

Le Var

HORS-SÉRIE
SPÉCIAL
GRAND PRIX
DE FRANCE DE F1
AU CASTELLET

LE PAUL-RICARD

48 ans d'histoire
et d'innovations

GRAND PRIX F1

Le retour en France !

LE VAR, L'EXCELLENCE SPORTIVE

Rugby, voile, triathlon,
cyclisme, rallye...

PAUL RICARD



PAUL RICARD

INTERVIEW / Marc Giraud, président du Conseil départemental du Var > 2 & 3

EN CHIFFRES / Les sports mécaniques dans le Var > 4

5 LE PAUL-RICARD, UN CIRCUIT MYTHIQUE

SOUVENIRS / 1970-2018 : 48 ans d'histoire > 6 à 9

PALMARÈS / Les vainqueurs du Grand Prix de France de F1 au Castellet > 10 & 11

PORTRAIT / Alain Prost, une légende > 12

13 UN SITE D'EXCEPTION

PILOTAGE / Un tracé F1 très sportif > 14 & 15

TOP DÉPART / Un circuit spécial F1 > 16 & 17

RENCONTRE AVEC / Stéphane Clair, directeur du circuit Paul-Ricard > 18 & 19

ACCUEIL / Un site moderne > 20 & 21

SENSATIONS FORTES / Un circuit, des animations > 22 & 23

24 LE GRAND PRIX DE FRANCE DE F1

LE RETOUR DU GRAND PRIX DE FRANCE AU CASTELLET > 26

QUESTIONS À / Chase Carey / Jean Todt > 27 à 29

LES TEMPS FORTS / Plus qu'une course, un événement ! > 30

REPÈRES / Un événement international > 31

COMPÉTITION / Les écuries, les pilotes > 32 & 33

AVIS D'EXPERTS / Jean Alesi / Yannick Dalmas > 34 & 35

DÉCRYPTAGE / La Formule 1, révision en 10 points > 36

37 LE VAR EN POLE POSITION

DYNAMISME ET CRÉATIVITÉ > 38

ESPRIT D'ÉQUIPE / Orea, la course en tête > 39 à 42

INNOVATION / Electric 55 Charging, start-up branchée > 43 à 45

INSOLITE / Bernard Asset, l'œil embarqué > 46 & 47

DÉCOUVERTE / Le circuit de karting de Brignoles > 48

CHAMPIONS / Cyril Raymond / Jean-Baptiste Franceschi / Hugo Margaillan > 49 à 51

NOSTALGIE / Au chevet de belles mécaniques > 52 & 53

COULISSES / Tech3, la moto dans la peau > 54 & 55

PRÉVENTION ROUTIÈRE / Le Département s'engage ! > 56

57 LE VAR, L'EXCELLENCE SPORTIVE

LE SPORT EN TÊTE > 58

RENDEZ-VOUS / De grands événements sportifs toute l'année > 59 à 63

CLUBS ÉLITE / Rugby club toulonnais / Hyères Toulon Var basket / Toulon Saint-Cyr Var handball / Saint-Raphaël Var volley-ball / Saint-Raphaël Var handball / Toulon Élite futsal > 64 à 75

PLEIN AIR / Bouffées d'oxygène > 76 & 77

PERFORMANCES / Soirée des champions / Julien Prudencio / Victor Crouin > 78 à 80

Illustration ci-contre : La ligne droite des stands du circuit Paul-Ricard



OÙ TROUVER "LE VAR" ? : Le magazine est diffusé gratuitement sur des manifestations événementielles. Il est également disponible à l'Hôtel du Département à Toulon. Il est téléchargeable sur le site www.var.fr

Directeur de publication : Marc Giraud - **Coordination éditoriale** : Philippe Vuyenne - **Rédaction en chef** : Véronique Strba - **Rédaction** : Muriel Priad, Sabine Quilici, Jessica Chainé
Photo : Nicolas Lacroix, Samchedine Damen Debbih - **Maquette** : Création/réalisation graphique/suivi de fabrication, Lionel Cartier. Couverture : Nicolas Lacroix / Emmanuel Ros
Photogravure : Graphic Azur - **Impression** : Imaye Graphic, tirage à 35 000 exemplaires - Dépôt légal à parution - N°ISSN : 2273-2659
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU VAR - Direction de la communication - 390 avenue des Lices - CS 41303- 83076 Toulon Cedex - Site internet : www.var.fr

"Le retour du Grand Prix de France de F1, une synergie exemplaire"



Marc Giraud, Président du Conseil départemental du Var

Que représente le retour d'un tel événement pour le Var ?

Une grande fierté ! Un grand pari ! Et, assurément, la réparation d'une grande injustice...

Le Var est fier de retrouver le Grand Prix de France, 10 ans après qu'il a disparu du calendrier de la Formule 1. Le Grand Prix de France, au circuit Paul-Ricard, ce sont de grands champions qui ont assuré le spectacle comme Ronnie Peterson, vainqueur 1973, Niki Lauda, vainqueur 1975, James Hunt, vainqueur 1976, Nigel Mansell double vainqueur 1986-1987, Alain Prost, bien

sûr, vainqueur en 1983, 1988, 1989, 1990... Ce sont aussi des écuries prestigieuses qui ont fait vibrer les amateurs de belles mécaniques : Lotus, Williams, Renault, McLaren, Ferrari... C'est un public enthousiaste qui a accompagné l'événement. Voilà de quoi rendre fier le département parce qu'il renoue avec l'Histoire automobile des liens qui n'auraient jamais dû se desserrer. Mais c'est un pari aussi car, après dix ans d'absence en France et 27 ans au Castellet, le Grand Prix de France de Formule 1 doit reconquérir les pilotes, les écuries, le public, en les persuadant que

le Var est bien la terre d'accueil naturelle de la course automobile la plus prestigieuse au monde. Ce retour est un pari que tous espèrent gagnant et la réparation d'une double injustice : le départ du Grand Prix de France hors du département puis sa disparition pure et simple...

Comment s'est passée concrètement l'organisation de l'événement ?

C'est une synergie exemplaire qui a permis à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, au Département du Var, à la Métropole Toulon Provence Méditerranée, à la Chambre de com-

merce et d'industrie du Var, à la Chambre de commerce et d'industrie régionale, à la Métropole Nice Côte d'Azur, à la Métropole Aix-Marseille-Provence et à la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume, au travers d'un Groupement d'intérêt public (GIP), d'organiser le retour du Grand Prix de France dans le Var. Chacun a apporté sa pierre à l'édifice avec la réelle volonté d'aboutir. Un vrai team si j'ose dire, qui vise la victoire et qui s'en donne les moyens !

Financièrement, le Conseil départemental s'est engagé sur plusieurs années. Qu'est-ce qui a motivé cet investissement ?

La participation du Département s'est élevée à 220 000 € en 2017 et est de 2 millions d'€, chaque année durant 5 ans, à partir de 2018. L'investissement paraît élevé si l'on ne le met pas en perspective avec les retombées économiques, touristiques et de notoriété induites comme attendues. La FIA et Liberty Media voulaient des partenaires publics engagés. Nous avons répondu présent !

Quelles sont les retombées attendues ?

Elles sont très importantes. Les retombées économiques totales sont évaluées à 65 millions d'€ à court terme sur l'ensemble de la région. Gageons qu'une grande part de ce montant bénéficiera aux acteurs économiques varois. 65 000 spectateurs par jour sont par ailleurs attendus durant ces 4 jours de fête. L'attractivité touristique du département, première destination de France hors Ile de France, se trouvera encore renforcée par la tenue de cet événement de portée mondiale. Enfin, l'image et la notoriété du Var bénéficieront aussi



de ce coup de projecteur géant, à l'échelle de la planète, puisque l'on compte près de 500 millions de téléspectateurs sur tous les continents.

Plus généralement, le Département est un partenaire incontournable du monde sportif. Quels sont les grands axes de la politique sportive que vous mettez en œuvre ?

La politique départementale que j'ai impulsée dès 2015 repose sur des valeurs de performance, d'excellence et de qualité. Elle s'articule autour des deux orientations suivantes : d'une part, favoriser le développement d'activités physiques et sportives en encourageant l'accès à une pratique maîtrisée et diversifiée et en aidant le mouvement sportif à accroître ses compétences ; d'autre part, affirmer l'image sportive du Var en valorisant les performances du sport varois et renforcer l'attractivité du département.

Les premières actions mises en œuvre concernent les aides en faveur des clubs sportifs varois. Nous soutenons prioritairement les clubs sportifs qui s'engagent dans une démarche volontaire visant à obtenir un label fédéral qui garantit la qualité des prestations proposées, tant en termes d'encadrement des pratiques que d'équipement. La mise en place d'un Pass "Sport Découverte", qui permet aux jeunes varois de s'initier et de décou-

vrir une activité sportive, a déjà mobilisé de nombreux collégiens. Le dynamisme du sport varois et ses performances nous ont conduit à valoriser les athlètes qui, du fait de leur participation aux compétitions nationales, européennes ou mondiales, sont de véritables ambassadeurs pour leurs disciplines et contribuent au rayonnement du sport varois. Une prime à la performance et à l'excellence dédiée aux athlètes amateurs issus d'un sport individuel ou collectif a été instituée. Une "Soirée des champions varois" a été créée pour l'occasion.

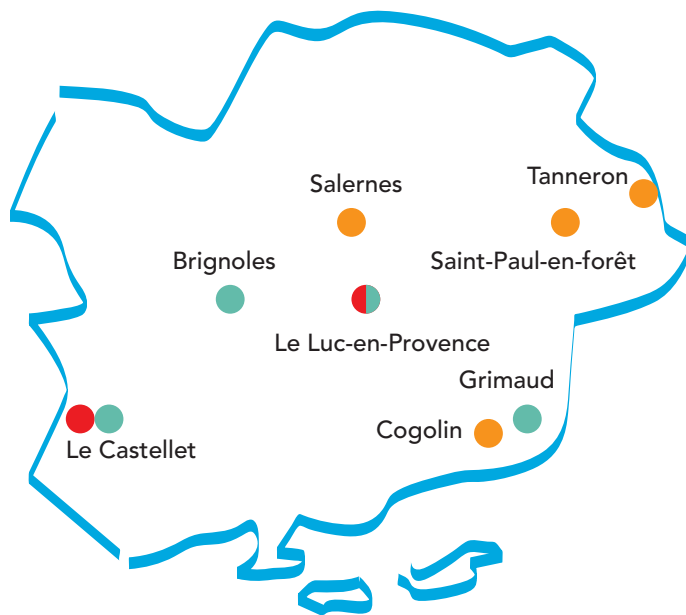
Enfin, nous encourageons le développement d'une offre complémentaire propre à faire émerger l'image d'un département actif offrant un potentiel important et une forte attractivité pour la pratique des sports de nature. Sur ce dernier point, une des priorités est de poursuivre et de renforcer les actions en lien avec le PDESI (Plan départemental des espaces sites et itinéraires) qui représente l'outil opérationnel transversal de développement planifié et de promotion des activités sportives de nature se situant au carrefour de nombreux enjeux sportifs, environnementaux, touristiques, sociologiques, mais aussi d'image et de valorisation.

Le Département est présent sur le circuit Paul-Ricard, dans le village des exposants. Que peuvent y trouver les visiteurs ?

Un concentré de l'excellence sportive varoise ! Un Var sportif différent, ludique et attractif, comme un contrepoint aux sports mécaniques, sans opposition, mais dans la complémentarité. Un peu d'air, un peu de mer... et en prime le soleil 3D ! ■

LES SPORTS MÉCANIQUES

dans le Var



8 circuits sont homologués dans le Var de manière permanente (avec renouvellement quadriennal)

- VITESSE*
- KARTING**
- MOTO CROSS**

* Plus de 200 km/h : homologation nationale (Commission Nationale d'Étude des Circuits de Vitesse)
 ** Moins de 200 km/h : homologation préfectorale

4 412

personnes sont licenciées auprès de la ligue Alpes Provence Côte d'Azur de Fédération française du sport automobile (auto et karting). C'est la 1^{re} ligue en France en nombre de licenciés (source FFSA).

27 

C'est le nombre d'années attendues pour voir le retour du Grand Prix de France dans le Var.

18

grands rendez-vous dédiés aux sports mécaniques sont organisés cette année sur le circuit Paul-Ricard.

6 000 

collégiens sont sensibilisés, chaque année, à la sécurité routière par des ateliers.

64

Le rallye du Var, qui clôture en novembre le championnat de France des rallyes, fête en 2018 sa 64^e édition.

2 900 km 

de routes sont entretenus par le Conseil départemental du Var pour rouler en toute sécurité.

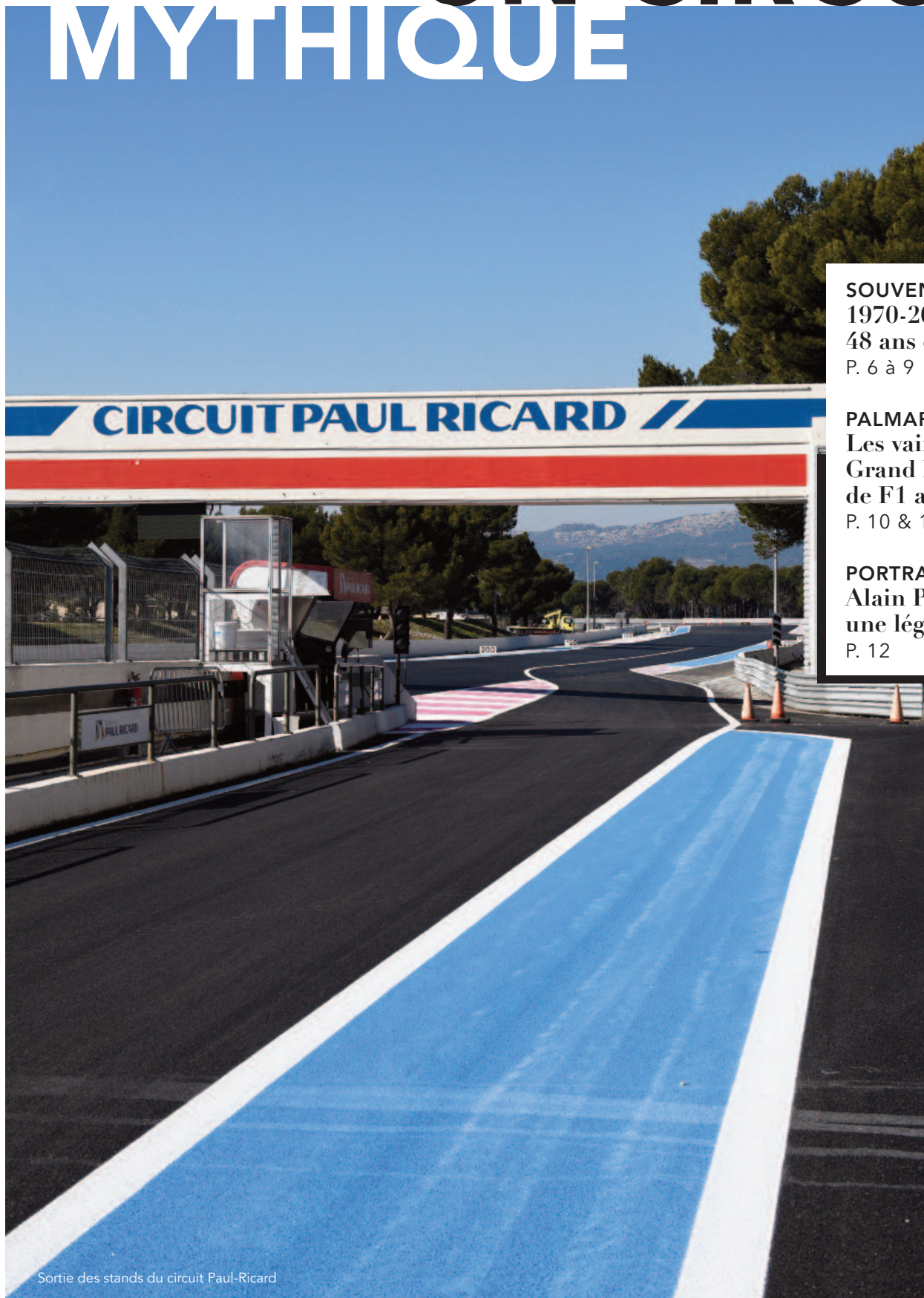
Une cinquantaine

d'entreprises varoises sont présentes dans différents domaines d'activité liés aux sports mécaniques (conception, fabrication, écoles de pilotage, marketing...).

2 000 000 d'€

sont alloués, chaque année pendant 5 ans, par le Département du Var au Groupement d'intérêt public pour l'organisation du Grand Prix de France sur le circuit Paul-Ricard au Castellet.

LE PAUL-RICARD UN CIRCUIT MYTHIQUE



Sortie des stands du circuit Paul-Ricard

SOUVENIRS
1970-2018 :
48 ans d'histoire
P. 6 à 9

PALMARÈS
Les vainqueurs du
Grand Prix de France
de F1 au Castellet
P. 10 & 11

PORTRAIT
Alain Prost,
une légende
P. 12

1970-2018 : 48 ANS D'HISTOIRE

Certains l'appellent le Castellet mais le plus souvent, c'est le Paul-Ricard. Le circuit varois, construit en 1970, est encore aujourd'hui habité par l'âme de son créateur, Paul Ricard. Retour sur près de 50 ans d'histoire.

L'ÂME D'UN VISIONNAIRE

L'aventure démarre dans les années 60. Paul Ricard, l'inventeur de la célèbre boisson alcoolisée à l'anis, acquiert un immense terrain sur le plateau du Camp-du-Castellet. Très vite, il cherche à l'utiliser pour faire la publicité de sa marque. Il veut s'adresser à un public jeune et dynamique, et associer des activités populaires à son produit. Jean-Pierre Paoli, créateur puis directeur du circuit, se souvient de Paul Ricard comme étant *"un des premiers entrepreneurs français à avoir parlé de civilisation des loisirs et à avoir agi en ce sens. Aujourd'hui, tout le monde parle des loisirs mais à l'époque, c'était révolutionnaire !"* Les sports mécaniques lui semblent alors être la bonne opportunité. Paul Ricard est également un homme qui aime, plus qu'entreprendre, construire. *"Il a construit Les Embiez, Bendor, des usines partout en France. Le fait de diriger des architectes, des ingénieurs et leur faire réaliser quelque chose de durable comptait énormément pour lui"*, se rappelle encore Jean-Pierre Paoli.

LA CONSTRUCTION D'UN CIRCUIT DE RÉFÉRENCE

Après plusieurs réunions et concertations avec des experts, Paul Ricard charge Jean-Pierre Paoli de créer ce circuit. L'homme, qui deviendra par la suite un très bon pilote de course, ne connaît pas encore le monde des sports automobiles. Il décide alors, pour réaliser le tracé, de s'appuyer sur les compétences de certains pilotes français. Il associe aussi Johnny Rives, journaliste spécialisé à L'Équipe. *"En octobre 1969, il réunit sur le plateau du Camp du Castellet les pilotes Jean-Pierre Beltoise, Jean-*



Paul Ricard, bâtisseur



Construction du circuit Paul-Ricard

Vue aérienne du tracé du circuit Paul-Ricard



© Archives Ricard SAS

Pierre Jabouille, François Mazet et moi-même. Il n'y a rien, que de la garrigue !" nous confie le journaliste. "Il nous dit 'Paul Ricard aimerait faire un circuit ici, comme s'y prendre ?' Chacun d'entre nous lui a donné des conseils et surtout Jean-Pierre Beltoise, le meilleur pilote français de l'époque qui était très au fait des problèmes de sécurité pendant les compétitions. C'est avec tous ces conseils qu'il a dressé les premiers plans de ce qu'est devenu en un temps foudroyant, juste quelques mois, le circuit. Il recevait sa première course en avril 1970". Et ce circuit est très bien accueilli dans le milieu ! Ultra-moderne au plan de la sécurité, il détone par rapport aux autres. À l'époque, il n'est pas rare qu'il y ait des morts lors des courses. Le nombre d'accidents graves est très important. Les pilotes commencent à se poser des questions. "Le circuit idéal comportait des creux, des bosses, des virages spectaculaires. Mais il était aussi très dangereux. L'atmosphère chez les pilotes était en train de changer. Ils ne voulaient plus de ça ! Le circuit Paul-Ricard arrive à ce moment", explique Jean-Pierre Paoli. Paul Ricard prend exemple sur les chantiers d'autoroute qui sont en cours de construction. "Il a ajouté des contraintes au cahier des charges qu'il m'a transmis pour cette grande réalisation : une piste plus large, d'au minimum 12 mètres et aucun virage vertical, c'est-à-dire sans creux ni bosse. Pour améliorer la sécurité sur la piste et ses abords, on a créé, en s'inspirant des autoroutes, des doubles rails de sécurité. Les pilotes étaient ravis de découvrir un circuit sur lequel ils pouvaient s'amuser sans craindre pour leur vie. Paul Ricard a été

aussi très exigeant pour tout ce qui concernait l'accueil du public mais aussi les stands et paddocks afin que tous, professionnels comme spectateurs, soient accueillis dans les meilleures conditions possibles".

