

Plus encore que la course et le loisir, l'industrie fait tourner les circuits. Dans le nouveau paysage qui se dessine, le Massif central est appelé à s'organiser pour prendre son tour.

Jean-François Meunier

jean-francois.meunier@centrefrance.com

Riche en relief et en fromages, le Massif central n'est pas riche non plus en circuits. Bastion historique de la compétition et de la technologie, le pays des volcans et ses marges sont très concernés par les nouvelles orientations des pistes qui ne servent pas seulement aux essais chronos, devant les foules.

A l'avant-garde mais aussi en retard au départ

« Un vaste plan de mise en coordination de tous les sites français est en œuvre, précise Henry Croizier, patron de l'association des circuits. Avec sa douzaine d'implantations dans ce secteur d'activité, l'Auvergne et ses voisins se trouvent impliqués sous plusieurs aspects, notamment en ce qui concerne les études très poussées en centre d'essai spécialisé. Car il s'agit de proposer aux industriels les moyens d'investigations les plus pertinents, et coordonnées, face à une concurrence, espagnole en particulier, très agressive. L'introduction des technologies alternatives offre un gros volume d'expérimentation. Ce marché est con-



GISEMENT. La piste de Charade, incluse dans la mise en réseau des circuits et centres d'essais voisins, peut prétendre à élargir ses attributions dans le futur schéma des sites français aux prises avec une concurrence étrangère devenue très agressive.

PHOTO DOMINIQUE PARAT

voité par de nouvelles installations à l'étranger que seule la mise en commun des moyens permettra de conserver en France. Certaines implantations du Massif Central peuvent prétendre aux premiers rôles. » Le complexe Michelin de Ladoux et le site du Ceerta à Issoire, en cours de renforcement avec la création d'un laboratoire, figurent à ce titre à l'avant-garde du répertoire tricolore. « Toutes opportunités ne sont pas encore portées à leur maximum, Charade notamment, mal-

gré un plan de charge correct, peut encore grandement améliorer sa fréquentation industrielle, poursuit Henry Croizier. Il reste l'un des derniers circuits de montagne, selon sa vocation d'origine, et présente donc des caractéristiques spécifiques pour les tests. Il y a urgence à une mise en gestion rationnelle qui privilégie une stratégie globale plutôt que le coup par coup. Pour cela il faut rapidement que la SEM en charge du dossier tranche dans les attributions du propriétaire et du gestionnaire. L'hiver sera crucial pour l'avenir car les com-

mandes d'essais industriels sont en cours et les programmes en voie d'établissement. La proximité d'autres circuits, aux capacités intéressantes, potentialise l'importance du pôle Charade par ailleurs placé au carrefour des grands axes. » Un gisement d'activités, portant sur plusieurs dizaines de journées, est à exploiter à la faveur d'une révision des statuts de « l'outil » Charade, pour l'heure en panne d'inspiration. Mais la vie des circuits n'est pas un long fleuve tranquille. La piste creusoise du Mas

du Clos, contrainte pour des raisons de sécurité, à la fermeture en connaît le prix. Elle s'efface au moment où un nouveau bastion de la mécanique sort du sol à proximité de l'aérodrome de Moulins. Aux prises avec des normes de nuisances sonores de plus en plus sévères, l'univers de la piste doit en outre composer avec un équilibre des comptes de plus en plus délicat. C'est pourquoi la mise en réseau des sites devient indispensable. Surtout lorsque se trouve à portée de roue un temple au nom de Magny-Cours. ■

EN PISTE

CAS PARTICULIER/CHARADE. EXPECTATIVE. Tandis que l'Association « Agissons pour Charade » tente de relancer l'adhésion des fervents du site, plusieurs opérations sont en cours, à l'initiative du propriétaire, en l'espèce le Conseil Général du Puy de Dôme, afin d'augmenter le volume d'activité. Une consultation d'experts, dont Jean-Pierre Beltoise, serait notamment en cours. Pour Gérard Bettenfeld, qui la préside, la SEM « est ouverte à toute proposition d'utilisation pour améliorer le plan de charge. Reste que l'opposition des riverains demeure une épée suspendue sur le dossier. » ■

COMPÉTITIONS/HOMOLOGATIONS. Échéance en 2011. Stade automobile à l'origine, la piste des Monts d'Auvergne conserve une homologation pour certaines courses jusqu'en juillet 2011. Les dix journées accordées pour ces activités seront d'ailleurs utilisées par la Coupe de France, la série des véhicules historiques et les camions au cours de la prochaine saison. ■

