est de l'ordre des deux tiers en général, et parmi les spectateurs récidivistes, les venues peuvent être fort nombreuses : plus de la moitié de la catégorie des habitués est déjà venue au moins cinq fois. Donc les relations entre le bailleur et le locataire peuvent prendre une tournure amicale et susciter une réponse de ce type, même si l'hébergement occasionne une participation financière. L'hospitalité amicale est fort importante avec environ 15 000 personnes ainsi logées, ce qui induit la mobilisation d'au moins une dizaine de milliers de logements.

Ainsi l'enquête auprès de 165 personnes déclarant se loger chez un ami montre l'exactitude globale de cette assertion. D'abord plus des deux tiers de la catégorie déclarent être venus avec des amis (sans compter les couples aussi dans ce cas), contre un peu plus de la moitié chez les autres spectateurs. De même, les relations amicales touchent beaucoup les spectateurs français et surtout ceux de la région que les autres : ainsi les étrangers se trouvent très fortement sous-représentés dans la catégorie, avec moins de 5 % des cas, contre une

représentation générale de l'ordre de 15 % des spectateurs. De plus la cohérence des autres données autorise à valider la réalité des déclarations : le logement amical induit des dépenses relativement réduites et plus de 70 % des personnes affichent un budget de moins de 1 000 F, transport inclus. Socialement, il s'agit de catégories modestes avec un tiers d'ouvriers et employés et un cinquième d'étudiants ou personnes en formation. C'est dire également que les logés chez des amis sont plus jeunes que les autres spectateurs : les deux tiers ont moins de 35 ans, et pour les nouveaux venus de la catégorie, la proportion atteint les trois quarts.

Il est clair que le logement chez des amis est beaucoup plus dispersé dans la ville et dans les différentes couronnes que celui des locations chez l'habitant. Toutefois, les relevés dans les différents quartiers montrent encore une concentration remarquable dans les quartiers méridionaux du Mans, aux abords immédiats du circuit : on peut laisser sa voiture et s'y rendre à pied sans les contraintes financières des parkings ou aires d'accueil. Un relevé systématique le dimanche matin dans trois quartiers méridionaux (cité des Pins, Oasis et Maroc) permet de préciser les localisations, au moins des hébergés motorisés.

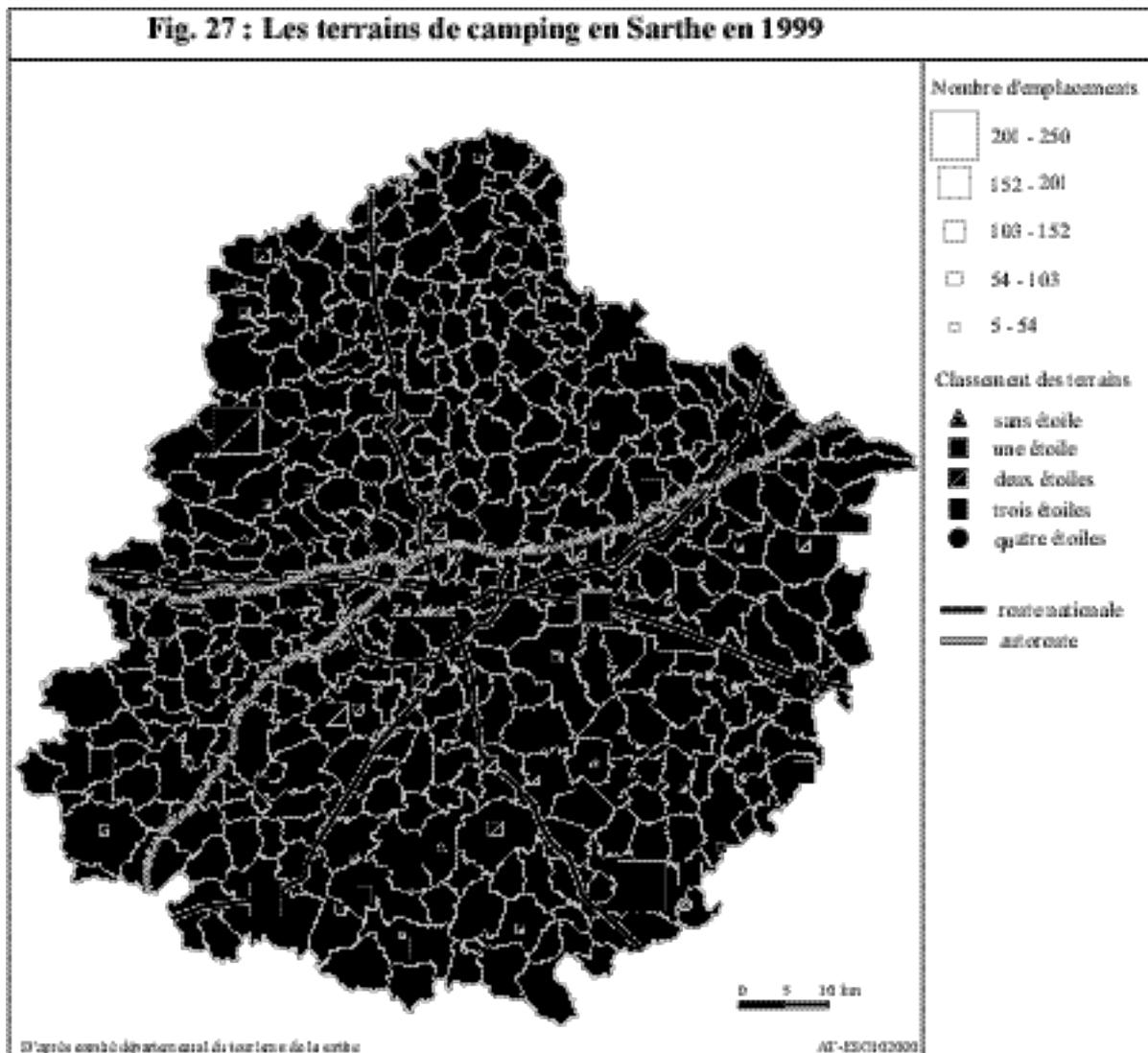
Se retrouvent les caractères généraux de l'accueil chez les particuliers : rareté insigne dans les immeubles collectifs et dispersion relative dans les zones d'habitat pavillonnaire. De plus la densité croît avec la proximité du circuit.