LES BELLES HEURES DU CIRCUIT

Le 18 avril 1970, la première course de F2, servant de banc d'essai, est organisée. Un an plus tard, en juillet 1971, c'est la consécration avec l'accueil du Grand Prix de France de F1. Les meilleurs pilotes du monde découvrent ce circuit et certains, comme Jacky Ickx, le considèrent déjà comme le "circuit n°1 en Europe, à tous les points de vue". Désormais, le Paul-Ricard s'inscrit dans les calendriers des compétitions internationales. En 1973, le Grand Prix moto y est couru. En 1978, c'est au tour du Bol d'Or de s'y installer. Jusqu'en 1999, il accueille au total 14 Grands Prix de F1, 13 Grands Prix moto, 22 éditions du Bol d'Or ! Le circuit se diversifie également, avec l'organisation de courses de camions, de side-cars, de véhicules de tourisme, et de nombreuses manifestations et concerts dans les paddocks. "Tous les grands noms de l'auto et de la moto sont venus au Paul-Ricard. Ce qui témoignait de la réussite sportive du circuit. De nombreuses autres activités s'y sont déroulées. Et à chaque fois, c'était un grand succès sportif", témoigne Jean-Pierre Paoli. Mais en 1990, le Paul-Ricard perd le Grand Prix de France,



Inauguration du circuit Paul-Ricard

© Archive Les amis de Paul Ricard

Stands - Circuit Paul-Ricard



© Photothèque Ricard SAS

après 4 années consécutives au Castellet. Dès 1991, il se déroulera sur le circuit de Magny-Cours, qui vient de subir une profonde rénovation. Pourquoi ? *"Ce qui était à la pointe de la modernité et de la sécurité en 1970, l'était beaucoup moins en 1990"*, explique Johnny Rives. *"Il aurait fallu réadapter la configuration et prévoir des investissements lourds"*, explique-t-il. Et le Grand Prix de France au Castellet ne rencontrait pas le succès populaire escompté. Il se murmure aussi que François Mitterrand, alors Président de la République, aurait œuvré pour ce changement de lieu. Pour Jean-Pierre Paoli, qui a également fait partie de l'équipe qui a rénové le circuit de Magny-Cours, *"cette hypothèse a été largement exagérée. Il faut se rappeler que le circuit du Castellet était une structure vieillissante et en difficulté financière"*.

UN CIRCUIT HIGH-TECH

Paul Ricard décède le 7 novembre 1997. Sous l'impulsion de Bernie Ecclestone, le circuit est racheté à ses héritiers par la société Excelis. Philippe Gurdjian est nommé à sa tête. Il entreprend des travaux colossaux pour en faire un circuit exceptionnel, uniquement réservé aux essais privés et fermé au public. Dans les années 2000, il devient un centre moderne et avant-gardiste qui associe design et sécurité. D'importantes modifications sont réalisées, notamment au niveau des dégagements dans les courbes. Les bacs à graviers et les rangées de grillages sont supprimés et un asphalte avec des bandes abrasives de différentes couleurs ralentit les véhicules en sortie de piste. Il est rebaptisé Paul Ricard HTTT (High Tech Test Track). En 2006, la piste est ho-

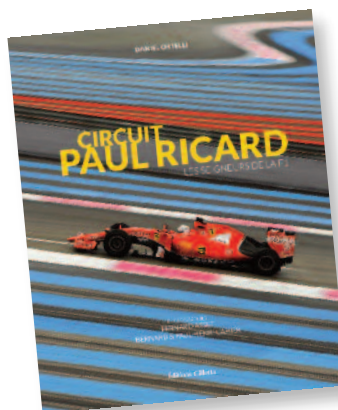
mologuée par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et en 2007, le circuit est désigné Premier centre d'excellence par la FIA, pour la sécurité en sport automobile. *"Le circuit redevient une référence internationale"*, affirme Jean-Pierre Paoli. *"Tous les circuits construits depuis, se sont largement inspirés du Paul-Ricard !"*

LA RÉOUVERTURE AU PUBLIC

Dix ans après sa fermeture au public, le Paul-Ricard rouvre ses portes en 2009, sur décision de la nouvelle direction récemment arrivée en poste. Des aménagements sont réalisés pour accueillir jusqu'à 10 000 spectateurs. Une première course LMS (Le Mans Series) offre un spectacle que de nombreux passionnés attendaient depuis une décennie. L'année 2010 est encore plus riche avec des épreuves internationales et la célébration des 40 ans du lieu ! Tous les grands noms, qui ont fait vivre le circuit, répondent présent. C'est le début d'une nouvelle ère ! Une stratégie de diversification des activités est lancée, avec le retour du Grand Prix camions et du Bol d'Or après 16 ans d'absence, la venue de festivals de musique, l'ouverture de l'Xtrem Park... (voir pages 22, 23 et 26).

Avec l'organisation du Grand Prix de France de F1 pour les 5 années à venir, le circuit du Castellet prend une nouvelle dimension internationale tout en conservant l'âme de son créateur. ■

EN SAVOIR PLUS SUR LE CIRCUIT



Pour tous les amoureux du circuit du Castellet, le livre de Daniel Ortelli, *Circuit Paul-Ricard, les seigneurs de la F1*, revient sur les grands moments du circuits. Il retrace également les 14 GP de F1 qui s'y sont déroulés. Illustré par les photographies de Bernard Asset (voir p. 46-47) et de Bernard et Paul-Henri Cahier, l'ouvrage, paru aux éditions Gilletta, est en vente 29,90 €.

www.editionsgilletta.com



Course LMS (Le Mans Series) sur le circuit Paul-Ricard

© Circuit Paul-Ricard

Les vainqueurs du GRAND PRIX DE



1971 / **Jackie Stewart**

Le premier vainqueur du Grand Prix de France sur le circuit Paul-Ricard est l'Écossais Jackie Stewart sur Tyrrell. Il devance le pilote François Cevert également sur Tyrrell, qui a fait sensation auprès du public !



1973 / **Ronnie Peterson**

Victoire de Ronnie Peterson sur Lotus-Ford. C'est encore le Français François Cevert (Tyrrell) qui monte sur la seconde marche du podium.



1975 / **Niki Lauda**

Niki Lauda s'impose au volant de sa Ferrari 312 T, avec une seconde et demie d'avance sur Hunt (Hesketh Ford Cosworth).



1976 / **James Hunt**

James Hunt, passé *in extremis* chez McLaren après la fermeture de son écurie Hesketh, remporte le Grand Prix de France quelques mois avant son sacre mondial.



1978 / **Mario Andretti**

Lotus signe un beau doublé avec Mario Andretti en tête et Ronnie Peterson à la suite. L'écurie vient d'inventer pour ses voitures, l'effet de sol, qui offre une aérodynamique spectaculaire. Elle sera très vite imitée par tous les constructeurs.



1980 / **Alan Jones**

Malgré un départ en pole position du pilote français Jacques Laffite, c'est Alan Jones (Williams-Ford) qui s'empare de la première place. Il remporte son 3^e Grand Prix de la saison, avant de gagner le titre mondial.



1982 / **René Arnoux**

Pour le plus grand plaisir du public, c'est un triplé français historique sur le podium, Alain Prost (Renault) est devancé par René Arnoux, lui aussi sur Renault. Didier Pironi (Ferrari) est 3^e. À noter, la 4^e place revient aussi à un Français, Patrick Tambay.

FRANCE DE F1 *au Castellet*



1983 / Alain Prost

Première victoire d'Alain Prost (Renault) au Paul-Ricard. Il remporte ainsi le 6^e Grand Prix de sa carrière.



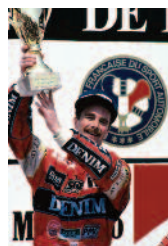
1985 / Nelson Piquet

Le Brésilien Nelson Piquet (Brabham) remporte le Grand Prix de France. Une erreur informatique place Alain Prost (McLaren), second, devant Keke Rosberg (Williams) mais l'erreur est réparée. Le Finlandais termine à 6 secondes de Piquet.



1986 / Nigel Mansell

Suite à un accident mortel, le tracé du circuit est modifié et réduit de 2 km. C'est Nigel Mansell sur Williams qui s'impose devant Prost et Piquet.



1987 / Nigel Mansell

Les Williams-Honda de Mansell et Piquet écrasent littéralement leurs concurrents. Alain Prost (McLaren) termine 3^e devant Ayrton Senna.



1988 / Alain Prost

Les deux meilleurs pilotes, Prost et Senna, se retrouvent à courir dans la même écurie (McLaren). En pleine course, après un arrêt au stand très compliqué, Prost double son concurrent à la sortie de la courbe de Signes. Il l'emporte pour la seconde fois au Castellet.



1989 / Alain Prost

La rivalité entre Alain Prost et Ayrton Senna, qui courent encore chez McLaren, est à son comble. C'est Prost qui signe la pole position avec 25 millièmes d'avance. Senna est contraint d'abandonner au bout du premier tour. Prost remporte la course de manière confortable.



1990 / Alain Prost

Alain Prost remporte sa 3^e victoire consécutive sur le circuit du Castellet. Mais sa première sur Ferrari. L'écurie n'avait plus gagné le Grand Prix de France depuis 1975 ! C'est aussi le clap de fin pour le Paul-Ricard. À partir de 1991, c'est officiel, le Grand Prix de France se déroulera désormais à Magny-Cours.

Alain Prost, UNE LÉGENDE



© Bernard Assiet

Quadruple champion du monde, Alain Prost reste incontestablement le meilleur pilote français. Il est, encore aujourd'hui, le seul Français à avoir décroché quatre titres de Champion du monde de Formule 1 (F1). C'est également le seul au monde à avoir remporté 4 fois le Grand Prix de France au Castellet, dont 3 fois consécutives !

Né en 1955, Alain Prost, surnommé par la suite Le professeur, est très vite attiré par le sport automobile. En 1973, il devient champion de France junior de kart puis champion d'Europe. En 1974, il est champion de France senior. C'est en 1975 qu'il commence sa carrière

en monoplace. Formule Renault pour commencer, puis Formule 3 (F3). Il rencontre à chaque fois des succès fulgurants : champion de France de Formule Renault et d'Europe en F3. Il participe à sa première course de F1 sur McLaren, en 1980, en Argentine. En 1981, alors qu'il vient de signer chez Renault-Elf, il remporte son premier Grand Prix de France sur le circuit de... Dijon ! Au Paul-Ricard, il s'impose pour la première fois en 1983. Il domine la course après un départ en pole position. Il retrouve l'écurie McLaren en 1984. Il lui faut attendre 1988 pour enregistrer une nouvelle victoire au Castellet, malgré ses deux titres de Champion du monde en 1985 et 1986. Le 5 juillet 1988, il part une nouvelle fois en tête de la course. Son équipier, le meilleur qu'il n'ait jamais eu, n'est autre qu'Ayrton Senna. C'est aussi son plus farouche adversaire ! Prost réussit un coup magistral en fin de course, en doublant Senna à la sortie d'une longue courbe. En 1989, il réalise le meilleur chrono des qualifications et se place une nouvelle fois en pole position du Grand Prix de France au Paul-Ricard. Senna est contraint à l'abandon dès le premier tour, ce qui laisse tout le loisir à Alain Prost de s'imposer. À la fin de la saison, il remporte son 3^e titre mondial mais annonce, malgré tout, son changement d'écurie. En 1990, c'est au volant de sa Ferrari, qu'il s'impose au Castellet pour la 3^e fois consécutive et la 4^e fois de sa carrière. C'est en 1993, après une saison en tant que commentateur et non pas pilote, qu'il remportera son 4^e titre de Champion du monde. En tout, le pilote français a remporté 51 victoires sur les 199 Grands Prix auxquels il a participé.

Alain Prost est le dernier pilote à s'être imposé au Castellet. Plus pour longtemps... ■

UN SITE D'EXCEPTION



PILOTAGE
Un tracé F1
très sportif
P. 14 & 15

TOP DÉPART
Un circuit spécial F1
P. 16 & 17

RENCONTRE AVEC
Stéphane Clair
P. 18 & 19

ACCUEIL
Un site moderne
P. 20 & 21

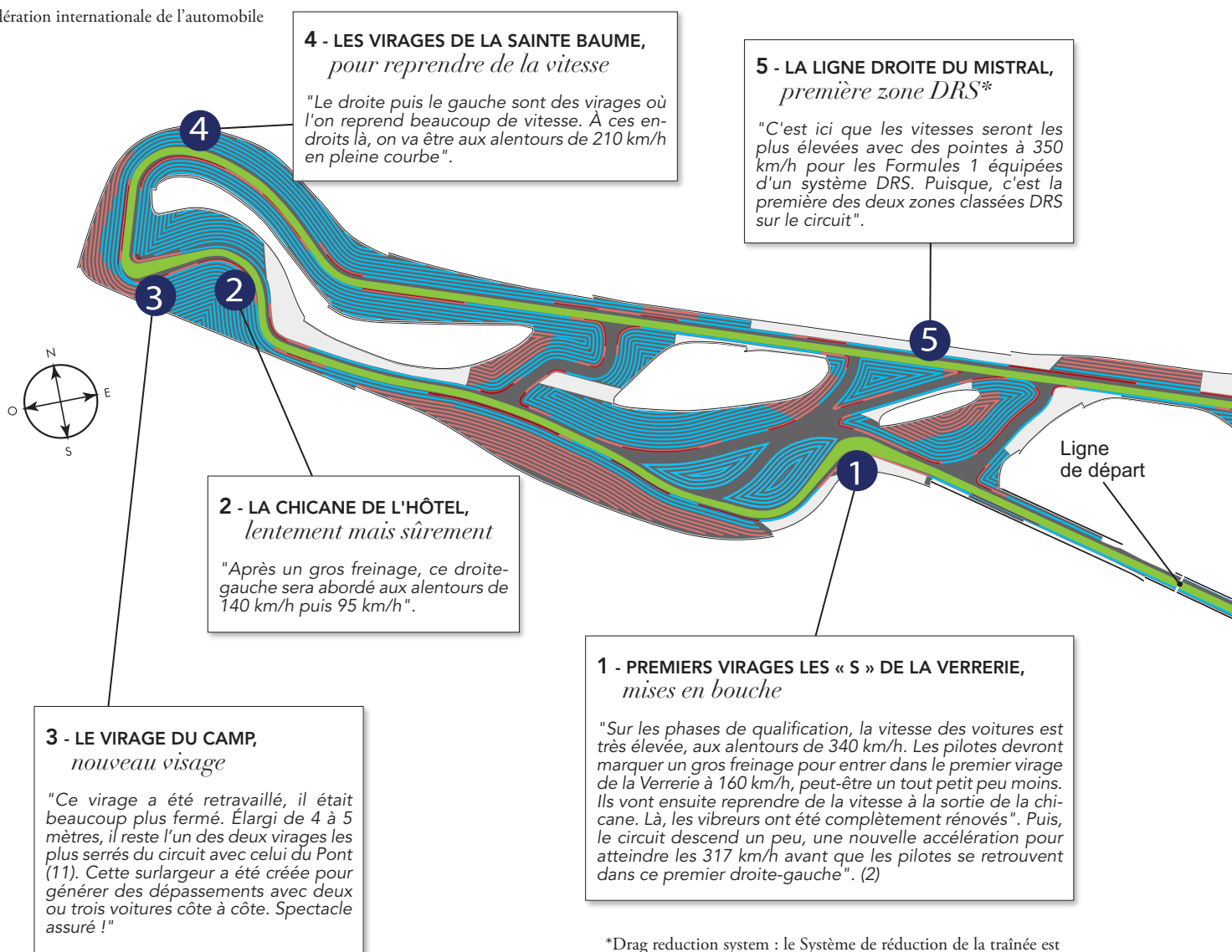
SENSATIONS FORTES
Un circuit,
des animations
P. 22 & 23

Entrée des stands du circuit Paul-Ricard aujourd'hui

UN TRACÉ F1 *très sportif*

De 95 à 345 km/h... Des plus belles accélérations sur deux lignes droites, aux virages rythmés et techniques en référence à la puissante courbe de Signes, le directeur des pistes du circuit Paul Ricard, André Rey, nous commente ce nouveau tracé encore jamais testé en F1 et nous dévoile ses vitesses estimées par le simulateur de la FIA*.

* Fédération internationale de l'automobile



*Drag reduction system : le Système de réduction de la traînée est un dispositif mobile monté sur l'aileron arrière d'une Formule 1 permettant de réduire la traînée aérodynamique au détriment de l'adhérence au sol.

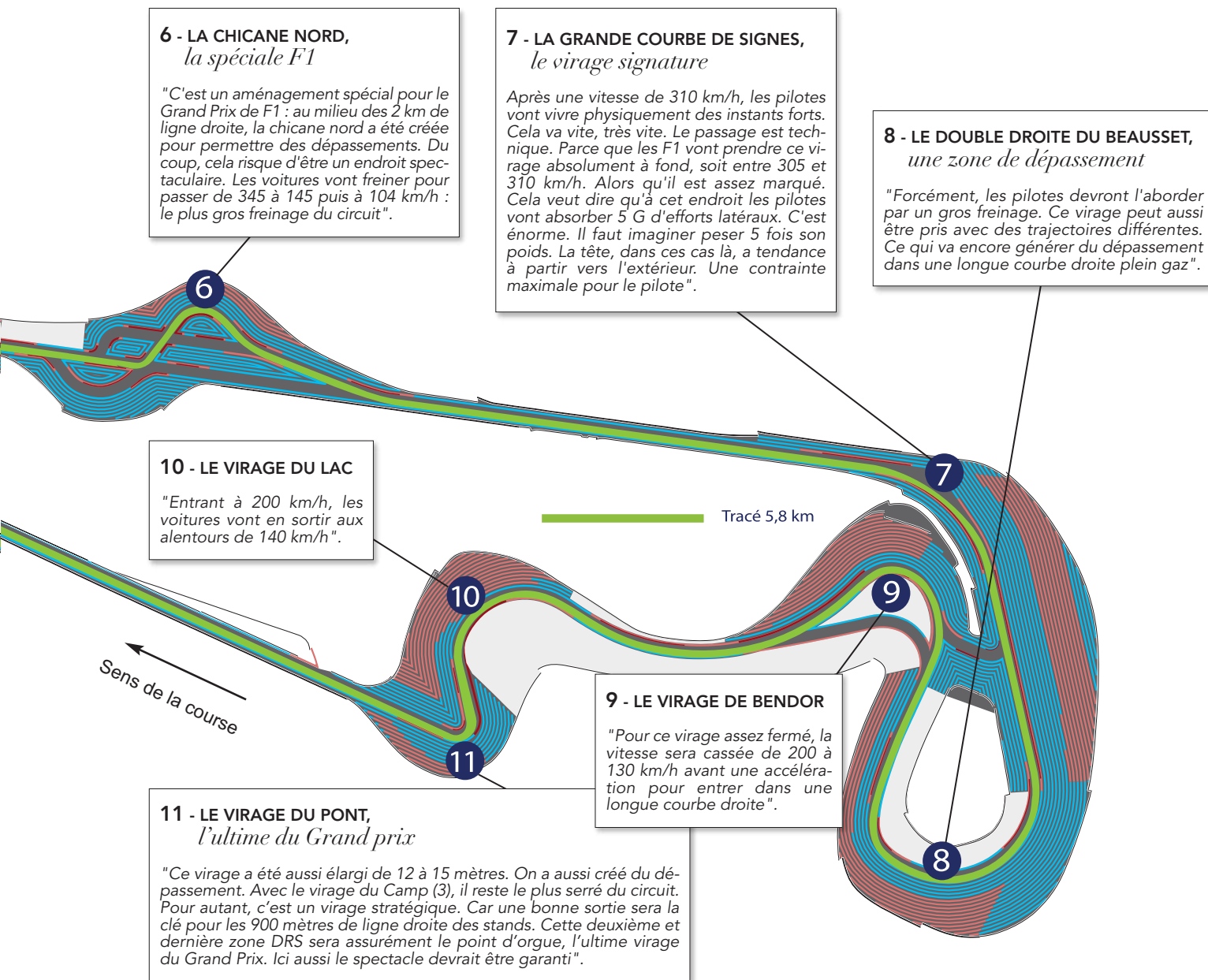


André Rey
 Directeur des pistes
 du circuit Paul-Ricard depuis 6 ans.

Ses missions : il gère la sécurité et la gestion de la piste technique. Il adapte le circuit aux différentes réglementations auto, moto, camion... Lors de compétition, il mène l'ensemble des intervenants sportifs comme les Marshal* avec lesquels il réalise les briefings des courses. Il a aussi en charge l'organisation et la gestion des services de sécurité nécessaires (pompiers, ambulance...). Pour la F1, le jour du Grand Prix de France, il sera le bras armé du directeur de course Charlie Whiting. Entre les stands et le pourtour de la piste, il pourra s'appuyer sur 350 personnes.

"ADAPTER SON TRACÉ À LA FORMULE 1 D'AUJOURD'HUI, SANS LE DÉNATURER, C'ÉTAIT TOUT L'ENJEU DU CIRCUIT PAUL-RICARD VERSION 2018"

* Marshal, commissaire de piste



UN CIRCUIT *spécial F1*



Pour le retour du Grand Prix de France de Formule 1, le circuit Paul-Ricard a entrepris de grands travaux de maintenance et d'aménagements de sa piste.

Mais pas que. De nombreuses infrastructures ont dû être modifiées avant le top départ.

élargie pour faciliter le départ. Les virages du Camp et du Pont très lents ont été également élargis pour accélérer les vitesses de passage et favoriser

les dépassements lors du Grand Prix (lire le circuit commenté pages 14-15). Enfin la ligne droite Mistral sera entrecoupée par une chicane pour créer de nouveaux dépassements.

