LE « CIRCUIT DES REMPARTS » D'ANGOULEME ENTRETIENT LA LEGENDE

Né en 1939 à Angoulême, le Circuit des Remparts s'est imposé dès sa première édition comme une épreuve incontournable. Après plus de quatre-vingt ans et 50 éditions, si cette manifestation reste mythique malgré son histoire mouvementée, c'est qu'elle a su évoluer, se réinventer et innover. Désormais, le Circuit des Remparts accueille chaque année en septembre plusieurs centaines de véhicules anciens qui s'affrontent dans des rallyes et courses sur circuit fermé et qui s'exposent lors d'un concours d'élégance et un concours d'état. Pendant trois jours, ce sont également des milliers de spectateurs qui profitent de la fête et s'émerveillent d'un spectacle qui n'a rien à envier à l'épreuve mythique des débuts.

Dès sa première édition en 1939, le Circuit des Remparts a acquis ses lettres de noblesse. Des pilotes de renom, à commencer par les Français Maurice Trintignant, Raymond Sommer ou le brillant Jean-Pierre Wimille, et toute une « *Pléiades d'As* » comme l'annonce fièrement l'affiche, ce sont défiés sur ce circuit. L'histoire de l'événement s'est aussi construite sur des marques d'exception, notamment Bugatti, Alfa Romeo, Delahaye ou Maserati, et leurs affrontements mémorables que Jean-Luc Fournier, ancien pilote et fidèle de l'épreuve, raconte avec beaucoup d'anecdotes savoureuses dans son ouvrage « *Un circuit immuable – Histoire du Circuit des Remparts d'Angoulême* ».
Très rapidement les organisateurs ont compris que l'épreuve interrompue pendant la guerre pouvait renouer avec le succès s'ils innovaient.
Ainsi, dès 1947, l'événement qui avait été relancé avec beaucoup de courage par l'Automobile Club de la Charente s'est enrichi de courses de motocyclettes (dès 1947), de side-cars (1950) et même de vélos ! Durant ces années, le Circuit des Remparts a vu défiler autant de marques mythiques auto et moto et accueilli tous les pilotes les plus talentueux, y compris Juan Manuel Fangio, vainqueur de l'épreuve en 1950. Les compétitions moto ont, quant à elles, permis aux meilleurs pilotes de s'affronter. Parmi eux de nombreux français, comme Georges Houel et Raymond Rispal, deux jeunes pilotes qui se forgeront plus tard un palmarès impressionnant tant à moto qu'en auto et partageront un record de longévité dans les sports mécaniques, ou encore Georges et Pierre Monneret.

1952 marque un tournant dans l'histoire du circuit d'Angoulême puisque seuls les deux roues ont concouru, la course des voitures étant victime de la mise en place des « *Grands Prix de France* » avec

l'incapacité pour le circuit inchangé d'Angoulême d'accueillir les puissantes F2. Malgré le succès remporté par cette 6° édition, le Circuit des Remparts s'interrompra pendant deux années avant de se relancer en 1955, grâce à l'opportunité représentée par les monoplaces "Monomill" développées par René Bonnet. Dotées d'un moteur Panhard bicylindre à plat de 850 cm^3 développant 90 CV SAE, légères (350 kilos), maniables et rapides (180 km/h en pointe), elles sont parfaitement adaptées au tracé du circuit d'Angoulême. Malheureusement, le succès n'est pas à la hauteur de l'ambition des organisateurs.

En cette année 1955, le Circuit des Remparts n'échappe pas au drame du Mans et la course sera arrêtée pendant de nombreuses années.

1983 : réhomologation du Circuit

Il aura fallu toute la volonté des instances locales pour relancer la manifestation en 1978 avec l'organisation annuelle de la « *Commémoration du Circuit des Remparts* » et la passion d'un homme, Michel Loreille, membre de la Commission Historique de la F.F.S.A, pourtant venu à Angoulême en 1982 à la demande du Président de la FIA Jean-Marie Balestre pour mettre fin à cette course, faute de ne pas respecter la réglementation concernant les voitures de courses récentes (des démonstrations de voitures de courses récentes étaient organisées dans le cadre de ces commémorations).

Tombé sous le charme du circuit vaillamment défendu par les élus locaux, l'ACO La Rochelle et le Président de la Fédération Française de l'Automobile d'Epoque, Michel Loreille va s'en faire le porte-parole et défenseur auprès de Jean-Marie Balestre. Avec succès puisqu'une procédure d'homologation du Circuit est engagée. Celle-ci intervient en 1983, le Circuit des Remparts peut à nouveau accueillir de vraies courses, pour la première fois depuis 1955. L'homologation précise que les véhicules ne pourront excéder 200 km/h.

Michel Loreille, déjà co-organisateur de courses de voitures historiques comme les Coupes de l'Age d'Or, devient directeur du Circuit des Remparts et pose les bases de ce qui va en faire sa renommée, avec l'arrivée de plateaux composés à 70% d'Anglais, avec des voitures de Grands Prix historiques ainsi que les toutes premières Formule 1, rares en France.

Jusqu'en 1989, l'événement accueillera les plus grandes marques – Bugatti, Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Delahaye, etc. –, les plus grands pilotes – Maurice Trintignant, Sterling Moss, Juan Manuel Fangio ou encore Didier Pironi, Michelle Mouton, Henri Pescarolo ou Charles Pozzi – sans compter beaucoup de VIP et de nombreux médias.

Un succès qui aura inspiré Jean Graton qui lui a dédié un album des aventures de Michel Vaillant, « *Le défi des Remparts* ».

Entre 1989 et 2016, le Circuit connaîtra diverses fortunes, notamment en raison de problèmes financiers mais, fin 2016, Michel Loreille monte une équipe de jeunes pour reprendre la manifestation. En place pour l'édition 2017, présidée par Jean-Marc LAFFONT qui a comme vice-présidents Gilbert GRIZZETI et Michel LOREILLE, elle renoue avec le succès et fête en 2022 avec brio sa 50° édition.

Un tracé inchangé depuis 1939

C'est cette histoire riche en rebondissements, drames, victoires et innovations qui font du Circuit des Remparts une course légendaire…. mais aussi son tracé qui n'a pas changé depuis 1939 !

Conçu à l'image de Monaco et Pau, il épouse les contours de la vieille ville, « *sur* » ou « *le long* » des remparts historiques, afin de lui conférer un profil particulier et surtout de lui offrir un nom. Sur un projet élaboré en décembre 1936 par le Directeur des Bâtiments Communaux de la ville d'Angoulême, le Circuit des Remparts, très technique, s'étend depuis 1939 sur 1279 mètres avec des pentes à 5,38% en descente au virage de la rue Desbrandes et à 4% en montée, du virage du Marronnier à celui de la Cathédrale, sept virages dont quatre à angle droit et trois épingles à cheveux. Qualifié par Fangio, vainqueur en 1950 sur Maserati, « *d'acrobatique et curieux* », il a été tracé sous l'autorité de l'Automobile Club de la Charente, institution créée en 1930 par un industriel angoumoisin. Si dès 1951 le circuit a été considéré comme trop lent – le vainqueur de cette année-là avait enregistré au volant de sa Ferrari 212 une moyenne de 70 km/h sur les 80 tours de la course –, les nouveaux parcours étudiés n'ont jamais vu le jour, faute de financement.

Le Circuit des remparts est ainsi resté inchangé, Maurice Trintignant en détient le record absolu, obtenu en 1949 sur Gordini en 1' 3" 2. Voilà de quoi forger une légende.