Sur le mode payant, l'hébergement chez l'habitant peut aussi renvoyer aux gîtes ruraux , mais la faiblesse de l'offre fait de ce type d'hébergement un simple complément de l'offre hôtelière, avec dans les réponses des enquêtés de fréquentes confusions.

Quels campings ?

L'hôtellerie de plein air semble être largement sollicitée par le public des 24 Heures du Mans, si l'on en croit les réponses aux enquêtes de fréquentation depuis une dizaine d'années. Il y a une clientèle spécifique pour des campings aménagés et, pouvons nous penser, reconnus et homologués. De la même façon, les analyses menées sur échantillon dans le cadre du RIET des Pays-de-la-Loire ne laissent pas de doute en 1999 sur l'effet des 24 Heures en matière de fréquentation des campings officiels. Deux indications convergent : la forte proportion des étrangers dans la clientèle des campings, largement supérieure à celle des mois d'été, avec principalement de forts contingents de britanniques d'une part ; et d'autre part des durées de séjours pour toutes sortes de clientèle beaucoup plus réduites et de l'ordre de deux jours. Cependant, l'effet de l'événement doit être nuancé. D'abord par la faible fluctuation du nombre de campeurs en hôtellerie de plein air homologuée : entre mai



et juin 1999, elle était de l'ordre de 2000 campeurs de plus et incluait des touristes sans rapport avec la course automobile. Ensuite, par la faiblesse de l'offre en places de campings homologués à proximité du circuit ou du Mans. Les terrains de campings ne sont nombreux et de bonne capacité que dans le sud de la Sarthe, en Vallée du Loir ou dans les Alpes mancelles, vers Sillé-le-Guillaume. En périphérie immédiate de l'agglomération ne se rencontrent que le camping de Spay, mobilisé de fait, et celui de Neuville-sur-Sarthe au nord, qui se trouvait fermé pour l'édition 2000 des 24 Heures. Enfin, depuis trois ans, l'espace communément nommé camping du Houx, à l'intérieur de l'enceinte du circuit n'est plus homologué pour diverses raisons sanitaires et se trouve classé désormais comme « aire d'accueil ». De la même façon le petit camping des Tribunes, derrière le paddock a cédé la place à un espace d'animations. La situation est donc un peu différente de celle décrite habituellement avec 5 000 nuitées dans les campings de la Sarthe et du reste de la région.



Aire d'accueil rouge. Cliché C. Guérin.

entre les deux formes relèvent des représentations et ne peut s'opérer que par exclusion. Remarquons d'abord que depuis quelques années, il est possible d'isoler les personnes qui passent la nuit dans leur véhicule et qui étaient répertoriées en camping sauvage auparavant. Le caractère sauvage peut être tranché par quelques critères simples : l'absence d'affectation d'un espace au campeur : il s'installe où il croit pouvoir dormir ; l'absence d'abri personnel, même si la nuit est passée sous les tribunes ; l'absence de sanitaires et douches accessibles : c'est une distinction importante avec des aires d'accueil qui en disposent (Houx et parking Rouge avec les équipements du centre des expositions). Ces quelques critères ne débouchent pas sur une définition claire et le camping sauvage recouvre de multiples formes de passer la nuit : dans un duvet ou non dans les tribunes, derrière les baraques du village, dans les bois de pins même si l'accès en a été fortement réduit ... sur les pelouses d'un cimetière voisin ou à côté de la voiture sur un parking ou non. Nous devons inclure dans cette forme sauvage, les tentes montées sur des allées et pelouses publiques dans les quartiers méridionaux de la ville.