LES RUN OFF BLEUS ET ROUGES, LA MARQUE RICARD

Si ce n'est pas une invention récente, leur mise en scène colorée en bleu et rouge en 2000, était une première mondiale. Aujourd'hui, les run off sont toujours présents sur la piste Paul-Ricard, plus rutilants que jamais. Ils offrent une sécurité en cas de perte

UN TRACÉ PARMIS 180 OPTIONS

Offrir de la place au freinage, comme à la relance, créer du dépassement, il aura fallu plusieurs mois de travaux sur le circuit, le tout, validé par la Fédération internationale de l'automobile (FIA), pour préparer les 5,8 km d'un tracé sportif. Sur les 180 solutions de piste offertes par le circuit Paul-Ricard, une s'est rapidement détachée, alternant virages serrés, deux lignes droites, une courbe puissante. Pour y répondre, trois virages du tracé ont été modifiés : La Verrerie a été

de contrôle de véhicule. *"En entrant en sur-vitesse, le véhicule passe sur la première zone bleue avec une adhérence quasi identique au goudron. Ce qui permet au pilote de reprendre sa trajectoire. Si la vitesse est plus élevée, le passage en zone rouge, d'une texture plus abrasive, permettra le ralentissement de la voiture"*, explique André Rey, directeur des pistes de circuit Paul-Ricard.

LES "TECPRO", UNE PALISSADE ÉLASTIQUE

Réalisés par une entreprise locale, les "Tecpro" sont des éléments, qui mis les uns derrière les autres, forment une palissade en plastique dans laquelle des sangles sont enfermées. En cas de choc, *"la structure va se déformer sans créer de trou. Elle amortit le choc et retient les éléments comme pourrait le faire un filet"*, explique André Rey. Fort de ce succès, ces éléments sont aujourd'hui présents sur les circuits du monde entier. Des grillages correspondant aux normes de la FIA et des palissades de pneus sont venus compléter ce dispositif de sécurisation le long de la piste.

UN PISTE NEUVE

Depuis sa modernisation dans les années 2000, la piste n'avait pas été rénovée. Rabotée de 5 cm, elle a été entièrement recouverte d'un nouvel enrobé. Plus pérenne dans le temps - les voitures de course étant très rapides et avec beaucoup d'appuis aérodynamiques - il répond au cahier des charges de la Formule 1, mentionnant *"que la surface doit conserver le plaisir du pilotage. Ce qui implique qu'elle doit être la plus lisse et la plus régulière possible et surtout sans défaut. Mais pour conserver le plaisir du pilotage, il faut qu'elle ne soit ni trop glissante ni trop abrasive"*, explique André Rey. La voie des stands, appelée la pit-lane, a aussi subi la même rénovation. Au total, il aura fallu 10 000 tonnes d'enrobé pour rénover les 90 000 m² de surface de piste.

UNE ÉQUIPE DE SÉCURITÉ PRÉPARÉE POUR LE JOUR J

Implantée en rez-de-chaussée, jouxtant les paddocks, la salle de contrôle accueille le directeur de la course et ses assesseurs. Parmi eux, André Rey du circuit Paul-Ricard fera l'interface entre Charlie Whiting de la FIA et les personnes intervenants sur la piste. Il sera son bras armé et devra ré-



pondre à ses demandes lors de la compétition : enlèvements de véhicules en panne ou accidentés, nettoyage de la piste et de ses abords... Avec son équipe, il s'y prépare depuis des mois. *"Nous avons essayé de tester le plus grand nombre de scénarii"*, pour autant l'homme est aussi conscient que ce jour-là, l'imprévu reste inévitable, mais pas insurmontable. *"C'est une première. Nous savons que tous les yeux seront braqués sur nous. Une erreur de notre part et notre image sera écornée"*.

L'ACCUEIL REPENSÉ

Accueillir 65 000 spectateurs quotidiennement sur trois jours, au-delà du bon déroulement de la course, le challenge du circuit Paul-Ricard a été aussi de repenser ses équipements d'accueil, parmi lesquels la construction d'un nouveau centre de presse d'une capacité de 500 personnes, et un nouveau paddock de 16 000 m². Le Grand Prix de



France de F1, ce sont aussi des courses supports se déroulant autour de l'événement. *"Nous avons installé des tribunes éphémères comprenant 51 000 places assises. Pour fluidifier les accès spectateurs, 3 nouvelles portes d'accès à l'ouest ont été ouvertes avec de nouvelles passerelles piétonnes"*, explique Stéphane Clair, directeur du circuit Paul-Ricard. ■

Stéphane Clair,

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU CIRCUIT PAUL-RICARD



"Sur un an, 6,9 millions d'€ ont ou vont être investis dans les installations du circuit pour l'accueil du Grand Prix de France"

Après plusieurs années de travail pour le retour du Grand Prix de France de Formule 1 sur le circuit, qu'avez-vous ressenti lorsque vous avez appris, l'année dernière, que le Paul-Ricard était retenu ?

Je suis arrivé en 2011 et il y avait déjà le rêve de voir la F1 revenir sur le circuit Paul-Ricard. J'y ai toujours cru. Même si personne n'y croyait. On m'a toujours pris pour un doux rêveur, ou pour un fou installé sur son plateau. Donc, on l'a fait dans le plus grand secret, pour éviter les difficultés que nous avons connues auparavant. Nous avons signé notre contrat avec la Fom*, sans que personne ne soit au courant. C'était un aboutissement. On nous l'a reproché. Mais nous n'avons pas eu non plus de réaction négative.

Savez-vous ce qui a fait la différence ?

Quand on dit, les planètes s'alignent : c'est exactement, ce qui s'est passé. C'est-à-dire qu'il y avait une volonté locale, un monde de la F1 et la Fom évoluant et ayant besoin de la France, un pays reconnu dans cette discipline. Et puis, un circuit, le Paul-Ricard qui est resté l'un des plus en vue. Mis bout à bout, l'équation est résolue, en tous les cas sur le papier. Reste maintenant, à ce que les spectateurs répondent à la demande. C'est notre ressource principale, il ne faut pas se leurrer. Ce sont les gens qui assistent au spectacle qui en payent la plus grande part. Et c'est tout. Tout le reste revient à la Fom : la publicité au bord de la piste, les droits d'inscription des écuries, les droits télé et la revente d'images...

Le soutien des collectivités a-t-il joué un rôle important pour le retour du Grand Prix de F1 en France ?

Il est indispensable. Parce que le dossier que nous avons remporté s'appuie sur les collectivités locales. Nous sommes allés voir les détenteurs des droits commerciaux, Formula One Management, avec un business plan local porté par un Groupement d'intérêt public (GIP). Car, jusqu'à présent le dossier était porté nationalement, mais finalement avec une mobilisation locale insuffisante. Lorsque j'ai repris le flambeau, nous avons travaillé non pas sur le volet sportif, mais sur le volet économique. Le Département et la Chambre de commerce et d'industrie du Var ont toujours été des supporters pour le retour du Grand Prix. Mais globalement, on a bien senti qu'il fallait l'énergie et une capacité mobilisatrice plus importante. C'est à ce moment-là, que nous sommes allés présenter le dossier à Christian Estrosi, maire de Nice en lice pour la présidence de la Région Provence-Alpes-côte d'Azur. Tout est parti de là.

Le Groupement d'intérêt public a été constitué pour le retour du GP de Formule 1 sur le circuit Paul-Ricard, demain quelles seront ses missions ?

Le Groupement d'intérêt public est engagé dans le Grand Prix de France pour 5 ans. Et durant toute cette période, il aura comme mission de le promouvoir. C'est-à-dire, de le faire vivre. Il va falloir trouver des spectateurs, des partenaires, mettre en place des campagnes de promotion, la billetterie... Le Grand Prix 2018 n'est pas un essai. Il faut que cela se passe bien jusqu'au bout.

En quoi le circuit Paul-Ricard est l'un des plus beaux du monde ? Qu'est ce qui le caractérise ?

D'abord, il est à quelques encablures du littoral, au pied de la montagne, en pleine nature et au soleil. Quand on rentre sur le circuit Paul-Ricard, on a l'impression d'entrer dans un parc. Nos installations sont belles. La vue est dégagée jusqu'à la mer. Sur l'installation même, le circuit a un design particulier. Visuellement et graphiquement, ses bandes bleues et rouges sont connues dans le monde entier, c'est notre signature, et aussi un modèle pour les autres circuits. Pour finir, ce qui fait sa magie, contrairement à tous les circuits récents, le Paul-Ricard a une histoire, un passé.

Depuis 2001, de très grands travaux de rénovation ont été entrepris sur le circuit. Quels autres changements avez-vous réalisé plus spécifiquement pour l'accueil du Grand Prix de France de Formule 1 ?

On a dû aller encore plus loin sur la sécurité sur la piste. Parce que les Formules 1 de 2018 vont plus vite. Donc, des éléments de sécurité ont été rajoutés sur les bordures. Comme par exemple, des grillages aux normes FIA, des barrières de pneus et des Tecpro (lire page 17). On a du également réaménager un certain nombre de paddocks. Parce que la F1, c'est non seulement des F1 en piste, mais également 3 courses qui accompagnent l'événement. Comme nous attendons 65 000 visiteurs, nous avons construit ou revu de nombreuses surfaces d'accueil supplémentaires et forcément tous nos réseaux... En 2018, le circuit Paul-Ricard investit 6,9 millions d'€ pour accueillir le Grand Prix de France.

Connaissez-vous déjà le montant des retombées économiques pour notre Département ?

Le rapport est de 5 € pour 1 € investi. Les retombées économiques locales ont été estimées à 65 millions d'€. Évidemment, la part la plus importante sera pour le Var, terre d'accueil du circuit. Jusqu'à Saint-Tropez en passant par Toulon depuis le littoral, les hôtels vont afficher un beau taux de remplissage. Beaucoup d'emplois vont être créés et tenus par des Varois.

Au delà de la course, comment avez-vous appréhendé l'aspect événement international avec votre équipe ?

Notre équipe a grandi. Le jour J, nous serons 600 personnes à encadrer le fonctionnement de la manifestation. Je parle uniquement des personnes du circuit, sans compter les agents de sécurité, les hôtes, les traiteurs, les différents prestataires... En comptant les teams, au total 3 000 personnes vont travailler durant la semaine du Grand Prix.

Passé le Grand Prix de F1, le challenge pour le circuit Paul-Ricard sera de tenir le cap dans le temps : quelle stratégie avez-vous mis en œuvre ?

Le cap, on le tient déjà. Le circuit est loué 300 jours par an. Les autres jours, la piste est soumise à un arrêté d'homologation imposant sa fermeture durant 50 jours. Aujourd'hui, clairement nous allons manquer de dates. Le calcul est simple. La F1 représente 3 semaines de blocage du site en comptant le montage, la livraison et le démontage. En l'intégrant dans notre calendrier, nous avons dû replacer nos clients et trouver des astuces pour avoir une année assez équilibrée. Car, ce qui fait vivre notre circuit, c'est notre activité annuelle, et non pas la F1, qui jusqu'à présent, nous a demandé beaucoup de travail. Néanmoins, les effets d'images sont incroyables. À partir de l'année prochaine, quand le circuit Paul-Ricard aura intégré les jeux vidéos, les guides officiels... l'impact devrait être important. Cela commence déjà. Nous avons eu une demande d'un célèbre constructeur italien qui souhaite faire une série spéciale Circuit Paul-Ricard.

Pensez-vous que l'arrivée d'un très grand groupe américain, comme Liberty media* aux commandes de la F1, va changer la donne ?

Oui. Parce que Bernie Ecclestone a inventé le modèle économique de la F1. Il a été un formidable businessman. Il a créé de la valeur, là où il n'y en avait pas. Pour autant, il n'avait plus envie de changer ce modèle qui, à ses yeux, fonctionnait. Aujourd'hui, il reconnaît que l'arrivée des Américains est une ouverture vers ce qu'il n'a pas osé faire : les réseaux sociaux, les people, le populaire... Le modèle américain est tourné vers les spectateurs. Leur show F1 en est une belle preuve. Ils ont envie de montrer la Formule 1 dans la rue auprès du grand public. Pour l'Europe, ils ont choisi la France. Ils sont en train de réaliser un travail important pour séduire un public plus jeune, les 15-35 ans, avec des circuits connectés, comme la distribution de tablettes aux spectateurs qui pourront aussi suivre la course *via* une application. ■

* Formula One Management, (Fom), groupe de sociétés chargées de la promotion du championnat du monde de Formule 1, racheté en janvier 2017 par Liberty Media.



Un site MODERNE

150 hectares d'espaces verts, un parc hôtelier du 3 aux 5 étoiles, un aéro-club devenu aéroport, un Xtrem Park... Ces dernières années le circuit Paul-Ricard a bien évolué. Moderne, résolument engagé dans une démarche de développement durable ambitieuse, il offre à ses visiteurs un site dédié au tourisme et aux loisirs.

On le sait. Paul Ricard aimait réaliser des choses durables. Aujourd'hui, 48 ans après son implantation sur le plateau du Camp-du-Castellet, ses installations sont des plus modernes. "Respectueux de son environnement, le circuit est aujourd'hui un modèle pour de nombreuses enceintes sportives", assure Stéphane Clair, directeur du circuit. Engagé depuis 10 ans déjà dans une démarche de développement durable, le circuit Paul-Ricard mène plusieurs actions au sein de son entreprise comme l'installation d'un système d'api-vigilance pour mesurer la qualité de l'air. Les espaces verts et les poteaux incendie sont alimentés avec de l'eau de pluie stockée dans un lac artificiel de 60 000 m³. "100 % des déchets valorisables sont triés et recyclés. À titre d'exemple, cela représente 2 358 litres d'huile usagés par an. 2 273 pneus en 2017", comptabilise Nathalie Reitzer, en charge du développement durable sur le site. Quant au bruit, il est au cœur des préoccupations de l'entreprise. "Quatre balises ont été installées pour mesurer 24h/24 les émissions sonores. Nous avons réalisé des investissements conséquents pour les atténuer. Une

butte en terre de 8 m de haut et 800 m de long a été créée dans la courbe de Signes. Des haies très denses ont aussi été plantées près du karting et le long de la butte des tribunes", explique Stéphane Clair.

Transition énergétique oblige, "98 % des éclairages de bureau et des voies de circulation utilisent des ampoules Led. Sur un parking, nous avons installé 20 000 m² d'ombrières photovoltaïques", ajoute Nathalie Reitzer. Et pour les visiteurs en véhicule électrique, tout est prévu. Des bornes de recharge ont été installées. D'ailleurs, "en interne nous avons renforcé notre flotte avec douze véhicules électriques. Et bientôt, un espace sera dédié aux technologies hydrogènes". ■

D'UN AÉRO-CLUB À UN AÉROPORT

Avec plus de 11 000 mouvements annuels, l'aéroport privé du Castellet accueille des avions du monde entier.

"Nous avons à la fois une clientèle qui vient sur le circuit et dans nos hôtels. C'est une zone de transit en hélicoptère pour le Golfe de Saint-Tropez, Nice ou Monaco", explique Stéphane Clair. Une conciergerie de luxe répond à toutes les attentes d'une clientèle exigeante. "Les amateurs de sensations fortes peuvent vivre une expérience aéronautique extrême depuis notre aéroport, avec la possibilité de louer un avion d'entraînement militaire, un L-39 Albatros."



UN CIRCUIT, *des animations*

École de pilotage de F1, Xtrem park, événements attendus en 2018... sur deux ou quatre roues, sur sa piste ou sur son site, le circuit Paul-Ricard offre un bel espace de loisirs pour toute la famille.



© Circuit Paul-Ricard

PILOTER UNE F1 MODERNE SUR PAUL-RICARD

Apprendre à piloter l'ex-monoplace de Kimi Räikkönen, c'est une belle proposition faite par Winfield racing school, installée depuis 2016 sur le circuit Paul-Ricard. Grâce au partenariat avec Renault sport Formule 1 team, elle est la seule école de pilotage au monde à proposer de conduire une F1 moderne dotée de ses 700 chevaux. Installée à l'emplacement même de l'ancienne base de Renault sport Formule 1 des années 80-90, l'école "offre des installations idéales avec un accès direct à la piste", précise Stéphane Clair, directeur général du circuit Paul-Ricard. Expérience, engagement, émotion, exclusivité sont les maîtres mots de ce programme de pilotage qui a pour objectif "de ne plus jamais regarder un Grand Prix de la même manière".

www.winfieldracingschool.com

UN XTREM PARK

Créé pour les enfants et pour les adultes, l'Xtrem park dédié aux activités extrêmes a ouvert ses portes en 2015. Tyrolienne, quick jump et free-jump, randonnées en quad sur les 1 500 hectares clos, simulateurs de pilotage, karting, kids club, visites guidées du circuit... sans oublier les stages de pilotage moto chez Easymonneret, ou auto chez Auto Gt drive, ou encore auprès de ComIgrand pour les enfants, plus d'une dizaine d'animations sont proposées du mercredi au dimanche sur le site du circuit. "Après seulement trois ans d'existence, l'Xtrem park connaît un véritable succès à la fois auprès des amateurs de sensations fortes et aussi des enfants pour lesquels nous avons créé des espaces avec des animations ciblées. Les jeunes sont notre public de demain", assure Stéphane Clair.



© Morgan Mathurin - Circuit Paul-Ricard

LE CALENDRIER DES COURSES 2018

Le circuit Paul-Ricard propose tout au long de l'année un programme soutenu de compétitions de sports mécaniques. Mais il accueille également toute sorte de manifestations sportives ! À chaque fois, de nombreuses animations sont au rendez-vous dans les paddocks.

4^e ÉDITION DE L'ÉVÉNEMENT VÉLO ET RUNNING

► 30 juin & 1^{er} juillet

Au programme : deux épreuves cyclistes d'endurance de 6 h ou 24 h, en solo ou par équipe et des courses de running programmées le 30 juin au matin dont une réservée aux femmes "La Castellane" et une autres aux enfants "La Pitchoun".
Inscriptions sur www.evenementvelo.fr



© Circuit Paul-Ricard

DIX MILLE TOURS

► 1^{er} & 2 septembre

Les Dix mille tours rassemblent en compétition plus de 300 véhicules historiques de course, datant de 1950 à 1990. Près de 600 voitures de collections sont également attendues !

Enceinte générale gratuite.

Accès Paddock 15 €.

Gratuit pour les - de 16 ans.



© Circuit Paul-Ricard

FUN CUP

► 8 & 9 septembre

Près d'une centaine de coccinelles de course et une trentaine de Mitjet 2L, rassemblées respectivement pour le Championnat FRC (Fun Racing Cars) Fun Cup et le Championnat Mitjet 2L Endurance, voilà ce qui est proposé au public dans une ambiance colorée et chaleureuse.

Enceinte générale gratuite,

Paddock réservé aux abonnés 2018.

BOL D'OR

► 14 & 16 septembre

La 82^e édition de la plus célèbre des compétitions moto de 24 h attend 500 pilotes qui s'affronteront sur 3 courses. Plus d'une centaine d'exposants proposeront aux 65 000 spectateurs attendus, animations et expositions.

De 70 à 86 €. www.boldor.com



© Circuit Paul-Ricard

SPARTAN RACE

► 6 octobre

Plus de 6 000 participants et spectateurs sont prévus pour cette course d'obstacles, unique en son genre : elle s'effectue de nuit. Différents parcours sont proposés aux coureurs en fonction de leur catégorie, des juniors aux pros. Chaque parcours est jalonné d'obstacles naturels ou construits, sur lesquels ils doivent courir, sauter, grimper...

À partir de 59 € le dossard.

www.spartanrace.fr

CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA DES CIRCUITS

► 13 & 14 octobre

Les ultimes courses du championnat de France FFSA GT se dérouleront sur le circuit Paul-Ricard, où titres et accessits seront décernés. D'autres disciplines majeures seront également au programme : la Porsche Carrera Cup France et la Porsche GT3 Cup Challenge Benelux, la Peugeot 308 Racing Cup, le Championnat de France F4, et pour la première fois en France, les monoplaces du Boss GP.

www.south.gt4series.com



© Circuit Paul-Ricard

FINALE INTERNATIONALE RENAULT CLIO CUP

► 3 & 4 novembre

Championnats espagnols, français, italiens et d'Europe centrale, soit près d'une centaine de concurrents. Les meilleurs sprinters de la Clio Cup de Chine et du Royaume-Uni, au volant de la 4^e génération de la Clio Cup, seront également au rendez-vous.

www.renaultsport.com

RALLYCIRCUIT

► 8 & 9 décembre

La 2^e édition du Rallycircuit est ouverte à tous, amateurs comme professionnels. Il s'agit d'une course de rallye hors norme et spectaculaire sur un tracé dans l'enceinte fermée du circuit Paul-Ricard. À bord de voitures de rallye modernes ou historiques, de grands champions des sports mécaniques, accompagnés de personnalités, se retrouveront pour s'affronter.

www.rallycircuit.fr



LE GRAND PRIX DE FRANCE DE F1



**LE RETOUR DU GRAND
PRIX DE FRANCE AU
CASTELLET**

P. 26

**QUESTIONS À
Chase Carey,
président de Liberty
media / Jean Todt,
président de la FIA**

P. 27 à 29

**LES TEMPS FORTS
Plus qu'une course,
un événement !**

P. 30

**REPÈRES
Un événement
international**

P. 31

**COMPÉTITION
Les écuries, les pilotes**

P. 32 & 33

**AVIS D'EXPERTS
Jean Alesi /
Yannick Dalmas**

P. 34 & 35

**DÉCRYPTAGE
La Formule 1,
révision en 10 points**

P. 36

© Adobe Stock



FORMULA 1
GRAND PRIX DE FRANCE 2018
LE CASTELLET

LE RETOUR *du Grand Prix de France au Castellet*

Si la dernière course de Formule 1 sur le territoire français s'est courue à Magny-Cours en 2008, c'est au Castellet, sur le mythique circuit Paul-Ricard, que l'épreuve française du Grand Prix revient et pour 5 ans au minimum. Focus sur les coulisses de ce retour.

