

Depuis sa création en 1923, et suite aux modifications du tracé, la longueur du circuit n'a cessé d'être modifiée.

#### **Circuit N°1 - 17,262 km**

Abandonnant le triangle Le Mans-Saint-Calais-La Ferté-Bernard qui, en 1906, avait été emprunté par les concurrents du tout premier Grand Prix de l'Automobile Club de France, l'ACO, au lendemain de la première guerre mondiale, dessine un nouveau tracé qui pénètre dans la banlieue Sud de la ville jusqu'à la fameuse épingle de Pontlieue. C'est ce circuit qui sera proposé lors de la création des 24 Heures.

#### **Circuit N°2 - 16,340 km**

Dans un souci de sécurité, l'ACO, dès 1928 décide de raccourcir la pointe Nord du tracé tout en conservant le dessin initial (route de Tours et retour par Mulsanne et Arnage) ainsi, bien sûr que les installations permanentes. À charge pour lui d'exécuter et financer les travaux. L'ACO est autorisé à utiliser une petite route de raccordement reliant directement la route de Laigné-en-Belin à celle de Tours. Cette bretelle sera baptisée « rue du Circuit ».

#### **Circuit N°3 - 13,492 km**

L'expansion constante de la banlieue mancelle incite l'ACO à « écorner » encore un peu plus la pointe Nord. L'achat, en 1932, d'un terrain privé allant approximativement du « Welcome » actuel au raccordement avec la route nationale Le Mans-Tours permet la création d'une voie privée, volontairement sinueuse (« S » du terre), et longue de 1 505 mètres.

#### **Circuit N°4 - 13,461 km**

À la suite de l'accident terrible de 1955 (80 morts, spectateurs faisant face aux stands) une refonte complète de toute la zone des stands s'impose. Ces aménagements (largeur de la piste, zone de décélération, etc.) entraînent une modification du rayon de la courbe Dunlop et induisent également une très légère réduction (31 mètres) de la longueur. De plus, pour ne pas distraire les pilotes au passage devant les stands, la signalisation (panneautage) est installée au sortir du virage de Mulsanne où la vitesse des voitures est la plus lente.

#### **Circuit N°5 - 13,469 km**

Conséquence directe de l'affrontement Ford-Ferrari et compte tenu des vitesses atteintes, l'ACO, afin d'assurer une meilleure sécurité au niveau des stands, des gradins et des grandes tribunes, aménage l'implantation d'un premier virage ralentisseur, le virage Ford, situé en amont de la zone des stands. Au sortir de Maison-Blanche la piste est légèrement déviée sur la droite.

#### **Circuit N°6 - 13,640 km**

Un plan de rénovation, appuyé par les communautés locales et visant à l'autonomie complète du circuit et de ses installations, aboutit dans un premier temps à un remodelage complet de toute la zone allant du virage d'Arnage aux tribunes. Le CD 139 est aménagé sur 1 300 mètres après quoi, abandonnant l'ancienne route de Maison-Blanche, un nouveau tracé, long de 3 000 mètres, mène à un second virage ralentisseur situé en avant du virage Ford. En attendant le doublement de la ligne droite des Hunaudières et le raccourcissement de la pointe de Mulsanne.

#### **Circuit N°7 - 13,626 km**

La mise en service de la nouvelle rocade Sud-Est du Mans assurant la liaison entre l'autoroute Paris-Rennes et la route Le Mans-Angers-Nantes oblige l'ACO à modifier le dessin du virage dit du Tertre Rouge. Alors que l'ancien tracé se présentait pratiquement avec un coude à angle droit, le nouveau Tertre Rouge s'apparente plus à une courbe serrée d'un rayon de 50 mètres. On profite de l'occasion pour aménager à l'intérieur du virage une nouvelle zone publique. L'ancienne passerelle est remplacée par un passage souterrain. Dès le mois de novembre 1978 les Ponts et Chaussées procèdent à la pose d'un nouveau revêtement d'une capacité d'adhérence plus élevée que précédemment. On procède également au déboisement complet de toute la zone intérieure des deux courbes précédant le virage d'Indianapolis.

#### **Circuit N°8 - 13,528 km**

Le carrefour routier formé par la RN 138 et le CD 140 (le fameux virage de Mulsanne) constituait un point noir depuis la construction de la ZAC de la Rochère. L'État décide donc d'aménager ce carrefour en giratoire à 4 branches. Cette solution neutralisant le virage de Mulsanne, une nouvelle bretelle, longue de 230 mètres et décalant le virage vers le golf, constitue, pour les besoins de la course, un nouveau tracé. En 1985, est créé un syndicat mixte du circuit des « 24 Heures du Mans », qui, désormais, prendra en charge l'entretien et les travaux d'aménagement du circuit.

#### **Circuit N°9 - 13,535 km**

À la demande de la Fédération internationale de motocyclisme (FIM), en prévision du Grand Prix moto de France, un « ralentisseur » en forme de « S » remplace la « courbe Dunlop ». Cet aménagement permet de diminuer la vitesse à cet endroit d'environ 100 km/h (160 km/h de vitesse de passage au lieu de 260 km/h précédemment). Le nouveau tracé sera emprunté pour les 24 heures du Mans 1987, comme par toutes les autres épreuves se disputant sur les circuits du Mans. En 1988, on effectue la réfection de la ligne droite des Hunaudières. Les Ponts

et Chaussées utilisent le laser pour obtenir une parfaite planéité de la piste, il en résulte une nette amélioration des vitesses de pointe.