L'aménagement renvoie ainsi au contrôle des places et des accès et nous devons classer dans cette catégorie les espaces privés offerts et loués pour y planter la tente ou y ranger la caravane : jardins des pavillons et des fermettes, parcelles plus vastes d'accès restreint. Mais

Cet état des lieux pose donc le problème essentiel des campings utilisés lors des 24 Heures. Depuis de nombreuses années, il convient de distinguer les hébergements en camping « aménagé » et les formes de camping « sauvage ». Sachant que les deux formes à distinguer représentent un poids équivalent de spectateurs, de l'ordre de 19 à 20 000 personnes, soit un total de près de 40 000 spectateurs. La distinction

la partie la plus visible demeure l'ensemble des parkings ou aires d'accueil, situé au cœur de la course ou dans la périphérie très immédiate et contrôlé par l'Automobile Club de l'Ouest. D'ailleurs, très officiellement, l'ACO propose les tarifs du Camping du Houx et des différentes aires d'accueil. Explicitement, l'achat d'un emplacement dans une aire d'accueil comprend la place de la tente ou d'une caravane



Aire d'accueil rouge. Cliché C. Guérin.

et celle de la voiture. En pratique, sept aires d'accueil offrent des emplacements pour un campement sommaire : le Tertre Rouge, le Houx, le Houx Annexe, le Petit Houx, Maison Blanche, le Karting Nord et Beauséjour. Dans la réalité, les parkings Rouge et Bleu connaissent le même mode d'occupation : ainsi, les emplacements connaissent une utilisation de l'ordre de un dixième dans le parking Bleu, mais peut être d'un tiers dans le Rouge du Parc des expositions.

Quel est le public dans les aires d'accueil et quelles différences peuvent être établies avec les campeurs sauvages ? Compte tenu des tarifs pratiqués pour un emplacement dans les différentes aires d'accueil, entre 200 et 450 F, les budgets des spectateurs en camping aménagé doivent enregistrer cette dépense. De fait, près de la moitié de ces personnes (48 %) dépensent plus de 1 000 F et seulement 12 % ont un budget inférieur à 500 F. Pour les personnes en camping sauvage, les proportions sont très différentes : les budgets de moins de 500 F représentent 21 % et ceux de plus de 1000 F, 37 %. Toutes les autres caractéristiques étayent la différence de population entre les pratiquant d'un camping aménagé et ceux qui préfèrent des modalités encore plus frustes. Signalons seulement que le camping sauvage est l'apanage des spectateurs français (90 % de l'ensemble), venus en voiture (89 %) et relativement jeunes : 80 % ont moins de 40 ans, contre 68 % dans l'ensemble des spectateurs des 24 Heures. Les caractéristiques sociales montrent une représentation exceptionnelle de la catégorie employés et ouvriers avec près de la moitié (47 %) des campeurs hors cadres. Pour les pratiquants du camping dans les sites de la Sarthe et les aires d'accueil du circuit, les principales différences portent sur les nationalités avec un tiers d'étrangers, essentiellement britanniques, et sur des âges un peu plus élevés avec 30 % de plus de 40 ans. Mais la distinction fondamentale entre les deux catégories repose sur la durée de présence et la date d'arrivée au Mans ou dans la Sarthe. Plus de la moitié (53 %) des campeurs, en secteur plus ou moins équipé, sont arrivés dans la semaine, avant le samedi. Pour les campeurs hors structures, les deux tiers arrivent le jour du départ de la course.

Les conditions de confort en général des aires d'accueil et des campings ont fait l'objet d'une évaluation par les spectateurs sous forme de notation. Les résultats de l'enquête fournissent une appréciation très partagée car un tiers (34 %) note fort sévèrement ces structures

(entre 0 et 3) et un autre tiers (39 %) émet des avis plus positifs (7 et plus jusqu'à 10). Ce partage semble indiquer un mélange dans les réponses de populations entre clientèle des campings homologués et occupants des aires d'accueil. Dans ce dernier registre, les étrangers sont nettement plus sévères que les campeurs français, malgré l'habitude générale de fréquentation.