En 2012, c'était presque fait ! Le Grand Prix de France de F1 devait faire son retour au calendrier du Championnat du monde, sur le circuit Paul-Ricard. Mais l'idée n'a pas abouti pour des raisons politiques et économiques. Toutefois, ce projet existait et ses artisans, Eric Boullier, patron sportif de l'écurie McLaren, Arnaud Péricard, avocat et Gilles Dufeigneux, ancien délégué interministériel aux grands événements sportifs, ne comptaient pas en rester là. C'est pourquoi, avec Stéphane Clair, directeur général du circuit Paul-Ricard, Christian Estrosi, alors Maire de Nice et futur Président de la Région Paca, et différents acteurs locaux, dont les collectivités territoriales, ils ont mis tous les moyens en place pour renouer avec le Grand Prix de France de Formule 1. Un Groupement d'intérêt public (GIP)* "Grand prix de France – Le Castellet" a été créé. Le Département du Var a tout de suite adhéré à cette structure qui réunit l'ensemble des acteurs concernés afin de piloter au mieux l'organisation de cet événement phare, d'envergure internationale. Il profitera aux Varois mais aussi à l'ensemble du département, et notamment à l'économie locale et au monde de l'automobile. Les retombées touristiques et économiques attendues sont estimées à 65 millions d'€. En 2017, le Département a déjà versé 219 200 €. Il a abondé à hauteur de 2 millions d'€ en 2018 et le fera durant les 4 années qui viennent. ■

* Membres du GIP "Grand Prix de France – Le Castellet" : la Région Paca, le Département du Var, les Métropoles Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur et Aix-Marseille-Provence, la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, la Chambre de commerce et d'industrie régionale, la Chambre de commerce et d'industrie du Var et la société Excelis, propriétaire du circuit du Castellet.

Chase Carey,

PRÉSIDENT DE LIBERTY MEDIA

Président de Liberty media, Chase Carey est, depuis un an, une nouvelle figure dans la F1. S'il est moins connu que son prédécesseur Bernie Ecclestone, au vu de son parcours professionnel et de sa réputation, il n'aura pas de mal à se faire un nom sur les circuits. À 62 ans, l'ancien patron de la 21st Century Fox1 – partenaire et conseiller de confiance de Rupert Murdoch - est décrit comme un fin négociateur.

Cela fait un an que Liberty media a racheté la F1, vous succédez à Bernie Ecclestone, quelle sera l'empreinte Carey ?

La F1 n'est pas à moi. Ce n'est plus un one-man show. Le groupe Liberty media a décidé de faire un investissement à long terme, dans ce que nous considérons être, le plus grand

spectacle de course de la planète. Liberty media est un groupe de personnes, avec Sean Bratches pour la partie commerciale, qui travaille dur pour améliorer continuellement notre sport, pour augmenter le nombre de fans, pour en tirer le meilleur parti. C'est quelque chose qui n'a pas été fait ces dernières années. Pour la partie sportive, il y a un autre groupe dirigé par Ross Brawn, un homme de grande expérience technique et de course. Il travaille avec la FIA sur l'élaboration d'un cadre pour les règlements techniques et sportifs à court et à long terme. Le tout en collaborant avec les promoteurs pour trouver des moyens d'améliorer les circuits afin de rendre la course encore plus spectaculaire. Toucher ces cibles et d'autres est la marque que nous voulons faire sur la Formule 1.

Vous souhaitez porter la Formule 1 encore plus haut. Plus précisément, comment comptez-vous développer la marque F1 ?

Nous voulons exploiter le grand potentiel de la Formule 1, qui ne l'a pas été au cours de la décennie précédente, en particulier dans le secteur numérique. Nous croyons fermement que la Formule 1 est un excellent divertissement sportif. Nous voulons développer les deux parties, avec le concept d'un Grand Prix en tant que spectacle, attirant un public plus large de fans. C'est pourquoi, suite au grand succès du London F1 Live de juillet dernier, pour cette année 2018 nous organisons quatre Festivals de F1 dans les grandes villes - Shanghai, Marseille, Berlin et Miami. Ces spectacles se déroulent lors des Grands Prix organisés dans ces pays. En même temps, nous voulons rendre le sport plus spectaculaire et nous travaillons avec toutes les parties prenantes, les équipes et la FIA. Tout en gardant à l'esprit les



© Liberty media

souhaits de nos fans, qui sont l'atout le plus important de la Formule 1. Dès le départ, c'est dans cet état d'esprit que nous avons travaillé dur pour découvrir qui ils sont. Ce qu'ils aiment dans le sport et ce qu'ils aimeraient voir d'autre. C'est un domaine qui n'a jamais été étudié en détail auparavant, mais qui nous semble crucial.

Dès cette saison 2018, vous avez mis fin à une tradition en F1, la présence des "grid girls" sur les grilles de départ. En quoi la présence de ces jeunes mannequins indiquant l'emplacement des monoplaces est elle aujourd'hui "dépassée" ?

Honnêtement, nous croyons que la présence des "grid girls" n'est plus pertinente ou appropriée pour la Formule 1 et ses fans, anciens et nouveaux dans le monde entier. Bien qu'il ne fasse aucun doute qu'elles faisaient partie, depuis des décennies, d'un certain élément de l'iconographie de la Formule 1. Nous devons garder à l'esprit que les "grid girls" ne servaient aucun but réel. Au lieu de cela, nous avons pensé, que les moments précédents le début de la course pourraient être l'occasion de présenter une initiative qui serait plus pertinente et intéressante pour les fans, en particulier les plus jeunes. C'est pourquoi nous avons créé, avec la FIA, une nouvelle initiative baptisée FIA F1 Future Stars. Elle offre, à chaque Grand Prix, la possibilité à 20 enfants choisis par l'instance dirigeante du sport automobile local de participer le dimanche, le jour de la course, à la cérémonie et à proximité de leur pilote préféré de Formule 1.

Vous n'étiez pas encore à la tête de la F1, lorsque la Fom a accepté la candidature de la France. Que pensez-vous du retour de notre pays dans la compétition ?

La France a joué un grand rôle dans l'histoire de la Formule 1. Après son absence durant une décennie, nous sommes ravis que ce Grand Prix soit de retour sur le calendrier. Cela explique pourquoi, nous avons choisi Marseille pour accueillir l'un des quatre festivals de F1 de cette année. Nous pensons qu'il y a beaucoup d'intérêt pour ce sport en France et qu'il mérite de le célébrer avec ces deux grands moments : le Grand Prix lui-même sur le merveilleux circuit Paul-Ricard au Castellet et le Festival de Marseille qui se déroule du 20 au 24 juin et dont je suis sûr que ce sera un grand succès. ■

Jean Todt, PRÉSIDENT DE LA FIA

Depuis plus d'un siècle, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) a construit l'histoire du sport automobile. À la tête de cette puissante institution depuis 2009, Jean Todt œuvre pour la gestion sportive des plus importantes courses mondiales, dont le championnat du monde de F1 reste l'épreuve phare.

Que pensez-vous du retour de la F1 en France, sur le circuit Paul-Ricard au Castellet ?

En tant que président de la Fédération internationale de l'automobile, je suis naturellement très heureux du retour du Grand Prix de France au calendrier du championnat du monde de Formule 1, après dix ans d'absence. La France et le sport automobile ont une histoire commune depuis les origines ; ce n'est pas par hasard que le terme français "Grand Prix" est toujours utilisé, et le Grand Prix de France de F1 a sa place parmi les plus grandes courses mondiales, comme les 24 Heures du Mans. Enfin, le choix du circuit du Castellet, dans un des plus beaux départements de France, le Var, et une de ses régions les plus attractives, la Provence, renoue avec une histoire glorieuse entamée dans les années 70 et 80 et constitue un atout supplémentaire pour son succès.

Connaissez-vous ce circuit ?

Je l'ai vu naître et j'ai assisté à la première course qu'il a accueillie. Il dégage une atmosphère unique. Non seulement j'apprécie son tracé original, avec sa mythique ligne droite du Mistral ou sa célèbre courbe de Signes, mais je salue également les travaux de modernisation qui ont été effectués, comme l'agrandissement des tribunes ou la nouvelle salle de presse.

Le tracé du Grand Prix de France 2018 au Castellet a fait l'objet d'une réflexion très poussée entre la FIA, le circuit, le GIP, la Fom (rachetée début 2017 par Liberty media) et différents spécialistes. Y-a-t-il eu des critères incontournables pour la Fédération ?

Bien sûr : la sécurité des pilotes, des commissaires et des spectateurs pendant les essais et la course est un critère incontournable pour la FIA. La sécurité des circuits en constitue un des piliers fondamentaux et nous avons progressé en ce sens ces dernières années.

Quelle relation entretenez-vous avec Liberty media qui a désormais en charge l'organisation et l'exploitation commerciale des courses de F1 ?

Excellente. Chacun est dans son rôle : la FIA est le régulateur du sport automobile, responsable des règlements et de son développement à terme. Liberty media est le promoteur, qui assure le côté commercial et économique. Cette distinction nécessaire ne nous empêche pas de défendre des objectifs communs comme l'amélioration du spectacle, le renforcement de la sécurité, le contrôle des coûts.

L'institution que vous présidez est l'autorité de référence en matière sportive et réglementaire du championnat du monde de F1. Pouvez-vous résumer les principales évolutions du règlement sportif et technique en 2018 ?

En matière de sécurité, nous mettons en place cette année

en F1 - comme en F2, en F3 et en Formula E - une importante innovation : l'introduction du Halo sur les monoplaces, sorte d'arceau au-dessus du cockpit pour mieux protéger la tête des pilotes, notamment en cas de choc avec une pièce de carrosserie qui se détache, comme une roue. Cela fait suite à une demande unanime et légitime des pilotes eux-mêmes, après plusieurs accidents graves.

Ensuite, il y a quelques changements aérodynamiques, comme la fin des inélégants ailerons de requin à l'arrière des voitures, et quelques modifications moteur, notamment un meilleur contrôle de la combustion d'huile.

En 2015, vous avez été nommé envoyé spécial pour la sécurité routière dans le monde par le secrétaire général des Nations unies. Comment appréhendez-vous cette question ?

Je défends la sécurité en piste comme sur la route, et je considère aussi la course comme un laboratoire pour la faire progresser. Chaque jour, 3 500 personnes meurent sur les routes dans le monde, dont 500 enfants. En un an, cela représente 1,250 million de morts et plus de 50 millions de blessés. Nous devons combattre ce fléau inacceptable en appliquant aux quatre coins de la planète, les règles de base qui protègent chacun d'entre nous : respect des limitations de vitesse, port de la ceinture de sécurité et du casque pour les deux-roues, pas d'usage d'alcool ou du téléphone au volant. Ce combat est pour moi essentiel. ■



© FIA

PLUS QU'UNE COURSE, *un événement !*

LE PROGRAMME JOUR PAR JOUR

► Jeudi 21 juin

À vos marques, prêt, partez ! Pour les heureux détenteurs d'un Pass 3 jours, le week-end commence dès le jeudi. C'est la journée durant laquelle les équipes terminent l'installation de leurs "motorhome". Véritables structures montées sur les circuits à chaque Grand Prix, elles permettent l'accueil des membres de l'équipe et de leurs invités. Ce jour-là, les pilotes sont aussi à pied d'œuvre. Ils parcourent la piste en marchant, afin de l'inspecter dans ses moindres détails.

► Vendredi 22 juin

Après une journée d'installation et de repérages, il est temps de faire chauffer les moteurs ! **Les essais libres de Formule 1** constituent les temps forts de cette journée. De 12 h à 13 h 30, les pilotes participent à la première séance d'essais libres qui constitue, pour tous, le premier contact avec la piste du Grand Prix de France. Cette étape est essentielle pour les équipes qui vérifient les réglages des véhicules, les ajustent, et testent quelques nouvelles pièces d'équipement. Une deuxième séance d'essais libres est disputée de 16 h à 17 h 30. Elle permet de valider les modifications de réglages adoptées après les premiers tours. Les pilotes évaluent aussi la performance des pneus et analysent leurs comportements en vue de la compétition. En marge de la course reine, les spectateurs ne doivent pas manquer **les essais libres pour les Masters Endurance Series, les GP3 Series, l'Eurocup Formule Renault et la Formule 2**, antichambre de la F1. Les pilotes de cette dernière catégorie entrent en piste pour les qualifications à 17 h 55, suivis, à 18 h 50, des GP3 Series.

► Samedi 23 juin

Place à la troisième séance d'essais libres, dédiée à la performance et à la préparation de la **phase qualificative du Grand Prix de France de F1** qui a également lieu ce jour-là, à 16 h. Cette dernière se déroule en trois étapes et détermine la composition de la grille de départ. En Eurocup Formule Renault et Masters Endurance Series, il est aussi question de qualifications. Elles ont lieu tôt le matin tandis que les courses sont programmées en fin de journée. À voir aussi, **la course de Formule 2**.

► Dimanche 24 juin

Tous les spectateurs sont dans les starting-blocks pour assister au **Grand Prix de France de Formule 1**.

L'adrénaline monte progressivement avec de **nombreuses courses le matin en Masters**

Endurance Series, GP3 Series, F2 et Eurocup Formule Renault. Avant le top départ, à 16 h 10, il faut lever les yeux au ciel pour la **parade de la Patrouille de France**. Enfin, c'est David Guetta, DJ mondialement connu, qui clôturera ce week-end de fête populaire, avec **un concert exceptionnel** sur le circuit Paul-Ricard.

© EPAA / Armée de l'air



LE PROGRAMME HEURE PAR HEURE

► Vendredi 22 juin

9 h 30 : Masters Endurance Series – Essais libres

10 h 25 : GP3 Series – Essais libres

12 h : Formule 1 – Essais libres 1

13 h 55 : F2 – Essais libres

16 h : Formule 1 – Essais libres 2

17 h 55 : F2 – Qualifications

18 h 50 : GP3 Series – Qualifications

19 h 45 : Eurocup Formule Renault – Essais libres

► Samedi 23 juin

7 h 30 : Eurocup Formule Renault – Qualifications 1

8 h 25 : Masters Endurance Series – Qualifications

9 h 15 : Eurocup Formule Renault – Qualifications 2

11 h 30 : GP3 Series – Première course

13 h : Formule 1 – Essais libres 3

16 h : Formule 1 – Qualifications

17 h 30 : F2 – Course 1

19 h : Masters Endurance Series – Course 1

19 h 50 : Eurocup Formule Renault – Course

► Dimanche 24 juin

9 h 35 : Masters Endurance Series – Course 2

11 h 10 : GP3 Series – Course 2

12 h 20 : F2 – Course 2

13 h 35 : Eurocup Formule Renault – Course 2

14 h 40 : Parade des pilotes

15 h 56 : Hymne national

16 h 10 : Formule 1 – Course



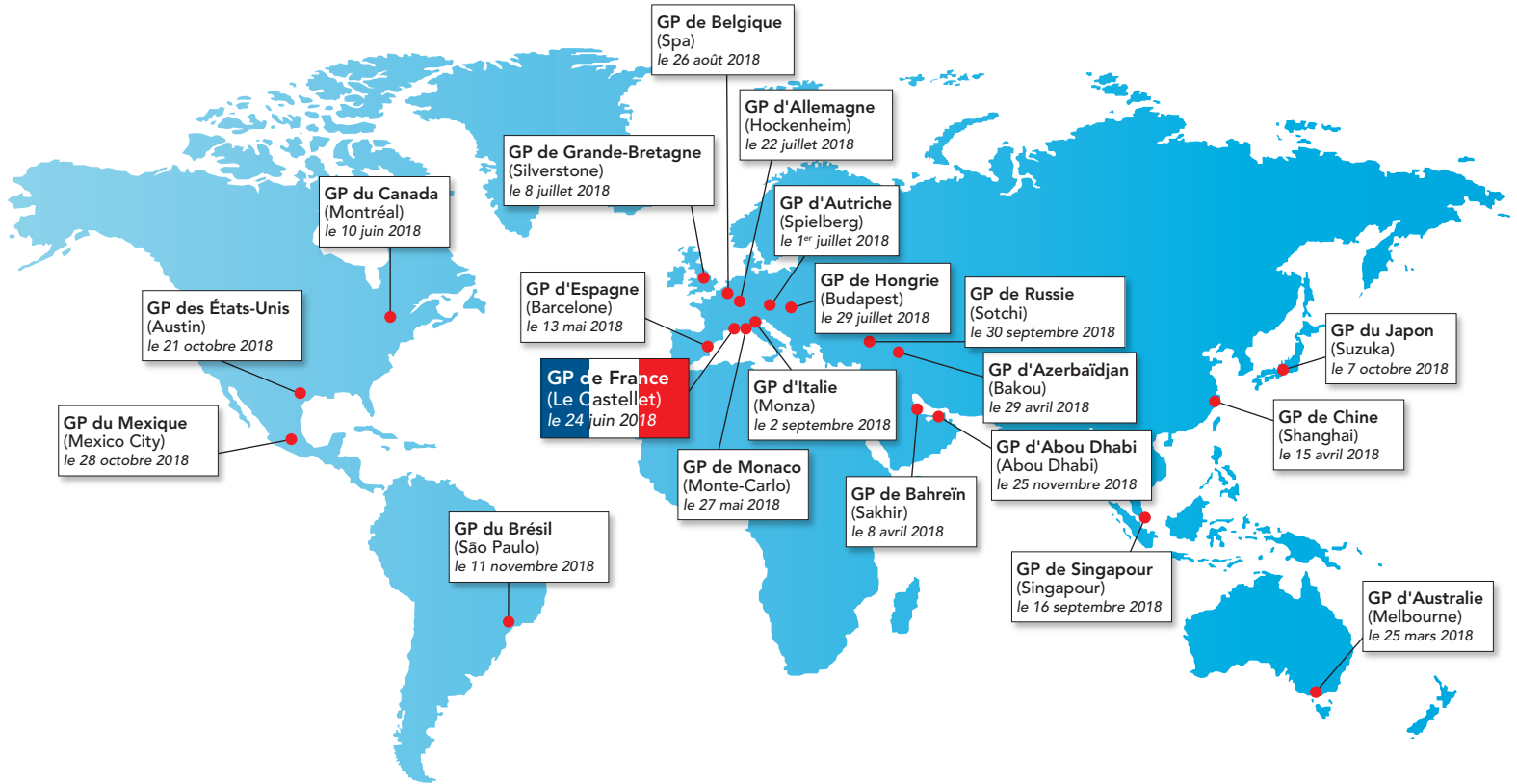
Fin de journée : Concert de David Guetta

(gratuit et accessible à tout détenteur du Pass 3 jours ou d'un billet dimanche).

Billetterie officielle : www.gpfrance.com

* À l'heure du bouclage, toutes les animations n'ont pas encore été dévoilées.

UN ÉVÉNEMENT *international*



5,8 km

C'est la longueur du circuit Paul-Ricard qui accueille le Grand Prix de France de F1

65 000

spectateurs par jour sont attendus pour l'événement

500 millions

de téléspectateurs suivent le Grand Prix de F1 à travers le monde

8

Le Grand Prix de France de F1 est la 8^e épreuve du Championnat du monde F1 2018

6 000 000 d'€

C'est le coût moyen estimé pour une voiture de course en F1

500

journalistes rédacteurs et photographes suivent la F1 chaque année

20

pilotes, dont 3 sont Français, sont engagés au sein de dix équipes

5

C'est le nombre de caméras pouvant être embarquées sur une Formule 1

65 M€

de retombées touristiques et économiques attendues localement

LES ÉCURIES, *les pilotes*

C'est à Melbourne, en Australie, que la saison 2018 du Grand Prix de Formule 1 a été lancée. Fin mars, les passionnés de cette discipline ont ainsi pu découvrir les nouveaux modèles des constructeurs ainsi que leurs pilotes, chaque écurie alignant deux pilotes par course. Les nouveaux venus, Sergey Sirotkin chez Williams et Charles Leclerc chez Sauber ont couru pour la première fois en F1 aux côtés de pilotes présents sur le circuit depuis plusieurs saisons, comme Lewis Hamilton (Mercedes), Romain Grosjean (Haas) ou Sebastian Vettel (Ferrari). Tous seront sur la ligne de départ du Grand Prix de France de Formule 1, au Castellet, dimanche 24 juin. Présentations.

cipline ont ainsi pu découvrir les nouveaux modèles des constructeurs ainsi que leurs pilotes, chaque écurie alignant deux pilotes par course. Les nouveaux venus, Sergey Sirotkin chez Williams et Charles Leclerc chez Sauber ont couru pour la première fois en F1 aux côtés de pilotes présents sur le circuit depuis plusieurs saisons, comme Lewis Hamilton (Mercedes), Romain Grosjean (Haas) ou Sebastian Vettel (Ferrari). Tous seront sur la ligne de départ du Grand Prix de France de Formule 1, au Castellet, dimanche 24 juin. Présentations.

MERCEDES




44 77

Lewis Hamilton
33 ans

Valtteri Bottas
28 ans

FERRARI




5 7

Sebastian Vettel
30 ans

Kimi Räikkönen
38 ans

RED BULL RACING




33 3

Max Verstappen
20 ans

Daniel Ricciardo
28 ans

FORCE INDIA




31 11

Esteban Ocon
21 ans

Sergio Perez
28 ans

17

Ce numéro de pilote a été retiré par la FIA en hommage au Varois Jules Bianchi, disparu en 2015 à l'âge de 26 ans. Aucun pilote ne peut donc courir avec le numéro 17.