#### **Circuit N°10 - 13.600 km**

À la demande expresse de la FISA deux ralentisseurs (respectivement les « chicane Playstation » et chicane « Michelin ») sont construits dans les Hunaudières afin de réduire la vitesse de pointe des voitures. Malgré les nouvelles contraintes imposées au plan du freinage et par la baisse de vitesse le pourcentage d'arrivées ne variera guère. Dès le mois de juillet 1990, l'ACO procède à une refonte totale des infrastructures, avec la réalisation d'un ensemble « module sportif » et stands de ravitaillements (au nombre de 46+2), plaçant les circuits du Mans au premier plan des réalisations de ce type. Si la longueur du circuit n'est en rien modifiée, la largeur de la ligne de départ est portée à 12 mètres et elle est séparée de la voie des stands, de 15 mètres de large, par un couloir d'une largeur de 3 mètres réservé au panneautage, celui-ci quittant ainsi Mulsanne.

#### **Circuit N°11 - 13.605 km**

Suite à des travaux de modification du ralentisseur Dunlop, le circuit des « 24 Heures » est prolongé de 5 mètres. Censée être moins rapide qu'auparavant, cette portion aménagée offre surtout de plus grandes zones de dégagement, profitant sur un plan sécurité, tant aux motos qu'aux autos évoluant, le reste de l'année, sur le circuit Bugatti long de 4 305 mètres. Durant l'hiver 2000/2001, on procède à l'écrêtement de la bosse de Mulsanne, la longueur du circuit reste inchangée.

#### **Circuit N°12 - 13.650 km**

Comme pour le circuit N°9, conformément aux souhaits des fédérations motocyclistes, c'est une modification du tracé du circuit Bugatti, à hauteur du virage de la Chapelle, qui est à l'origine de cette douzième évolution. L'approche du virage de la Chapelle correspondant à une portion commune avec le tracé du circuit de la Sarthe, la ligne droite en descente après le passage sous la passerelle Dunlop et l'entrée des « S » du Tertre Rouge se voient ainsi transformées en un gauche/droite rapide offrant un nouveau champ de vision appréciable pour le public. Ces travaux entraînent la disparition de la chapelle, « monument » qui donna son nom à ce virage et où fut célébrée pendant longtemps la messe du dimanche matin de la course. Grâce au tournage du film Michel Vaillant produit par Luc Besson, deux nouveaux stands sont construits, portant le nombre de départs possibles à cinquante depuis 2002.

Début 2004, on procède à la réfection du revêtement du circuit Bugatti, portion commune avec le circuit des « 24 heures » du virage du raccordement à la descente de la Chapelle. Durant l'hiver 2004/2005, le revêtement est refait à neuf entre les virages de Mulsanne et d'Arnage et on procède à l'arasement du dénivelé du poste 89.

#### **Circuit N°13 - 13.650 km**

Une phase de travaux colossaux est entreprise au cours de l'hiver 2005/2006. Ceux-ci sont initiés par la nécessité de moderniser le village du circuit, d'agrandir le parc concurrents, de réaménager le souterrain nord pour une meilleure circulation des piétons et véhicules et d'accroître la sécurité dans la phase d'approche et de passage dans la chicane Dunlop. À ce niveau, la démarche, à nouveau initiée par la FIM, sensible aux vitesses des motos de Grand Prix supérieures à 300 km/h en haut de la ligne droite des stands, a pour conséquence une refonte totale du tracé. Le rayon de la courbe Dunlop est resserré afin d'accroître les dégagements et la vitesse de franchissement de la chicane est freinée par un angle de passage nettement plus prononcé. Le déblai de 60 000 m<sup>3</sup> de terre, les 8 000 tonnes d'enrobés et 15 000 tonnes de pierres nécessaires ne modifient cependant pas le développement du circuit, qui reste de 13,650 km (idem pour le circuit Bugatti ; 4,180 km).

#### **Circuit N°14 - 13.629 km**

Une nouvelle phase importante de travaux s'engage durant l'hiver 2006/2007. D'abord avec un nouveau dessin du virage du Tertre Rouge (ce qui raccourcit la longueur du tracé de 21,60 mètres) ; l'angle du virage est désormais plus ouvert, incliné à 3 %, et sa surface de dégagement est doublée à l'extérieur. Afin de rendre l'endroit plus attractif pour le public, l'ACO érige une butte à l'intérieur du virage, et, pour en permettre l'accès, un tunnel est creusé sous la piste. Ensuite, pour accueillir 55 concurrents, 9 nouveaux stands en dur sont construits dans le prolongement des 46 stands existants. Enfin le parc concurrent est agrandi et sa surface passe de 6 500m<sup>2</sup> à 11 000 m<sup>2</sup>.

Durant l'hiver 2008/2009, une paroi vitrée transparente et ultra résistante est installée sur toute la longueur du muret des stands, ceci afin de protéger les intervenants dans le couloir de panneautage et dans la voie des stands contre les éventuelles projections venant de la piste.

En 2010, un 56<sup>ème</sup> stand est construit à l'identique de tous les autres pour accueillir une voiture supplémentaire pour le plaisir de tous.