La situation de l'hébergement des spectateurs pour les 24 Heures automobiles du Mans fait apparaître quelques singularités :

- d'abord celle de la demande, car l'augmentation du nombre de spectateurs ne modifie pas vraiment la pression sur le parc offert. Le poids croissant des locaux et voisins peut fournir une piste d'explication.
- En dehors de l'hôtellerie, les hébergements utilisés sont caractérisés par la proximité, et du Mans, et plus précisément du circuit. Les entretiens montrent que les campings homologués à plus de 20 km ne sont guère utilisés.
- Mis à part le parc hôtelier référencé, l'ensemble des hébergements offerts relève d'un ensemble flou de définitions et de contenu. Cette offre imprécise est entretenue par les organisateurs qui figurent sur les aires d'accueil les possibilités de camping.
- Enfin, le comportement des spectateurs conjugue deux formes antagonistes : d'abord l'organisation du séjour avec location un an à l'avance, ensuite l'aventure de la découverte sur place des possibilités, quitte à dormir dans le véhicule personnel. Ce qui veut dire que les limites de l'offre ne constituent en aucune manière un frein à la fréquentation des 24 Heures du Mans.

SOURCES

Données statistiques

Comité départemental du tourisme, Sarthe, *Statistiques du Tourisme 1999*. Le Mans, 78p.

Direction de la SETRAM : Statistiques de fréquentation 2000.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, DDE 72, Service de gestion des routes : *Étude sur la circulation pendant les 24 Heures du Mans 1999*. Comptages des véhicules.

Option Auto, annuel. Hors série *Le Mans, 24 Heures du Mans, Programme officiel*.

SEM Sportive Locale de Gestion des 24 Heures du Mans annuel... : Dossier Partenaires

SEM Sportive Locale de Gestion des 24 Heures du Mans : Statistiques d'émissions de billets et titres de circulation 2000.

Société COFIROUTE : Statistiques de trafics sur l'autoroute Océane 2000.

Entretiens

Associations des riverains du circuit.

Automobile Club de l'Ouest : M. Michel COSSON, Président.

Automobile Club de l'Ouest : M. R. BOCQUET, responsable de la sécurité et des contrôles.

Direction Départementale de l'Équipement : M. BODIN, services des routes.

Direction Départementale des Services de Police : Capitaine DAVEAU.

Divers Hôteliers et gestionnaires de camping.

Gendarmerie Nationale : Capitaine ROUSSEAU.

SEM Sportive Locale de Gestion des 24 Heures du Mans : M. Bruno DAVID, Directeur.

Études et rapports

Bertrand J.-R., 1993, *Les spectateurs des 24 Heures automobiles, 19 et 20 juin 1993*. Rapport à l'Automobile Club de l'Ouest. GREGUM, ronéo, 30 p. et annexes.

Bertrand J.-R., 1995, *Les spectateurs des 24 Heures automobiles, 17 et 18 juin 1995*. Rapport à l'Automobile Club de l'Ouest. GREGUM, ronéo, 27 p. et annexes.

Bertrand J.-R., 1996, *Les spectateurs des 24 Heures automobiles, 17 et 18 juin 1996*. Rapport à l'Automobile Club de l'Ouest et à la SEM sportive locale de gestion des 24 Heures du Mans. GREGUM, ronéo, 32 p. et annexes.

Bertrand J.-R., 1997, *Les spectateurs des 24 Heures automobiles, 14 et 15 juin 1997*. Rapport à l'Automobile Club de l'Ouest et à la SEM sportive locale de gestion des 24 Heures du Mans. GREGUM, ronéo, 30 p. et annexes.

Bertrand J.-R. et Ertul S., 1998, *Les spectateurs des 24 Heures automobiles, 1998*. Rapport à l'Automobile Club de l'Ouest et à la SEM sportive locale de gestion des 24 Heures du Mans. GREGUM, ronéo, 40 p.

Bertrand J.-R. et Ertul S., 1999, *Les spectateurs des 24 Heures automobiles, 1999*. Rapport à l'Automobile Club de l'Ouest et à la SEM sportive locale de gestion des 24 Heures du Mans. GREGUM, ronéo, 38 p.

Bertrand J. -R., Chevalier J., Dodier R. et Gasnier A. , 2000, *Le Mans, Peut-on changer la ville ?* Anthropos, Économica, Paris 180p.

Chevalier J. et alii, 1997, *Le Mans, six ans après l'arrivée du T.G.V.* Rapport à la DATAR-O.E.S.T., ronéo, GREGUM, 120p.

Sondage :

Effectué lors de la semaine des 24 Heures du Mans, par 20 étudiants géographes et couvrant 1 363 personnes interrogées par sondage aléatoire, à l'intérieur des enceintes générales, du samedi 10 heures au dimanche 16 heures.