RENAULT



Carlos Sainz Jr 23 ans
Nico Hulkenberg 30 ans

© Renault Sport Formula One

WILLIAMS



Lance Stroll 19 ans
Sergey Sirotkin 22 ans

© Williams F1

HAAS



Romain Grosjean 32 ans
Kevin Magnussen 25 ans

© Haas F1 Team

MCLAREN



Fernando Alonso 36 ans
Stoffel Vandoorne 26 ans

© Mc Laren

SAUBER



Marcus Ericsson 27 ans
Charles Leclerc 20 ans

© Sauber

TORO ROSSO



Brendon Hartley 28 ans
Pierre Gasly 22 ans

© David Clefihew/Red Bull Content Pool

© Guido De Bortoli/Red Bull Content Pool



Jean Alesi

"NE JAMAIS SE RELÂCHER"

Jean Alesi, ancien pilote et vainqueur du Grand Prix du Canada en 1995, se réjouit du retour du Grand Prix de Formule 1 en France. Qui plus est sur le circuit Paul-Ricard, dont il est l'ambassadeur et sur lequel il a fait ses débuts il y a presque trente ans...

Dix ans après la dernière édition d'un Grand Prix de Formule 1 en France, la compétition revient sur le circuit Paul-Ricard, au Castellet, dans le Var. "Cela fait longtemps que j'attendais ça", commente l'ancien pilote Jean Alesi. "Au fur et à mesure des années qui passaient sans Grand Prix, ça devenait presque embarrassant... Partout dans le monde, personne ne comprenait pourquoi nous n'avions plus de Grand Prix chez nous". Pour l'ancien pilote français, cette annonce fut donc une "excellente nouvelle. D'autant plus que le Grand Prix revenait sur le Paul-Ricard, là où j'ai débuté", ajoute-t-il. C'était en 1989. Cette année-là, Jean Alesi participe à son premier Grand Prix, sur la piste varoise, au sein de l'écurie Tyrrell. Seizième sur la ligne de départ, il dispute une belle course et se classe quatrième. Des débuts prometteurs pour le Vauclusien. "Ce sont des souvenirs omniprésents. À chaque fois que je prends la route pour revenir au Castellet, ces images me reviennent à l'esprit..." Vainqueur du Grand Prix du Canada en 1995 avec Ferrari, Jean Alesi a arrêté sa carrière en 2001, après avoir couru au sein de six écuries et obtenu 32 podiums. Malgré cette expérience internationale, il garde un attachement particulier pour le circuit varois, dont il est l'ambassadeur. Sa mission consiste à être un "acteur du bon déroulement de l'avant-course, de la course et de l'après-course". Pour que tout se passe au mieux, de nombreux aménagements ont été apportés au circuit. "Il y a eu énormément de

modifications qui ont été faites, pas sur le tracé en lui-même car nous avons gardé les virages mythiques comme Signes, la Double droite du Beausset ou le "S" de la Verrerie... C'est sur le plan sécuritaire que le circuit est complètement différent. Déjà, à l'époque, il avait de l'avance au niveau de la sécurité. Mais maintenant c'est le jour et la nuit. Sur ce circuit, on se sent vraiment en sécurité".

Cette année, il constituera une nouveauté pour l'ensemble des pilotes engagés. "Je leur conseille de découvrir ce circuit mais aussi de nous offrir un beau spectacle. Un grand travail a été fait sur place pour mettre à leur disposition ce bel équipement". Cela va permettre à la nouvelle génération de coureurs automobiles de prendre du plaisir et d'en donner aux spectateurs. "Sur ce circuit, il y a un rythme tel que le pilote ne peut jamais se relâcher. Les virages, comme celui de Signes, tirent énormément sur le physique. La force centrifuge y est énorme. Il faut donc être très en forme mais aussi très précis". Récemment, c'est avec son fils, Giuliano, membre de la Ferrari driver academy, que Jean Alesi a retrouvé les sensations procurées par le tracé varois. "Je suis un petit peu son ange gardien", sourit-il. "Quand j'ai débuté, je me posais les mêmes questions que lui. Je comprends ses soucis et ses tensions et je lui enlève beaucoup de pression à ce niveau-là. Mais pour lui apprendre à conduire, je n'interviens jamais". ■

Retrouvez l'interview filmée de Jean Alesi sur www.var.fr

Yannick Dalmas

"LA PRÉCISION EST INDISPENSABLE"

C'est sur le circuit Paul-Ricard qu'est née la passion pour l'automobile de Yannick Dalmas. Après avoir été pilote de Formule 1 et quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans, le Varois est aujourd'hui pilote-conseiller auprès de la Fédération internationale de l'automobile.

Yannick Dalmas est de ces sportifs humbles qui, malgré de belles victoires, et une trajectoire internationale, ont su garder les pieds sur terre. L'ancien pilote de F1, quadruple vainqueur des 24 heures du Mans, est resté attaché à sa terre natale varoise. *"Le fait que le Grand Prix de F1 revienne dans le Var, me remplit de joie"*. Après avoir grandi au Beausset, près du circuit Paul-Ricard, Yannick Dalmas vit désormais à La Cadière-d'Azur. Petit, il a vu naître cette piste mythique sur laquelle, plus tard, il roulera à plusieurs reprises. *"La première fois, j'étais vraiment gamin. C'était à l'occasion du Grand Prix de France 1973... Mon père participait à une course historique au volant d'une Ford de 1918 dont j'étais passager. La voiture n'a pas dû franchir les 80 km/h ce jour-là... Mais nous avions quand même eu un tout petit trophée et j'avais croisé, dans les paddocks, François Cevert. Nos regards se sont croisés et je peux dire que ça a été le déclencheur, l'élément qui a fait que, plus tard, je suis devenu pilote automobile"*.

C'est sur une moto que Yannick Dalmas fait ses premiers tours de piste. Il se tourne ensuite vers les monoplaces, de la Formule 3 jusqu'à la Formule 1, catégorie reine dans laquelle il dispute plusieurs Grand Prix. Puis le Varois

change de direction. *"Il était difficile pour moi de refuser ce challenge en Championnat du monde d'endurance"*, explique-t-il. *"C'était un beau projet, humain, avec un haut niveau technique"*. Il embarque donc dans l'aventure. Troquer la vitesse

pour l'endurance lui permet de remporter à quatre reprises les 24 Heures du Mans, avec quatre constructeurs différents. Régularité, travail et persévérance payent pour le pilote qui vit là ses *"meilleures années"*. Ces réussites, s'il en conserve une certaine fierté, il les partage volontiers. *"Tout au long de ma vie, et de mon parcours sportif, j'ai eu la chance de croiser certaines personnes avec qui j'ai fait de bons choix, pour de bons résultats. En endurance, on ne perd ou on ne gagne jamais seul"*.

Aujourd'hui, Yannick Dalmas occupe, au sein de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), un poste de pilote-conseiller auprès du directeur de course et des commissaires sportifs. Expert dans son domaine, il juge d'un bon œil les divers aménagements qui



ont été réalisés sur le circuit Paul-Ricard afin d'assurer encore plus de sécurité aux pilotes. *"Le circuit a été un des pionniers dans ce domaine-là, avec notamment de grands dégagements et un revêtement très abrasif, de différentes couleurs"*. Piste modèle côté sécurité, le site varois est aussi connu et reconnu pour être très apprécié des pilotes. *"Il peut paraître plat alors que sa topographie est très variée"*, analyse-t-il. *"Il y a des courbes en appui, en dévers ou très rapides... De gros freinages aussi et une partie sinueuse. Il faut vraiment être sûr de sa trajectoire et de la position de son volant. La précision est indispensable"*. ■

Retrouvez l'interview filmée de Yannick Dalmas sur www.var.fr

LA FORMULE 1, *révision en 10 points*

Vous n'avez jamais assisté à un Grand Prix de Formule 1 ? Les termes pole position ou paddocks ne vous évoquent rien ? Les phases de qualifications vous dépassent et vous n'avez toujours pas compris comment sont attribués les points entre pilotes ? Tour d'horizon de quelques notions à connaître afin de briller devant vos amis, avant et après le Grand Prix.

ÉCURIES



Dix équipes nomées écuries disputent la 69^e édition du championnat du monde de Formule 1. Il s'agit de Mercedes, Ferrari, Red Bull, Force India, Williams, Renault, Toro Rosso, Haas, McLaren et Sauber. Chacune dispose de deux pilotes sur la ligne de départ.

PADDOCKS



C'est la zone réservée aux équipes des écuries, là où sont parkées et préparées les monoplaces. Elles y installent leurs gigantesques motorhomes, montées et démontées à chaque Grand Prix pour l'accueil des membres du staff et leurs invités.

QUALIFICATIONS



La séance de qualifications se déroule la veille de la course. Elle se compose de trois phases nommées Q1, Q2 et Q3. La première dure 18 minutes à l'issue de laquelle les cinq pilotes les plus lents sont éliminés. Pour la deuxième, c'est en seulement 15 minutes que les 15 pilotes restants doivent donner le meilleur d'eux-même. Les cinq plus lents sont à nouveau écartés. En Q3, les 10 pilotes encore en course se disputent la pole position, attribuée au plus rapide.

PNEUS



Pirelli est le seul fournisseur de pneumatiques pour la Formule 1. En 2018, l'équipementier élargit sa gamme et propose neuf types de gommes aux écuries. Du rose hyper-tendre au bleu dur en passant par le violet ultra-tendre et le vert intermédiaire... Le choix est plus grand mais les concurrents doivent se contenter de seulement trois types de pneumatiques par Grand Prix. À eux de faire le bon choix.

POLE POSITION

1

C'est la première place sur la grille de départ.

MOTEUR



Du côté des moteurs, les règles sont strictes. Désormais, ce ne sont plus quatre mais trois moteurs qui sont autorisés, par saison et par monoplace. Une mesure qui pousse les écuries et les pilotes à beaucoup de prudence dans la gestion de leurs équipements sous peine de pénalités.

PÉNALITÉS



Cette saison, le mode d'application des pénalités évolue en lien avec les quotas imposés sur le moteurs et ses éléments. En cas de dépassement du nombre autorisé de pièces de remplacement, le pilote se voit infliger des places de pénalités. Si un pilote atteint 15 places de pénalité, il est automatiquement envoyé en fond de grille, quel que soit son résultat lors des qualifications.

POINTS

2 1 3

À l'issue de chaque Grand Prix, les 10 premiers pilotes classés marquent des points. Le vainqueur bénéficie de 25 points, le deuxième de 18 points, le troisième de 15 points. Les suivants obtiennent 12, 10, 8, 6, 4, 2 et 1 point. Pour le championnat par équipe, les écuries bénéficient du cumul des points de leurs deux pilotes.

HALO



Le halo est la nouveauté de cette saison 2018. Il s'agit d'une sorte d'arceau, fixé au dessus du cockpit. Critiqué car disgracieux, il a été imposé par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) afin de protéger davantage la tête du pilote en cas d'accident.

AÉRODYNAMIQUE



En physique, elle concerne l'étude de tout mouvement relatif entre un corps et l'air dans lequel il baigne. Appliquée à la F1, cette science permet de concevoir des monoplaces pouvant aller très vite tout en restant clouées au sol. Divers éléments comme les ailerons, contribuent à augmenter les performances aérodynamiques de la Formule 1.

LE VAR EN POLE POSITION



DYNAMISME & CRÉATIVITÉ

P. 38

ESPRIT D'ÉQUIPE Oreca, la course en tête

P. 39 à 42

INNOVATION Electric 55 Charging, start-up branchée

P. 43 & 45

INSOLITE Bernard Asset, l'œil embarqué

P. 46 & 47

DÉCOUVERTE Le circuit de karting de Brignoles

P. 48

CHAMPIONS Cyril Raymond / Jean-Baptiste Franceschi / Hugo Margailan

P. 49 à 51

NOSTALGIE Au chevet de belles mécaniques

P. 52 & 53

COULISSES Tech3, la moto dans la peau

P. 54 & 55

PRÉVENTION ROUTIÈRE Le Département s'engage !

P. 56

© Team Tech3

L'écurie varoise Tech 3 en course



DYNAMISME & *créativité*

Le Var a su se démarquer, au cœur de la région Paca, en se positionnant sur les thématiques des sports mécaniques et des véhicules innovants. Avec plusieurs circuits, dont le Paul-Ricard et des compétitions emblématiques, le département est particulièrement représentatif en matière de rassemblements sportifs, mais aussi d'entreprises spécialisées et de champions.

Si le retour du Grand Prix de France au Castellet est l'événement de l'année, le Var dispose d'autres moments de choix. Citons par exemple le Rallye du Var en novembre, auquel les routes départementales, sinueuses à souhait, offrent un terrain de jeu idéal. Ce challenge qui clôture chaque année le championnat de France de rallye, est, selon les spécialistes, une des plus belles épreuves du genre. Côté moto, le département dénombre une forte concentration de motards et les plus importants concessionnaires d'Europe. Plusieurs événements dédiés sont organisés comme l'Eurofestival Harley Davidson à Saint-Tropez, une étape du Moto Tour

Series France ou le Bol d'Or.

Le Var est aussi la terre d'accueil ou le département d'origine de plusieurs pilotes et écuries, tels que l'ancien champion automobile Ange Barde, Cyril Raymond représentant de la nouvelle génération de compétiteur en rallycross, ou l'écurie moto Tech3 qui se démarque en endurance. Une cinquantaine d'entreprises, menées par Orea, une référence mondiale dans le secteur, interviennent dans différents secteurs liés aux sports mécaniques : conception, fabrication, écoles de pilotage, marketing... Mélant passion et haute technologie, ces entrepreneurs varois démontrent que le Var est porteur d'une forte dynamique et de créativité.

L'innovation, c'est aussi l'ouverture sur le marché des véhicules de demain (motorisation propre, véhicules électriques, stockage et autonomie des batteries, matériaux composites, éclairage) et les nouveaux modes de transport écologiques (drones, navires du futur...). Le Pôle mer, dont le siège est dans le Var, ou le Ceema (Centre d'études et d'essai pour modèles autonomes) en sont des acteurs importants. Mais aussi nombre de PME et start-up implantées dans le Var qui se distinguent chacune à leur façon. Parmi elles : Astron Fiamm Safety (voir magazine Le Var n°3, été 2017, téléchargeable sur var.fr), VN composites, Createch composites, UFO, Electric 55 Charging, Atechsys, Ecolostation ou ADS Technologies...

Autant de savoir-faire, de lieux et d'acteurs de renommée qui tous à leur manière contribuent à faire du Var, un département en pole position ! ■

SIGNES

Oreca, LA COURSE EN TÊTE

Véritable institution dans le monde du sport automobile, Oreca développe depuis 45 ans un savoir-faire technologique éprouvé par les plus grands pilotes. Le groupe varois, basé à Signes près du circuit Paul-Ricard, est aujourd'hui une référence dans la construction de voitures destinées aux courses d'endurance. Mais pas seulement.



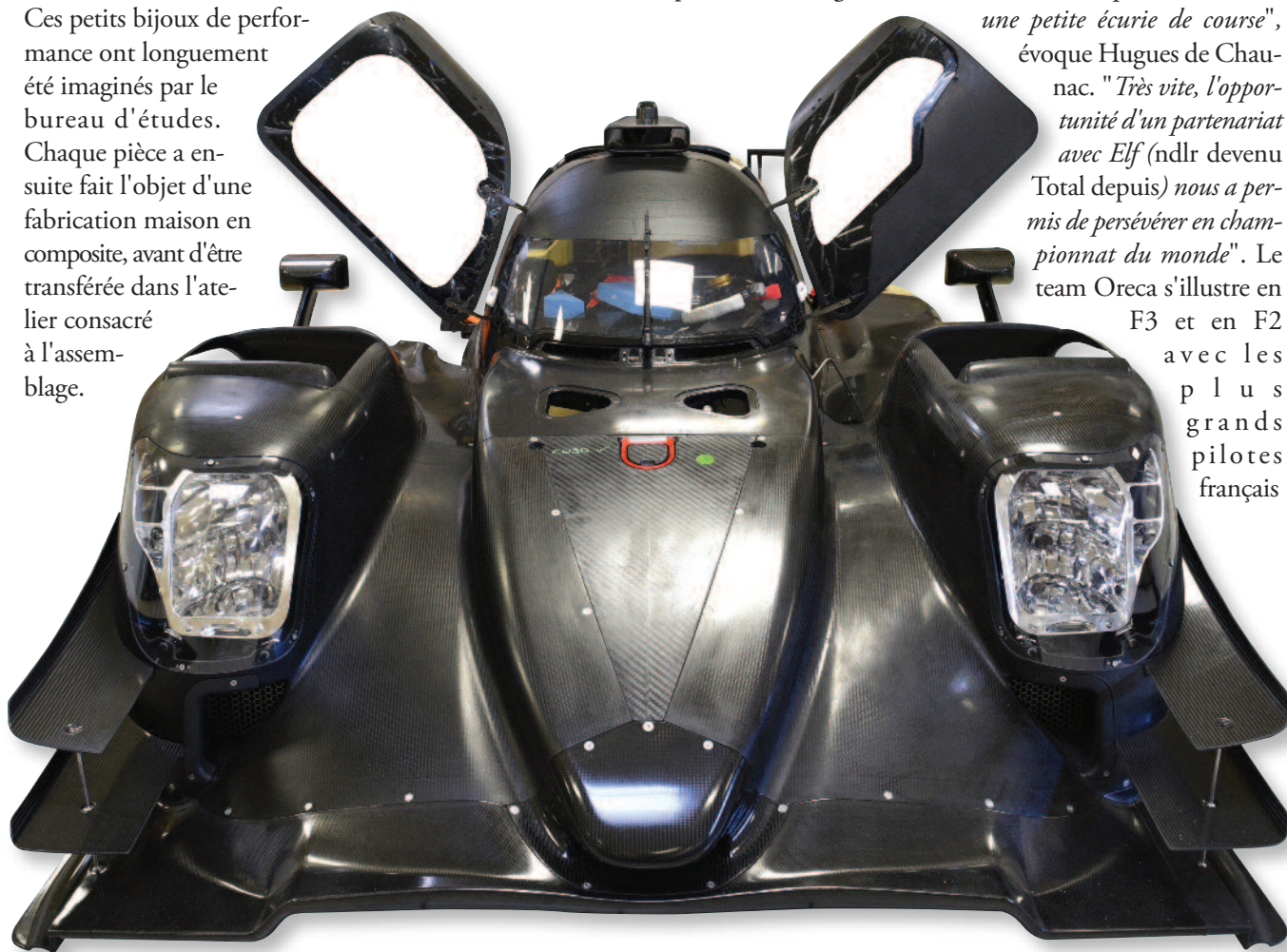
Le Championnat du monde d'endurance (WEC) promet du grand spectacle cette année ! Cette Super saison 2018-2019, d'une durée exceptionnelle de 14 mois, se terminera en juin 2019 en France par les 24 Heures du Mans. Ce sera la première et l'unique fois que la course française phare du championnat, qui a donné son nom aux différentes catégories*, cumulera deux épreuves dans la même saison. Et il faudra compter avec le Var. Ou du moins avec l'entreprise varoise Oreca qui a conçu et construit sept des voitures engagées dans la compétition ! Le groupe aligne cinq unités au départ du championnat en catégorie LM P2*. Et il est aussi présent dans la catégorie reine, à travers les 2 voitures de Rebellion Racing qui signe cette année son retour en LM P1*. L'écurie suisse, Championne du monde en titre la saison dernière en LM P2 sur une Oreca 07 (voir encadré p. 42), a renouvelé sa confiance au constructeur varois pour cette nouvelle Super saison 2018-2019.

Quelques mois avant le début de la compétition, les jeunes pilotes du team helvète étaient dans le Var, sur la zone d'activités de Signes, pour finaliser la fabrication sur-mesure de leur siège. "*La forme, moulée, doit être parfaitement ajustée pour offrir un confort optimal pendant les courses qui sont très éprouvantes physiquement*", explique Xavier Cheese, mécanicien-chaudronnier chez Oreca. Huit semaines plus tard, c'est à seulement quelques centaines de mètres de l'entreprise, sur le circuit Paul-Ricard, que les derniers essais ont eu lieu lors du prologue du championnat du monde d'endurance début avril.

Dans les stands étaient également présents une vingtaine d'ingénieurs d'Oreca qui accompagnent une autre équipe, le Toyota Gazoo Racing, dans le cadre d'un partenariat technique conclu avec le grand constructeur en 2012.

L'ENDURANCE COMME MARQUE DE FABRIQUE

Pour Hugues de Chaunac, le fondateur et président du groupe Oreca (voir encadré), multiplier les collaborations légitime le travail mené depuis des années. "L'entreprise existe depuis 1973. Nous avons commencé comme simple écurie de course. Depuis 8 ans, nous sommes devenus constructeur de voiture de course d'endurance", détaille-t-il. "Nous construisons tout, sauf le moteur. De la conception à l'accompagnement en piste des teams clients, notre but est de développer des voitures toujours plus performantes. C'est une activité qui grossit chaque année par l'effectif et le chiffre d'affaires". Aujourd'hui, le groupe est le plus gros exportateur de voiture d'endurance et une référence mondiale dans ce domaine. Au cours des douze derniers mois, pour l'ensemble des championnats à travers le monde, Oreca a réalisé 30 prototypes ! Et sur la trentaine de voitures au départ des différentes compétitions internationales d'endurance cette saison, 20 sont varoises ! Ces petits bijoux de performance ont longuement été imaginés par le bureau d'études. Chaque pièce a ensuite fait l'objet d'une fabrication maison en composite, avant d'être transférée dans l'atelier consacré à l'assemblage.



C'est là que toutes les voitures Oreca prennent corps. Dans une ambiance bon enfant, les collaborateurs concrétisent des heures de réflexion. Chacun mesure ses gestes. Le respect est ici à l'image du sérieux et de la fiabilité qui fondent les valeurs de la société. L'aérodynamique n'est pas testée en soufflerie, mais par un logiciel informatique.

"Quand une voiture sort de l'atelier, c'est comme un enfant qui s'en va", témoigne Julia Falzoï en charge de la communication chez Oreca, se faisant l'écho des ouvriers, techniciens et ingénieurs qui s'affairent. "On suit toutes les courses avec beaucoup d'émotion. C'est tellement d'investissement pour faire la meilleure voiture possible, il faut vraiment le vivre de l'intérieur pour comprendre. Quand la voiture gagne, c'est une immense satisfaction".

LA COMPÉTITION POUR ADN

L'excellence technique, Oreca l'a acquise à travers la compétition, à l'origine de sa création. "Au départ, nous étions

une petite écurie de course", évoque Hugues de Chaunac. "Très vite, l'opportunité d'un partenariat avec Elf (ndlr devenu Total depuis) nous a permis de persévérer en championnat du monde". Le team Oreca s'illustre en

F3 et en F2 avec les plus grands pilotes français

qu'on retrouvera quelques années après en F1 : Didier Pironi, Patrick Tambay, Alain Prost... Jacques Laffite et René Arnoux seront ainsi champions d'Europe F2 avec le team Oreca. Alain Prost, champion d'Europe F3. Yannick Dalmas et Jean Alesi, champions de France F3. Entre 1977 et 1986, l'écurie remporte sept fois le Grand Prix de Monaco. "Pour tous les grands pilotes français, nous étions le marchepied pour accéder à la F1, un peu comme une classe préparatoire pour les grandes écoles", commente le dirigeant. En 1990, la petite entreprise jusqu'alors basée à Magny-Cours, s'installe dans le Var, tout près du circuit Paul-Ricard. C'est la première à intégrer la zone d'activité de Signes dont elle sera le fer de lance. Elle abandonne la monoplace mais relève de nouveaux challenges, toujours avec la volonté de gagner. Elle investit le rallye-raid, le rallycross et le rallye. Mais aussi les courses Supertourisme, Glace, GT. La société passe d'une cinquantaine de personnes à son arrivée dans le Var, à 240 collaborateurs. Elle se structure autour des départements "Ingénierie & production" et "Moteur", resté à Magny-Cours où sont préparés les propulseurs.

Que ce soit en son nom propre, pour des équipes privées, ou pour le compte de constructeurs, elle gagne sur tous les terrains au plus haut niveau. Parmi ses plus beaux succès, la victoire absolue aux 24 Heures du Mans 1991 avec Mazda, trois titres de Champion du monde FIA GT entre 1997 et 1999, la domination des 24 Heures de Daytona en 2000 avec Dodge, mais aussi le titre de Champion du monde Junior en rallye en 2003 ou celui de Champion du monde de rallycross en 2015 avec Peugeot sport. L'entreprise cumule plus de 350 victoires en compétition. Elle s'assure une expertise qui lui permet de développer d'autres activités en parallèle.

LA DIVERSIFICATION COMME MODÈLE ÉCONOMIQUE

Capitalisant sur ses succès, l'entreprise crée la boutique Oreca-Store, d'abord par correspondance puis, en ligne en 2008. De la combinaison de pilote aux arceaux, des disques de frein aux pneus, elle propose aux pratiquants et passionnés de sports automobiles une large gamme de pièces et d'accessoires. Des marques reconnues mais aussi sous son propre label. 45 000 produits sont aujourd'hui référencés. Y compris, pour les fans, des objets dérivés de grandes marques et sponsors automobiles. Un choix sans équivalent en France. L'entreprise expédie chaque jour, depuis Signes, 400 à 500 colis dans le monde entier.

Présente dans le domaine de l'événementiel avec Oreca Events, elle conçoit des manifestations pour ses clients. "Sur le Grand Prix de France par exemple, nous accompagnons des groupes comme Renault qui s'appuie sur nous pour inviter leurs clients importants. Nous intervenons dans le cadre d'essais presse, de conventions, de séminaires, ou d'événements pour mais aussi hors du secteur automobile. Nous disposons d'une excellente image de marque mondiale du point de vue technique", confirme Hugues de Chaunac. "Cette image, liée au succès automobile, est une merveilleuse carte de visite pour les plus grandes entreprises".

Autre exemple de diversification, récemment, Oreca a remporté un appel à projet de la FIA pour concevoir et réaliser



un kit R4 en vue d'une nouvelle catégorie en rallye. Universel, son kit R4 est constitué d'un moteur à essence suralimenté et d'une transmission à quatre roues motrices. Commercialisé depuis quelques mois, il s'adapte à n'importe quel véhicule. Les pièces étant de série et les composants standard, il permet des économies d'exploitation de 40 %. La performance et le résultat encore et toujours. ■

www.oreca.com

* Les différentes catégories du Championnat du monde d'endurance (WEC) commencent toutes par LMP qui signifie Le Mans Prototype. LM P1, catégorie de référence destinée principalement aux constructeurs, signifie Le Mans Prototype 1. LM P2, réservée aux équipes privées, Le Mans Prototype 2.



ORECA 07, UN CONCENTRÉ DE PERFORMANCE

Il y a d'abord eu l'Oreca 01 en 2009, seule voiture construite et exploitée par Oreca en tant que team qui terminera au pied du podium aux 24 Heures du Mans et première des teams privés. Puis l'Oreca 03 en 2011, un prototype destiné à la LM P2. Suivra l'Oreca 05 en 2015, un prototype fermé pour répondre à la nouvelle réglementation LM P2. Dernière née de l'équipe varoise : l'Oreca 07 lancée la saison dernière en LM P2. Disques carbonés ventilés pour les freins, amortisseurs ajustables, boîte de vitesse avec palette au volant et commande pneumatique... Sous sa carrosserie en carbone et kevlar, l'Oreca 07 compte 930 kg des meilleures technologies. Un savant mélange d'expertise, de savoir-faire et d'audace avec lequel l'entreprise varoise franchit un nouveau pallier.

HUGUES DE CHAUNAC : PILOTE D'UNE ÉQUIPE GAGNANTE

Passionné depuis qu'il est tombé dedans à 15 ans, à la faveur de ses premières 24 Heures du Mans, Hugues de Chaunac n'a jamais cessé d'aimer l'ambiance et l'atmosphère des circuits. Toutes les courses, il les vit toujours avec cette ferveur qui rend les victoires plus belles et les défaites plus combatives. Car au-delà d'être un amoureux du sport automobile, Hugues de Chaunac est un compétiteur, un entrepreneur, un développeur, un visionnaire. Alors qu'à ses débuts, il ne pensait s'occuper de voiture de course qu'un an ou deux après son école de commerce, il est aujourd'hui à la tête d'une institution qui emploie 240 personnes. Le groupe, dont le siège est à Signes, dispose d'antennes à Magny-Cours en France, à Shanghai en Chine, à Hong-Kong, et d'un bureau en Caroline du nord aux USA.



LA CROIX-VALMER

ELECTRIC 55 CHARGING, *start-up branchée*

L'entreprise varoise Electric 55 Charging prône un développement exponentiel des bornes de recharges de véhicules électriques sur le territoire national. C'est dans le Var qu'elle a branché ses premières stations et testé un tout nouveau modèle économique, vertueux et respectueux de l'environnement.

Ambiance start-up chez Electric 55 Charging. Il est 13 h 50 et c'est la pause déjeuner. Sur un coin de bureau, le fondateur, les deux cadres et l'apprenti ingénieur partagent le repas. Sandwichs et jus de fruits sont au menu. Sourires et accueil chaleureux aussi. Romain Vincent, le président directeur général de la société, anciennement baptisée Plus de bornes, s'empresse de nous faire une place, s'excusant de nous recevoir dans un bureau à la décoration sommaire. *"Pour nous, qui souhaitions rester à La Croix-Valmer, c'est une vraie chance d'avoir pu obtenir ces locaux."*



Mais c'est une ancienne maison que nous n'avons pas encore totalement ré-aménagée", explique-t-il. "Nous venons juste de refaire quelques peintures pour accueillir les nouveaux membres de l'équipe". En quelques mois, il a embauché deux cadres et un apprenti. Jusque-là, il était seul à tout gérer. "Ce qui m'a valu quelques nuits blanches", sourit le jeune chef d'entreprise.

Tout débute en 2013. Salarié d'Enedis, filiale d'EDF chargée de la gestion et de la distribution d'électricité, Romain Vincent demande à bénéficier d'un congé pour création d'entreprise de 5 ans. Un temps nécessaire pour développer une petite idée qui germe dans sa tête. L'ingénieur en électronique et informatique souhaite développer un modèle économique autour des énergies renouvelables et de la voiture électrique avec, pour certitude, que plus il y aura de bornes de recharge accessibles, plus les automobilistes se tourneront vers ces véhicules. Un pari fou sur l'avenir ? *"Mon idée de base est pleine de naïveté", avoue Romain Vincent. "Mais j'ai voulu me lancer, et c'est à Saint-Tropez que nous avons signé notre premier contrat. Quatre bornes y ont été inaugurées en fin d'année 2013". Plus de bornes naît à ce moment-là. Renommée depuis*

Electric 55 Charging, la société varoise est la seule

start-up française à développer un réseau privé de bornes de recharges ouvertes au public. Pendant longtemps, personne ne savait faire payer à l'utilisateur la charge de la voiture. Avec Electric 55 Charging, un nouveau modèle économique est apparu. "La borne doit contribuer au développement des énergies renouvelables. Nous n'avons pas d'autre choix que d'aller dans cette direction", analyse l'entrepreneur. "Notre mission à nous, est de positionner un maximum de bornes dans des points stratégiques sans imposer quoi que ce soit à l'utilisateur", poursuit Romain Vincent. "Notre métier est de gérer un réseau, pas une clientèle. Nous nous reposons donc sur des solutions de paiements existantes, avec cartes ou smartphones. Comme pour le télépéage, peu importe la solution adoptée par l'utilisateur, elle est acceptée sur nos stations de recharges".

Aujourd'hui, quinze bornes, offrant chacune deux points de recharge, sont en service, essentiellement dans le département du Var. Elles sont totalement fabriquées en France. *"L'objectif de l'année est de déployer cent bornes supplémentaires, essentiellement dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur", s'enthousiasme Melissa Linger, chargée de développement des infrastructures. "Grâce à une levée de fonds réalisée fin 2017, nous en avons la capacité financière. Reste à trouver les em-*



placements". Pour positionner les points de recharge, l'équipe s'appuie sur les collectivités territoriales. Partant du principe que ce n'est pas aux communes d'assurer l'investissement et l'entretien de tels équipements, le chef d'entreprise leur propose une nouvelle solution économique. Une sorte d'accord gagnant-gagnant, basé sur une convention entre la municipalité et l'entreprise. La première s'assure des conditions préalables et nécessaires à l'installation de la borne sur sa voirie - accessibilité et raccordement au réseau électrique - et donne à l'entreprise une autorisation du domaine public. En échange, Electric 55 Charging fournit la ou les borne(s), entretient et exploite les infrastructures. Pour couvrir ses frais



d'exploitation et son investissement, elle facture le coût de la charge aux utilisateurs. Ainsi, par l'intermédiaire de la start-up varoise, les municipalités offrent un service à tous les utilisateurs de véhicules électriques, et notamment à leurs administrés. "Notre volonté est de positionner stratégiquement

nos bornes, près des lieux de vie et d'activités, de manière à ce que les utilisateurs puissent recharger leur voiture pendant qu'ils sont chez le coiffeur par exemple", ajoute Melissa Linger. "Nous appelons ça le "biberonnage". Concrètement, on profite de chaque arrêt pour recharger sa voiture".



Melissa Linger a été recrutée par Romain Vincent, fondateur d'Electric 55 Charging, afin de déployer le réseau de bornes.

Eux-mêmes utilisateurs de véhicules électriques, ils connaissent bien les pratiques des utilisateurs. "En fait, il y a trois façons de recharger son véhicule", précise-t-elle. "À domicile, de façon lente. Très rapidement, grâce aux bornes situées sur les aires d'autoroute. Ou, pour les besoins quotidiens, en branchant son véhicule sur les bornes en centre-ville, comme les nôtres". Dans ce cas-là, il faut compter approximativement 3,50 € de l'heure, pour une recharge offrant 100 kilomètres d'autonomie. À ce tarif-là, et compte tenu du nombre actuel de bornes en service, l'activité de la start-up n'est pas encore profitable. En 2017, elle a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 80 000 euros. "C'est un marché à long terme, qui repose sur un cercle vertueux", se rassure Romain Vincent. "Nous avons une taille structurelle minimum à atteindre. Pour cela, nous devons générer du trafic et 100 bornes ne suffiront pas".

Plutôt confiant, l'entrepreneur varois parie sur une évolution des mentalités dans le sens de son business. "La motivation, pour les utilisateurs de véhicules électriques, n'est pas seulement financière", analyse-t-il. "C'est quelque chose de générationnel. Aujourd'hui, plus de personnes sont sensibles aux impacts environnementaux de leurs comportements". Pour preuve, il y a quelques années, en France, l'électrique représentait seulement 0,01 % des ventes de véhicules neufs. Aujourd'hui, c'est 1,5% de part de marchés. Une niche sur laquelle Electric 55 Charging a tout misé. ■

www.e55c.com

Bernard Asset, L'ŒIL EMBARQUÉ



Voilà 45 ans que Bernard Asset sillonne le monde de la Formule 1 pour immortaliser les plus belles courses. Le photographe cumule plus de 500 Grands Prix. Ses images, publiées dans la presse internationale, sont aujourd'hui accessibles en tirage limité. Rencontre chez lui, à Bandol, où il a élu domicile il y a 7 ans.

Bernard Asset avec la photo qui l'a fait connaître en 1982, embarqué derrière Alain Prost (photo du haut), et un cliché d'Ayrton Senna pris en 1989 à Barcelone (photo du bas)

Bernard Asset n'a pas seulement capté les moments clés des plus grandes courses. Le photographe, formé dans la toute première promotion de l'école de Gobelins à Paris, vit depuis quatre décennies la Formule 1 de l'intérieur. *"Quand j'ai débuté, c'était encore artisanal. On pouvait rentrer dans les stands, circuler entre les pièces des moteurs. Aujourd'hui, c'est très encadré. L'espionnage fait peur aux constructeurs. Il y a beaucoup d'argent en jeu"*, témoigne le photographe. Il a côtoyé les générations successives de pilotes, de Jacques Laffite à Lewis Hamilton et de Niki Lauda à Romain Grosjean. C'est avec Alain Prost qu'il réalise en 1982, sur le circuit de Dijon, la photo la plus marquante de sa carrière. Un cliché spectaculaire ! Le pre-

mier d'une série qui lui vaudra, dans la profession, le patronyme de "Photographe embarqué". À l'époque, pas de caméra à bord. Mais Bernard Asset veut offrir au public une place dans la monoplace. *"J'ai toujours essayé des angles nouveaux"*, commente-t-il. *"J'ai proposé à l'écurie Renault de monter derrière le pilote. Ils ont accepté. J'étais à califourchon sur le capot du moteur, derrière Alain Prost qui n'était pas encore champion. C'était sa 3^e saison. Je me tenais à l'arceau de sécurité, avec un simple harnais pour me retenir quand je le lâchais pour prendre la photo. La voiture roulait à 80 km/h, elle ne pouvait pas aller plus doucement à cause du moteur à compression. C'était impressionnant"*.

L'image (voir ci-dessus) sera largement diffusée dans les

magazines spécialisés. L'an dernier, cette photo exceptionnelle a même été exposée à la Fondation Cartier à Paris, lors de l'exposition Auto photo. C'est l'une des deux seules photos de Formule 1 à avoir été sélectionnées : une fierté pour son auteur qui a fait de cette prise de vue, une signature, réitérant plusieurs fois le principe avec d'autres pilotes sur d'autres circuits.

Ces clichés et bien d'autres ont illustré les journaux du groupe de presse de Michel Hommell pour lequel Bernard Asset a travaillé jusqu'en 1985 : Auto hebdo, Échappement ou GP international, bien connu des amateurs, dont il était le principal photographe. "J'ai suivi tous les Grands Prix de façon privilégiée. Ça m'a donné une reconnaissance dans le milieu de la F1 et beaucoup aidé par la suite", raconte-t-il. Il poursuivra sa carrière en freelance,

collaborant avec l'agence Vandystadt, fixant d'autres événements sportifs comme Roland-Garros dont il réalisera un livre officiel avec Yann Arthus-Bertrand, ou les Jeux olympiques d'Albertville et de Barcelone. Jamais loin de la Formule 1, il co-signe le livre *Les seigneurs de la F1* (voir p. 8). Ses photos, désormais proposées en tirage limité, font l'objet d'une exposition cet été sur le port de Bandol. Une quarantaine d'images sont visibles jusqu'au 30 juin. ■

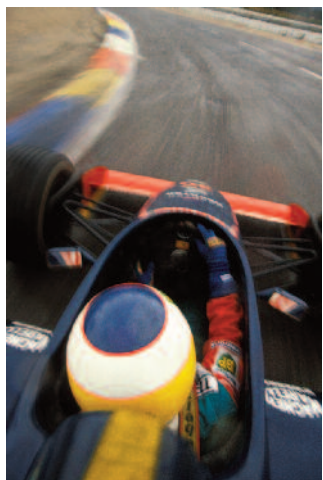
www.bernardasset.com



En février 2006, sur le circuit Paul-Ricard. Bernard Asset embarque son appareil photo sur la Renault R26 de Fernando Alonso (poursuivi par son équipier Giancarlo Fisichella).



René Arnoux en attente de sa monture au fond du garage Ferrari lors d'essais sur le circuit Paul-Ricard en 1983.



Bernard Asset, "Photographe embarqué", derrière Yannick Dalmas au volant de sa Larrousse lors d'essais sur le circuit Paul-Ricard durant l'hiver 1993/1994.

SOUVENIRS

► LA PHOTO LA PLUS PUBLIÉE

L'accident du Grand Prix de Monaco en 1980, dès le 1^{er} virage. La voiture de l'Irlandais Derek Daly, sur Tyrrel, vole littéralement au-dessus des autres. "Heureusement, il n'y a pas eu de blessé".

► LA RENCONTRE

En 1983, le photographe réalise le portrait de Paul Ricard, dans sa maison familiale près du circuit. "C'était quelqu'un de très simple qui faisait de la peinture à temps perdu. Il nous a reçu derrière le bar qu'il avait dans sa propriété. Il nous a offert un Pacific : la boisson venait de sortir ! Si je l'avais croisé dans la rue je n'aurais jamais pu imaginer qu'il était à l'origine de tout ça".

► L'INSTANT VOLÉ

En 1997 sur le circuit d'Imola, Jean Alesi vient de subir une casse mécanique pendant des essais du Grand Prix de San Marin. "Il est allé s'asseoir dans l'abri des commissaires de pistes. J'ai pris la photo une seconde avant que tout le monde vienne le voir. C'est le pilote dont je me sens le plus proche, un ami".

► LA PHOTO LA PLUS ÉMOUVANTE

En février 1994, le photographe immortalise Ayrton Senna rencontrant une de ses fans, lors d'une séance d'essai sur le circuit Paul-Ricard. "C'était une vieille dame inconditionnelle, qui était en maison de retraite et qui avait fait sa demande à Renault. Devant son insistance, l'écurie a accepté. Elle est arrivée en ambulance pour un autographe. L'entretien a finalement duré 20 minutes. Ils étaient tous les deux en larmes. Ayrton Senna lui a offert sa casquette. Il est mort quelques semaines après sur le circuit d'Imola".

LE CIRCUIT DE KARTING DE BRIGNOLES, *un vivier de champions !*

Jules Bianchi, Franck Montagny, Charles Leclerc... De nombreux pilotes de Formule 1 ont fait leurs armes, en kart, sur la piste du circuit Jean Vial à Brignoles. Depuis sa création dans les années 60, il est réputé pour former de vrais champions.

987 mètres de long, 8 de large, homologué FFSA*, le circuit de karting de Brignoles offre à tous les pratiquants, amateurs comme confirmés, son lot de sensations fortes. Le circuit, situé à quelques encablures du centre-ville, est un des plus réputés du Var. Il a même une renommée internationale et il n'est pas rare d'y voir rouler des grands noms de la F1. Jules Bianchi, bien sûr, l'enfant du pays, y a fait ses premiers tours de piste et venait très régulièrement participer aux événements avant son tragique accident. Charles Leclerc, pilote monégasque engagé cette saison en F1, a également commencé ici, tout comme Franck Montagny qui a pris le départ de 7 Grands Prix en 2006. Mais ce n'est pas tout, le circuit a également vu rouler Michael Schumacher, ou encore, le pilote russe Daniil Kvyat qui y a son kart à l'année.

C'est aussi grâce à son écurie de course que le Brignoles Karting Loisirs fait parler de lui au-delà des frontières varoises. Très axé sur la compétition, il compte actuellement une trentaine de

pilotes, âgés de 7 à 60 ans, qui ont de bons résultats. Yannick Iglesias, l'actuel gérant de la structure, explique le choix de ce positionnement : *"C'est, en grande partie, dû aux responsables du circuit qui se sont succédés, des passionnés de sports automobiles, parfois des pilotes ou des pères de pilotes, comme le papa de Jules Bianchi. Moi-même, je suis issu d'une famille très impliquée dans le karting. Mon père nous a initiés tout jeune, mon frère et moi, à ce sport. Nous sommes devenus pilotes. Et maintenant, mon fils Louis, 10 ans, reprend le flambeau !"* Louis Iglesias n'est pas n'importe qui dans le milieu. En 2017, il est sacré champion de France dans la catégorie des 9-11 ans. Il remporte la coupe de France et la finale mondiale au Portugal, face à 35 autres pilotes venus des quatre coins de la planète. Mais il garde la tête froide et continue à s'entraîner toutes les semaines sur la piste brignolaise, en compagnie de son père et de son papi, François, qui est son mécanicien officiel. *"C'est un sport très exigeant"*, confie Yannick. *"Il nécessite d'avoir une excellente condition physique et une hygiène de vie irréprochable,*



Le gérant du circuit, Yannick Iglesias, accompagné de son fils Louis, jeune champion de kart, et de son père François, mécanicien

dès le plus jeune âge. Des bons pilotes, il y en a beaucoup mais des très bons pilotes, c'est beaucoup plus rare. Comme tout sport de haut niveau, il faut faire de nombreux sacrifices. Ce qui est primordial c'est la confiance en soi et en son équipe. Car on ne s'en rend pas toujours compte, mais il y a toute une équipe derrière un pilote".

Très dynamique, le circuit de Brignoles organise chaque année plusieurs courses : au minimum 3 courses club, 2 courses régionales et 2 nationales. Le gérant a encore de nombreux projets en tête et souhaite, pour les années à venir, développer davantage sa structure en accueillant, par exemple, le championnat de France à Brignoles ! ■

Brignoles Karting Loisirs
04 94 69 20 12 / www.bkl.fr

* FFSA : Fédération Française du Sport Automobile

L'AS DU RALLYCROSS, *Cyril Raymond*

Né à Saint-Raphaël, Cyril Raymond s'est fait un nom en rallycross, une discipline peu pratiquée dans le sud de la France. Double champion du monde dans la catégorie RX2, il rêve d'évoluer à court terme dans la catégorie reine de cette discipline, le World RX.

Talentueux, prodigieux, phénoménal... Les qualificatifs pour parler de Cyril Raymond ne manquent pas. Ils sont à la hauteur de son palmarès. Exceptionnel. Champion du monde 2016 et 2017 de rallycross RX2, il a aussi remporté, l'année dernière, le championnat nord-américain dans la même catégorie. Une suite logique pour le jeune pilote, deux fois sacré champion de France, en catégorie junior, en 2013, puis en Super 1600, en 2014. Pourtant, rien n'était écrit. *"Quand je me suis lancé dans le rallycross, c'était ma dernière chance ! J'ai saisi l'opportunité de m'inscrire dans une discipline que je ne connaissais pas, dans laquelle il y avait déjà de nombreux pilotes expérimentés. Moi, je me plongeais dans l'inconnu. C'était un risque mais il était essentiel pour ma carrière"*, raconte Cyril Raymond. Le Varois de 25 ans découvre tardivement cette discipline, beaucoup plus répandue dans le nord de la France. *"Le show et le spectacle liés à ce sport m'ont immédiatement séduit"*. Après

de nombreuses années à rouler en karting, puis quelques tours de pistes en monoplace F4, il donne un coup de volant radical à sa carrière. Il troque les circuits pour des pistes mi-asphalte, mi-terre. À cinq sur la ligne de départ, les pilotes ne se font pas de cadeau. *"En rallycross, il faut prendre la bonne impulsion. La course ne dure même pas cinq minutes. C'est du sprint en cinq tours et dès le départ il faut être à fond. C'est très rapide et très télévisuel"*, explique-t-il. *"C'est comme dans une arène ou un stade de football, avec parfois jusqu'à 70 000 spectateurs sur place qui viennent voir un spectacle populaire"*.

Remarqué, il a signé, en 2017, un contrat professionnel avec l'équipe suédoise Olsbergs MSE. Il devient, en 2018, pilote officiel de l'équipe Red Bull avec laquelle il participe à l'Euro RX. *"La suite... Pour le moment je ne peux pas vous la dire, mais je pense être sur la bonne voie pour ac-*

quérir un volant dans la catégorie ultime", indique le jeune sportif, qui rêve de se frotter à un autre champion français, Sébastien Loeb, en World RX, le plus haut-niveau du rallycross.

Cyril Raymond n'en oublie pas pour autant son Var natal. Il vit toujours à Saint-Raphaël et travaille ponctuellement pour l'école française de karting du circuit Paul-Ricard, en tant que moniteur-instructeur de pilotage. *"C'est grâce à ce métier que je gagne ma vie aujourd'hui"*, précise-t-il. *"C'est une activité que j'apprécie énormément, car elle me permet de partager ce que j'ai appris et d'échanger avec de nombreuses personnes et notamment les enfants"*. Il a à cœur de leur transmettre sa passion pour le sport automobile qui, pour lui aussi, est née sur une piste de karting. ■

Retrouvez l'interview filmée de Cyril Raymond sur www.var.fr



© Janus Reer / RedBull Content Pool

Le Var, UNE TERRE DE RALLYE

Chaque année à l'automne, le Rallye du Var rassemble le plus grand nombre de participants à un rallye en France. En 2017, ils ont été plus de 180 à prendre le départ. Parmi eux, deux jeunes Varois, Jean-Baptiste Franceschi et Hugo Margailan, qui se sont particulièrement illustrés lors du championnat de France des rallyes junior en se hissant sur la première et la seconde marches du podium ! Rencontre.

Jean-Baptiste Franceschi,
21 ans, champion de France des rallyes junior (Fayence)



Hugo Margailan,
21 ans, vice-champion de France des rallyes junior (Puget-Ville)



Comment êtes-vous devenu champion ?

Jean-Baptiste Franceschi : Depuis que je suis tout petit je baigne dans le milieu du rallye. Mon père en faisait et il nous a transmis, à mon frère et moi, sa passion. À 18 ans, mon permis en poche, j'ai participé à une première saison en championnat de France terre et asphalté. Ce sont deux surfaces différentes qu'il faut apprendre à maîtriser pour être complet, car c'est là que tout se joue ! Puis j'ai roulé 2 ans en Formule de promotion pour Peugeot. On a eu de bons résultats, mais pas vraiment beaucoup de chance, avec des problèmes mécaniques par exemple. L'an dernier, j'ai participé au championnat de France junior. Ça a été une année exceptionnelle. Avec mon co-pilote, nous avons remporté 4 des 5 rallyes auxquels nous avons participé. Et celui où nous ne gagnons pas, nous terminons seconds !

Hugo Margailan : C'est une passion qui m'est venue très tôt. Mon père m'a initié très jeune au karting. À 16 ans, j'ai eu la chance de faire une conduite accompagnée "un peu poussée" qui m'a encore plus motivé pour participer à des compétitions automobiles. J'ai eu ma première voiture de course à 18 ans, une saxo N2. J'ai fait mes débuts sur quelques rallyes dans la région. Après quelques bons résultats en coupe de France, j'ai choisi de partir à l'aventure en Formule de promotion et en championnat de France junior. Un championnat où j'ai terminé vice-champion de France, la saison dernière.

Retrouvez l'interview filmée de Hugo Margailan sur www.var.fr

Quels sont vos objectifs pour la saison actuelle ?

Jean-Baptiste Franceschi : Ce triomphe au championnat de France junior m'a permis de participer, cette saison, au championnat du monde junior. C'est un rêve qui se réalise. Nous sommes 14 participants de 7 nationalités différentes. Il y a 5 manches, en Finlande, en Turquie, en Corse, en Suède et au Portugal. En parallèle, je cours 5 autres rallyes sur le championnat du monde WRC3, deux catégories en dessous des professionnels. Être au départ de 10 rallyes en championnat du monde, c'est magique ! Cette année, la fédération FFSA m'aide beaucoup. J'ai intégré l'équipe de France.

Hugo Margaillan : Cette saison, je change un peu d'optique. Nous avons eu la chance de participer précédemment au Rallye du Var, avec une voiture de la catégorie reine. Et on a réussi à faire de très bons résultats. C'est un peu un tremplin pour la saison 2018. Nous devrions participer à plusieurs manches du championnat asphalté, avec une auto de cette catégorie. En parallèle, pour continuer à prendre de l'expérience face à une concurrence très relevée et surtout pour pouvoir rouler sur terre, nous allons courir sur une Formule de promotion d'une autre marque.

Participerez-vous de nouveau au Rallye du Var cette saison ?

Jean-Baptiste Franceschi : On est nombreux à penser que le Rallye du Var est le plus beau du calendrier du championnat de France. C'est une course que j'adore. Je l'ai déjà faite 3 fois. L'an dernier, j'ai terminé premier de ma catégorie sur 42 voitures au départ. C'était un super résultat. Cette année, ce n'est malheureusement pas au programme, mais s'il y a une opportunité, je la saisirai !

Hugo Margaillan : C'est la cerise sur le gâteau de pouvoir être au départ du Rallye du Var en fin d'année. C'est pour moi le plus beau rallye de la saison. Et je ne dis pas ça parce que je suis Varois. C'est une manifestation qui réunit un cadre exceptionnel, une organisation très bien gérée, des routes vraiment magnifiques... Je vais tout faire pour être présent.

Comment avez-vous choisi votre co-pilote ?

Jean-Baptiste Franceschi : Avec Romain Courbon, mon co-pilote, on se connaît depuis le collège. On était à l'époque tous les deux passionnés de rallye et on s'était dit qu'on ferait ça ensemble. À part sur une saison, où il n'était pas disponible, nous avons toujours été ensemble. Il faut de la confiance entre un pilote et son co-pilote mais aussi de la complicité. La course est un moment de concentration extrême, il ne faut surtout pas de tension dans la voiture.

Hugo Margaillan : C'est mon team, le CHL Sport Auto, champion de France des rallyes pilote et champion de France des rallyes team, qui m'a présenté Sébastien Poujol, mon co-pilote. Il est plus expérimenté que moi, il a 40 ans, et m'a beaucoup aidé la saison dernière. Le co-pilote a un rôle primordial, il vous indique où il faut aller. Une confiance absolue est nécessaire. Aucun des deux n'a droit à l'erreur !

Deux Varois en tête du championnat de France des rallyes junior. Y a-t-il de la compétition entre vous ?

Jean-Baptiste Franceschi : On s'est rencontré l'an dernier. Nous avons tout de suite sympathisé. Même si on était en concurrence pendant toute la saison, on s'est entraîné. On continue encore à s'envoyer des messages avant nos compétitions respectives.

Hugo Margaillan : Non pas de compétition entre nous, au contraire, plutôt du partage. On s'échange des informations relatives aux manches qu'on a pu effectuer auparavant. Il nous arrive même de nous rencontrer pour ça !

Que représente pour vous le retour du Grand Prix de France de F1 au Castellet ?

Jean-Baptiste Franceschi : C'est exceptionnel ! C'est formidable que le Grand Prix revienne en France. Mais dans le Var, c'est encore plus fantastique ! Le Var est un département très dynamique au niveau des sports mécaniques. Ça va être une course magnifique et une grande fête pour tout le milieu. Je ne sais pas si je pourrai y être mais j'aimerais beaucoup.

Hugo Margaillan : Ça fait du bien de le voir revenir ! C'est une belle opportunité pour le Var. On parle d'énormes retombées économiques, d'emplois créés... Et sportivement c'est formidable. On a de jeunes pilotes français en F1. On va pouvoir les voir évoluer à la maison. Le circuit Paul-Ricard est une très belle structure qui va accueillir un très beau Grand Prix, j'en suis sûr !

SIGNES

Au chevet de **BELLES MÉCANIQUES**

Mac Burnie Classic cars, installée à Signes, fait partie de la petite dizaine d'entreprises varoises qui redonnent leur lustre aux voitures anciennes. Restauration dans les règles de l'art pour conserver au mieux les pièces d'origine ou rénovation complète, l'entreprise travaille à la carte pour satisfaire les heureux propriétaires.



Tous les collectionneurs le disent. Avoir une voiture de collection, c'est faire vivre des souvenirs, un son, des odeurs, sentir le bitume sous l'accélérateur, retrouver une sensation de conduite. Autant d'envies pour lesquelles, les amateurs cherchent la perle rare : celle qui évoque une époque révolue que le temps n'a pas tout à fait effacée. Quand ils l'auront trouvée, il faudra souvent bichonner la belle et lui rendre son apparat avant de s'installer dans le siège de l'histoire et sillonner les merveilleuses petites routes varoises. Mac Burnie Classic cars s'est fait une spécialité de la restauration de véhicules. Dans son atelier, sur la zone d'activités de Signes, une douzaine de voitures portent des noms mythiques de l'histoire automobile : Bentley continental, Jaguar MKII, Mercedes 190 SL, MG, Morgan... Elles attendent qu'on les ausculte, les diagnostique, les lave des mauvais sorts du temps, qu'on les désosse et qu'on les remonte.

L'entreprise œuvre depuis 10 ans pour rendre leur aura aux voitures anciennes, en particulier anglaises, mais sans discrimination aucune. Fondée en 2007 par Michel Mac Burnie, ingénieur ayant travaillé aux plus hauts niveaux du sport automobile, elle a été rachetée en juillet 2017 par Michel Orlando - l'ancien propriétaire, Michel Mac Burnie, étant reparti sur les circuits de F1. Restauration partielle ou totale, remise en état du moteur, intervention sur les suspensions, la carrosserie, la sellerie ou les boiseries, la structure s'adapte à

toutes les demandes. *"Nous nous chargeons de toute la partie mécanique : boîte de vitesse, motorisation et électricité. Nous avons la capacité de démonter tout le moteur et de reprendre chaque pièce de zéro pour les remettre à neuf"*, détaille le nouveau dirigeant qui s'est entouré de spécialistes expérimentés et passionnés. *"Nous sous-traitons la sellerie, la réfection des cuirs, la carrosserie et la peinture en sollicitant des artisans dont on connaît le professionnalisme et qui disposent d'équipements spécifiques. La plupart sont installés à proximité : à Signes, à Six-Fours, à Solliès-Pont..."* Plus une voiture a ses pièces d'origine, plus elle a de la valeur, d'où la forte demande de remettre en état les éléments originels plutôt que de les changer. La restauration d'un véhicule peut durer jusqu'à



deux ans lorsqu'elle est totale. Un temps qui soude les relations entre le propriétaire et les restaurateurs. *"Nous ne sommes pas un garage traditionnel. C'est souvent plus qu'une voiture qu'un client nous confie : on prend soin d'une part de ses rêves. La relation de confiance est essentielle. Souvent même, elle devient amicale"*, confesse Michel Orlando. ■



RASSEMBLEMENTS DE PRESTIGE

Si le département dispose de lieux originaux dédiés aux voitures anciennes comme Collection privée automobile à La Garde, le Var compte aussi nombre de rendez-vous festifs pour admirer les mécaniques d'antan : au Castellet (Historic tour et Sunday ride classic pour les motos en mars), au Plan-de-la-Tour (Festival auto retro en avril), à Fréjus (Retro Auto forum en juin), à Sainte-Maxime (Retro Maxime en juin), dans le Golfe de Saint-Tropez (Eurofestival Harley-Davidson en juin)... Dans plusieurs communes varoises, des rassemblements sont même organisés tous les mois : à Fayence, à Vidauban, à Six-Fours, à Sainte-Anastasie-sur-Issole...

BORMES-LES-MIMOSAS

TECH3, *la moto dans la peau*

Le MotoGP™ est l'équivalent du championnat du monde de Formule 1 pour la moto. Et c'est dans le Var, à Bormes-les-Mimosas, que la seule écurie française de la compétition est basée ! Associée pour cette saison encore à Yamaha, Tech3 fera valoir son génie et son expérience sur les plus grands circuits du monde.

280 chevaux pour 148 kg. La bête est puissante ! Avec plus de 360 km/h entre les boucles, des décélérations et des accélérations éprouvantes, l'équilibre et l'agilité sur les circuits moto vitesse relèvent pour les pilotes du grand art. Un défi qu'ils ne pourraient pas relever sans une solide équipe derrière eux. 19 courses, dont 7 hors Union européenne, sont au programme de la saison 2018 du MotoGP™, lancé en mars au Qatar. Seule étape française, Le Mans, en mai dernier. Et jusqu'à son terme en novembre à Valence, en Espagne, l'équipe Tech3 donnera le meilleur d'elle-même pour gagner. Le team varois, seul team français de la compétition, court dans les deux premières classes du championnat. Dans la catégorie reine, la MotoGP, l'équipe varoise défend ses couleurs sous le nom de Monster Yamaha Tech3 avec



© Team Tech3

L'équipe Monster Yamaha Tech3 court en MotoGP



© Team Tech3

Le mécanicien chef Guy Coulon (au centre) et le pilote Johann Zarco (à droite)

deux pilotes talentueux : Johann Zarco, jeune pilote français de moto vitesse le plus titré en Grand Prix, très attendu, et le Malaisien Hafizh Syahrin. En Moto2, la seconde catégorie du championnat, c'est sous l'emblème de Tech3 racing qu'elle participe au challenge avec deux jeunes coureurs prometteurs : le Néerlandais Bo Bendsneyder et l'Australien Remy Gardner, fils du 1^{er} champion du monde MotoGP en 1987. Pièces de rechange, roues, équipements nécessaires au box... À chaque course, c'est une logistique impressionnante qu'il faut mettre en place. *"Quand on transite par avion, c'est une dizaine de tonnes de matériel qu'on déplace"*, souligne Hervé Poncharal, le team manager de Tech3 et un de ses fondateurs. *"Quand c'est dans l'Union européenne, il nous faut 7 semi-remorques"*. Un exercice que l'entreprise varoise a rodé avec, à son actif, 29 saisons derrière elle.

TROUVER LES MEILLEURS RÉGLAGES POUR GAGNER

C'est en 1990 que l'équipe court pour la première fois dans la catégorie 250 cm³ sur des motos Honda et Suzuki. L'écurie a été créée un an plus tôt par Hervé Poncharal, lui-même ancien pi-

lote, à l'époque en charge de la compétition chez Honda France. *"Je souhaitais prendre mon envol"*, raconte-t-il. *"J'étais très attaché à Bormes où toute ma famille vivait. S'installer là était une évidence"*. Il s'associe à Bernard Martignac, parti depuis, et Guy Coulon, considéré dans le milieu comme "mécanicien magicien". Véritable chef d'orchestre entre les pilotes et les techniciens, il met son expérience à profit pour décrocher les victoires. D'année en année, l'équipe varoise gagne ses galons. En 1999, elle signe avec Yamaha et devient son team officiel. De trois membres au départ - d'où le nom Tech3 - l'équipe passe à 40. Réglage des suspensions, de l'assiette, de la cartographie moteur, des pneumatiques... Chacun a sa spécialité.

"Nous travaillons sur des machines que nous n'avons pas le droit de modifier."

Notre job est d'optimiser la configuration en fonction du circuit, du style du pilote, des conditions météo, de toutes une série de paramètres. Il y a une infinité de réglages possibles. À chaque course, nous devons trouver les meilleures combinaisons pour gagner," détaille Hervé Poncharal, évoquant le quotidien de l'écurie. À Bormes-les-Mimosas, le team dispose de 6 000 m² pour préparer la compétition en amont. Engagée depuis 20 ans avec Yamaha, Tech3 a signé en mars dernier un nouveau partenariat avec KTM pour la saison prochaine. *"Nous sommes très contents de nous associer à Tech3 en 2019. C'est un team qui a de très nombreuses années d'expérience et qui a décroché de gros résultats en championnat du monde. Leur professionnalisme nous rendra plus fort"*, a déclaré le constructeur autrichien dans la presse. En attendant ce nouveau virage pour l'écurie varoise, le Var suivra avec attention ses performances cette saison ! ■

www.teamtech3.fr



L'équipe Tech3 racing au départ du championnat

© Team Tech3

Le Département S'ENGAGE !

LE CHALLENGE INTER-COLLÈGES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'insécurité routière touche particulièrement les jeunes. Dans le Var, pour les sensibiliser à ces dangers, le Département et la Maison de la sécurité routière ont lancé il y a plus de 20 ans, le Challenge Inter-collèges. Il est co-financé par l'État et le Conseil départemental dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le principe est simple : faire travailler les collégiens tout au long de l'année, sur des thèmes de sécurité routière non imposés, en produisant des dessins, des affiches, des poèmes, des vidéos, des maquettes... Il s'agit de leur faire prendre conscience que la route constitue un réel danger si les usagers n'ont pas les comportements adaptés. Leurs productions sont évaluées, en fin d'année scolaire, par un jury et donnent lieu à l'attribution de prix aux lauréats. Les collèges inscrits bénéficient également d'une à deux journées de sensibilisation avec des ateliers pédagogiques.

Pour l'année scolaire 2017-2018, 20 collèges varois* ont participé à cette opération. Elle concerne les élèves de 6^e et de 4^e, soit près de 6 000 collégiens.

Les classes de 6^e ont bénéficié de l'atelier "Sécurité dans les transports scolaires" animé par l'association Anateep, qui œuvre pour l'amélioration des transports scolaires et des transports collectifs de jeunes. Après un atelier théorique, les élèves sont mis en situation avec des exercices d'évacuation dans un car.

Les élèves de 4^e, quant à eux, ont analysé un accident avec le film "*La route de Marc*". Ils ont également échangé sur l'importance du port de la ceinture de sécurité et du casque en 2 roues, sur les risques lors de sorties entre amis, mais aussi sur la prévention des conduites addictives comme la consommation d'alcool et de cannabis. Un autre atelier "Que faire lorsque je suis témoin d'un accident ?" leur a permis de connaître les bons réflexes à adopter. Animé par le Sdis du Var (Service départemental d'incendie et de secours) ou l'association Protacc (Protection des accidents), cet atelier explique à ces jeunes de 14 ans : quand appeler les secours, comment mettre le lieu d'un accident en sécurité, et comment se former aux gestes de premier secours. Cette action rencontre une forte adhésion de la part des collégiens qui s'investissent tout au long de l'année. ■

LA MAISON DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Maison de la sécurité routière du Var (MSR-Var) a été créée par la Préfecture et le Département du Var. Elle a pour missions principales :

- d'aider et d'informer les victimes d'accidents de la route et leurs familles (cellule d'aide aux victimes),
- d'informer sur la sécurité routière, de sensibiliser tous les publics,
- de favoriser le développement d'actions de prévention (conseils à projets, outils pédagogiques, intervenants, partenariats...).

www.msr83.fr



*LES COLLÈGES PARTICIPANTS

- ▶ Jacques Prévert – Les Arcs
- ▶ Gustave Roux – Hyères
- ▶ Sainte Marthe – Cuers
- ▶ Marie Mauron – Fayence
- ▶ Pierre Puget – Toulon
- ▶ Joliot Curie – Carqueiranne
- ▶ Externat Saint Joseph – Ollioules
- ▶ Henry Bosco – La Valette-du-Var
- ▶ Jean Rostand – Draguignan
- ▶ Henri Nans – Aups
- ▶ Joseph D'Arbaud – Barjols
- ▶ Marcel Rivière – Hyères
- ▶ Peiresc – Toulon
- ▶ La Marquisanne – Toulon
- ▶ Victor Hugo – Gassin
- ▶ Reynier – Six-Fours-les-Plages
- ▶ Paul-Emile Victor – Vidauban
- ▶ Yves Montand – Vinon-sur-Verdon
- ▶ Villeneuve – Fréjus
- ▶ La Guicharde – Sanary-sur-Mer

LE VAR L'EXCELLENCE SPORTIVE



LE SPORT EN TÊTE

P. 58

RENDEZ-VOUS

De grands événements sportifs toute l'année

P. 59 à 63

CLUBS ÉLITE

Rugby club toulonnais / Hyères Toulon
Var basket / Toulon
Saint-Cyr Var handball / Saint-Raphaël
Var volley-ball /
Saint-Raphaël Var handball / Toulon
Élite futsal

P. 64 à 75

PLEIN AIR

Bouffées d'oxygène

P. 76 & 77

PERFORMANCES

Soirée des champions / Julien Prudencio / Victor Crouin

P. 78 à 80

La "Louis Vuitton America's Cup world series" dans la rade de Toulon

© Annabelle Lhuillier-Bonnal (Ville de Toulon)

LE DÉPARTEMENT, *le sport en tête*

Le Conseil départemental du Var est un acteur majeur du sport sur son territoire. Le sport partout, et pour tous, voilà qui résume la politique sportive départementale. Globalement, elle s'articule autour de deux objectifs prioritaires. D'une part, il s'agit de favoriser le développement des activités physiques et sportives en encourageant l'accès à une pratique maîtrisée et diversifiée, en aidant le mouvement sportif à développer ses compétences. D'autre part, elle tend à affirmer l'image sportive du Var en valorisant les performances sportives varoises et en renforçant l'attractivité du département dans ce domaine. Résolument axée vers l'accessibilité au plus grand nombre des pratiques physiques, la ligne directrice du Conseil départemental du Var met aussi un point d'honneur à maintenir une offre sportive de haut-niveau et des équipements dédiés de qualité.



Le Var compte près de 230 000 licenciés dans l'ensemble des clubs sportifs varois dont près de la moitié ont moins de 18 ans. Élément important de l'éducation, de l'intégration et de la vie sociale, le sport contribue notamment à la lutte contre l'échec scolaire et à la réduction des inégalités sociales. C'est pourquoi le Conseil départemental du Var a récemment créé le "Pass'Sport découverte" qui permet aux jeunes Varois, pendant les vacances scolaires, de découvrir diverses activités sportives. Le Département soutient l'Union sportive de l'enseignement du premier degré (Usep) qui s'adresse aux élèves de primaire, et l'Union nationale du sport scolaire (UNSS) pour les collégiens et lycéens. Partenaire du Comité départemental handisport et du Comité départemental du sport adapté, il veille à ce que les personnes en situation de handicap moteur, sensoriel ou souffrant de troubles psychiques puissent

aussi accéder aux équipements sportifs et pratiquer le sport de leur choix.

Acteurs de la valorisation et de la promotion du sport varois, les sportifs de haut-niveau, les clubs élites

départementaux et les manifestations sportives d'envergure nationale ou internationale sont également soutenus par le Conseil départemental qui n'en oublie pas pour autant tous les autres clubs, notamment ceux ayant obtenu un label fédéral, gage de la qualité des encadrements et des équipements proposés.

Depuis 2017, le Département du Var récompense l'excellence des jeunes sportifs lors de la Soirée des champions varois qu'il a créée. Il s'agit d'une prime financière à l'excellence et à la performance, pour valoriser les jeunes athlètes, de 12 à 25 ans. Les clubs élites, eux, bénéficient d'un appui financier pour un total de 1 930 000 €. En échange, les professionnels qui y évoluent participent à des Missions d'intérêt général, sous la forme d'entraînements délocalisés, de conférences ou de rencontres avec les jeunes Varois. Enfin, le Département du Var affirme son image sportive en soutenant les manifestations à rayonnement extra-départemental comme le Rallye du Var, le Tour cycliste du haut Var-matin, le Natureman Var, le trail Var Verdon Canyon Challenge et bien sûr, le Grand prix de France de Formule 1. ■

DE GRANDS ÉVÉNEMENTS SPORTIFS *toute l'année*



© Tour du Haut-Var Matin



© Boucles cyclistes du Haut-Var

LES BOUCLES CYCLISTES DU HAUT-VAR EN FÉVRIER *

Chaque année, les Boucles du Haut Var rassemblent une vingtaine de formations cyclistes amateurs. La 16^e édition se tiendra du 11 au 14 février 2019. Elle sera composée, comme à chaque fois, de quatre épreuves d'une journée chacune qui sillonneront les routes du Haut-Var.

www.velosporthyerois.com

LE TOUR CYCLISTE DU HAUT-VAR MATIN EN FÉVRIER *

Seule course cycliste professionnelle dans le Var, le Tour cycliste du Haut-Var Matin est aussi une des plus anciennes ! Elle fête ses 50 ans cette année, offrant une fois de plus la douceur hivernale du Var aux **plus grandes équipes internationales**. En février dernier, elles se sont affrontées sur deux parcours de plus de 150 km au dénivelé non négligeable comme en connaît le département. Prochaine édition, les 16 et 17 février 2019.

www.tourduhautvar.com

MARATHON INTERNATIONAL DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ EN MARS *



Le 25 mars dernier s'est tenu le 1^{er} marathon international du Golfe de Saint-Tropez. Dans une ambiance festive et conviviale, il a rassemblé plus de 5 000 coureurs. L'événement a permis aux participants de découvrir autrement les paysages et les richesses du Golfe de Saint-Tropez. Trois courses étaient au programme : le marathon d'une distance de 42 km, le marathon duo de 2 fois 21 km et le marathon relais qui s'est couru en équipe de 4, 6 ou 7. Fort de ce premier succès, le marathon international du Golfe de Saint-Tropez sera reconduit en mars 2019.

www.marathondugolfedesainttropez.com

LA SEMAINE DE PORQUEROLLES EN MAI *

Événement réputé, la 20^e Semaine de Porquerolles rassemble chaque année, lors du week-end de l'Ascension, **700 compétiteurs sur près de 70 monocoques**. Cette année, c'est du 9 au 13 mai que les équipages ont profité du cadre exceptionnel de la baie d'Hyères et de son Parc national. Cette épreuve du Championnat de Méditerranée confirme l'esprit sportif et convivial souhaité par ses organisateurs, l'International yacht club d'Hyères et le Yacht club de Porquerolles.

www.semainedeporquerolles.com



* Manifestation soutenue par le Département

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE NATATION ÉLITE EN MAI *

Les meilleurs nageurs français issus de 170 clubs nationaux ont donné le meilleur d'eux-même, du 21 au 27 mai à Saint-Raphaël, pour obtenir leur qualification aux championnats d'Europe en août à Budapest. C'était la troisième fois, que le stade nautique raphaëlois accueillait les Championnats de France de natation élite. La manifestation a été organisée par le Saint-Raphaël natation qui compte 717 licenciés, dont 360 jeunes.

www.natation-saintraphael.com



LE MOTO TOUR SERIES FRANCE EN MAI

Après 3 jours en Corse, c'est dans le Var que s'est achevé le Moto tour series 2018. Toulon constituait, les 12 et 13 mai derniers, l'étape finale du tour avec une épreuve de régularité de 400 kilomètres et la très attendue montée du Faron qui surplombe la ville, un parcours spectaculaire suivi par des centaines de spectateurs. La ville capitale du Var est, depuis 2003, une étape incontournable de ce tour organisé par des Varois.

www.moto-tour.com



© Moto tour series

LE VAR VERDON CANYON CHALLENGE EN JUIN *

En pleine nature, avec les gorges du Verdon comme paysage, le Var Verdon canyon challenge célèbre cette année sa 26^e édition. Cette grande course nature propose, les 22 et 23 juin, quatre parcours : un ultra-trail de 60 km avec 4 000 mètres de dénivelé, un grand trail de 30 km avec 1 700 mètres de dénivelé, et deux autres courses de 10 km et de 5 km. De nombreux coureurs participent au rendez-vous de cet événement sportif extrême qui se déroule dans un décor à couper le souffle.

www.verdoncanyonchallenge.com

LA PORQUEROLLAISE EN JUILLET*

La pirogue polynésienne ou Va'a est un sport, aujourd'hui, très en vogue. Le Toulon Vaa est un des premiers clubs à voir le jour en France métropolitaine, il y a plus d'une



vingtaine d'années. C'est aussi lui qui organise la course internationale, La Porquerollaise. L'édition 2018 aura lieu du 6 au 8 juillet à Carqueiranne. Pendant trois jours, la ville vivra au rythme polynésien, avec de nombreuses animations à terre pour célébrer les 20 ans de la manifestation.

<http://porquerollaise.free.fr>

* Manifestation soutenue par le Département



© Var-Verdon canyon



© Vélo sport hyérois

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE CYCLISME SUR PISTE EN JUILLET *

Près de 300 cyclistes venant de la France entière sont attendus au Vélodrome d'Hyères du 11 au 18 juillet, pour les Championnats de France de cyclisme sur piste. Plusieurs épreuves vont y être disputées : la vitesse, le keirin, la course aux points, la course tempo, la poursuite, l'omnium... En plus de ce beau spectacle sportif, des animations seront accessibles au public ! www.velosporthyerois.com

LE TOUR DE FRANCE À LA VOILE À HYÈRES EN JUILLET

Régate incontournable de l'été, le Tour de France à la Voile fait escale cette année, les 19 et 20 juillet, à Hyères. Avant dernière étape du parcours, la ville varoise accueille la manifestation autour de nombreuses nouveautés comme la zone spectateurs, le live quotidien, ou encore les nombreux cadeaux à gagner pour les spectateurs. Sur cette épreuve nautique, le Var compte un équipage très prometteur subventionné par le Département. Il est constitué de membres du Yachting club de Toulon (YCT) et du Cercle d'organisation du yachting de compétition hyérois (COYCH). www.tourvoile.fr



© YC Toulon



© Circuit Paul-Ricard

LE BOL D'OR EN SEPTEMBRE

Du 14 au 16 septembre, le circuit Paul-Ricard au Castellet accueillera la plus célèbre compétition moto d'endurance. Pendant 24 heures, 200 équipes venues du monde entier s'affronteront pour la 82^e édition. En jeu, trois "Bols" : celui d'Or, celui d'Argent et le Bol d'Or classic dédié aux anciens modèles. La compétition, qui a réinvesti depuis 4 ans le circuit varois, ouvre la saison du Championnat du monde d'endurance 2018-2019. www.boldor.com

LE DUC D'ALBE EN SEPTEMBRE *

C'est en 2000 qu'a démarré l'aventure du Duc d'Albe. Le raid multicoque, initié par le Club multicoques d'Hyères (CMH), est devenu depuis la plus grande concentration européenne en Méditerranée de multicoques de sport. Rendez-vous à Hyères, plage de l'Aiguade, les 22, 23 et 24 septembre prochains, pour admirer une centaine d'équipages à l'œuvre.

<https://ducdalbe.com>



* Manifestation soutenue par le Département



© Voiles de Saint-Tropez / Photo Gilles Martin-Raget

LES VOILES DE SAINT-TROPEZ FIN SEPTEMBRE

Avec des voiliers légendaires et des unités ultra-modernes, les Voiles de Saint-Tropez concentrent ce que la voile a de plus sublime et précieux. Véritable temps fort de l'automne, cette formidable escale orchestrée par la Société nautique de Saint-Tropez transformera, du 29 septembre au 7 octobre, le port de la ville en forêt de mâts mythiques, mêlant petits et grands bateaux. Sur l'eau, les amoureux de la navigation offriront, une fois encore, du très grand spectacle !

www.lesvoilesdesaint-tropez.fr



LA SEMAINE VAROISE DE LA RANDONNÉE PÉDESTRE EN OCTOBRE *

C'est à plus de 91 randonnées dans tout le Var qu'invite du 29 septembre au 7 octobre, la Semaine varoise de la randonnée pédestre ! Organisée par le comité départemental de randonnée avec les clubs varois, la manifestation est ouverte à tous, quel que soit le niveau : familial ou sportif. L'événement a été précédé en mai par la Fête de la randonnée qui célèbre chaque année la marche dans une commune différente.

<https://var.ffrandonnee.fr/>



© Natureman Var

LE NATUREMAN VAR EN OCTOBRE *

Organisé depuis 2012 par l'association Verdon Oxygène, le Natureman Var est devenu le rendez-vous incontournable des triathlètes. L'édition 2018 se déroulera du 5 au 7 octobre toujours dans le cadre remarquable du Verdon. C'est dans une ambiance conviviale et familiale que les 1 400 coureurs attendus se retrouveront aux Salles-sur-Verdon. Au programme plusieurs courses dont la longue distance qui propose 2 km de natation, 90 km de vélo et 20 km de course à pied.

<https://natureman-var.fr>

* Manifestation soutenue par le Département



© ASO / Thomas Mahieux

LE ROC D'AZUR EN OCTOBRE

1^{er} événement VTT au monde, le Roc d'Azur réunit chaque année plus de 20 000 participants, 300 exposants et 150 000 visiteurs. La 35^e édition donne rendez-vous aux passionnés du 10 au 14 octobre sur la Base nature de Fréjus et les sentiers de Roquebrune-sur-Argens. Ce rendez-vous à la portée internationale confronte des cyclistes de plus de 50 nationalités. Au-delà de l'aspect purement sportif, avec plus de 25 courses et randonnées adaptées à l'âge et au niveau de chacun, c'est le plus grand salon consacré à la discipline.

www.rocazur.com

LA GC32 TPM MED CUP EN OCTOBRE *

Après l'America's Cup en 2016, la Métropole Toulon Provence Méditerranée accueille du 10 au 14 octobre 2018 une nouvelle régates de haut niveau : la grande finale du GC32 Racing Tour, baptisée pour l'occasion la GC32 TPM Med Cup ! Séduits par le plan d'eau de la rade toulonnaise, les équipes des catamarans à foils ont un objectif : s'élever sur l'eau avec leur bateau et atteindre les vitesses maximales pour remporter la compétition. À coup sûr, une démonstration extraordinaire de ce que ces bateaux volants de 10 mètres de long sont capables de faire !

www.gc32racingtour.com



© GC32 Racing Tour



© Rallye du Var

LE RALLYE DU VAR ET LE RALLYE DES VÉHICULES HISTORIQUES EN NOVEMBRE *

C'est un des plus gros événements sportifs de l'année dans le département : des centaines de participants, dont des grands noms du sport automobile comme Sébastien Loeb, et des milliers de spectateurs. La 64^e édition du Rallye du Var se tiendra du 22 au 25 novembre. Cette année encore, il constituera l'épilogue du championnat de France des rallyes. Le départ sera donné à Sainte-Maxime, tout comme l'arrivée. Le parcours sillonnera une quinzaine de communes du Golfe de Saint-Tropez et du massif des Maures, un tracé très technique apprécié des pilotes. En parallèle, le 24^e Rallye des véhicules historiques sera l'occasion d'admirer d'anciens bolides qui ont marqué la discipline.

<http://var-rallye.fr>

CHAMPIONNATS DE FRANCE D'OCEAN RACING EN NOVEMBRE *

Toulon accueille, du 1^{er} au 4 novembre, les championnats de France d'Ocean racing. Organisé par le comité régional de canoë-kayak, cet événement sera la plus grande compétition nationale de courses en mer longue distance de kayak et de pirogues polynésiennes Va'a. Il regroupe quatre championnats de kayak mono et biplaces et de pirogues Va'a de 1 et 6 places. Au total, 500 compétiteurs et bénévoles sont attendus de la France entière et d'Outre-mer.

www.canoe-paca.fr



© Toulon Va'a

* Manifestation soutenue par le Département

Le Rugby Club Toulonnais, LA LOCOMOTIVE

En Top 14, en Championnat d'Europe, ils ont tout remporté : leur couleur rouge et noir, leur emblème un brin de muguet, leur hymne le pilou-



pilou, leur père Félix Mayol... Depuis 110 ans, les joueurs du Rugby club toulonnais font vibrer les cœurs de leurs fidèles supporters varois.

Depuis sa création en 1908, grâce à un mécène chanteur Félix Mayol, le RCT a connu des défaites, mais surtout les plus belles victoires. Il est le premier club européen à remporter trois fois d'affilée la Coupe d'Europe en 2013, 2014 et 2015 avec même un quatrième titre de champion de France en 2014, réalisant ainsi un doublé historique Coupe d'Europe-Championnat du Top 14.

Des rires aux larmes, les supporters sont toujours là, plus nombreux que jamais. Dans un stade rénové, à l'ambiance toujours singulière, ils sont aujourd'hui 18 000 à entonner le pilou-pilou, véritable cri de guerre galvanisant les Toulonnais et déstabilisant les adversaires. Venir jouer à Mayol, c'est aussi entrer dans l'arène. Et si l'ambition du club est toujours de gagner, son président Mourad Boudjellal ajoute "gagner, oui, mais aussi partir sur un nouveau cycle sportif en valorisant la formation et les jeunes Toulonnais." Pour cela, le président a souhaité s'entourer pour la saison 2017-2018 "de l'un des tout meilleurs

techniciens du rugby hexagonal, l'ancien international français Fabien Galthié. Il est épaulé de l'ancien manager grenoblois Fabrice Landreau, de l'Australien Manny Edmonds pour les trois-quarts et de Marc Dal Maso qui a conservé son rôle auprès des avants toulonnais". Pour cette saison, le recrutement des joueurs "a été de qualité avec notamment les arrivées de jeunes internationaux comme Raphaël Lakafia, Facundo Isa ou Hugo Bonneval ou de joueurs plus aguerris comme Chris Ashton et Malakai Fekitoa", assure le président. Un président et aussi homme d'affaires, qui depuis son arrivée en 2006, a impulsé une nouvelle dynamique au RCT avec des recrutements toujours plus ambitieux, comme Tana Umaga en Pro D2, ou encore l'arrivée de la star du rugby anglais Jonny Wilkinson. Une réussite qui a suscité de nombreuses vocations auprès des jeunes Varois. Depuis 2016, le RCT dispose aussi d'une équipe féminine. ■

- PRÉSIDENT : Mourad Boudjellal
- STAFF SPORTIF :
 - le manager Fabien Galthié,
 - les entraîneurs Fabrice Landreau, Manny Edmonds, Marc Dal Maso.

LES JOUEURS SAISON 2017-2018

Emerick Setiano (France), Florian Fresia (France), Jean-Baptiste Gros (France), Laurent Delboulbes (France), Levan Chilachava (Géorgie), Marcel Van Der Merwe (Afrique du Sud), Xavier Chiocci (France), Anthony Étrillard (France), Badri Alkhashashvili (Géorgie), Bastien Soury (France), Guilhem Guirado (France), Corentin Vernet (France), Dave Attwood (Angleterre), Jocelino Suta (France), Juandré Kruger (Afrique du Sud), Romain Taofifenua (France), Samu Manoa (USA), Swan Rebbadj (France), Charles Ollivon (France), Duane Vermeulen (Afrique du Sud), Facundo Isa (Argentine), Jean Monribot (France), Juan Martin Fernandez Lobbe (Argentine), Mamuka Gorgodze (Géorgie), Raphaël Lakafia (France), Rudy Gahetau (France), Alby Mathewson (Nouvelle-Zélande), Eric Escande (France), Sébastien Tillous-Borde (France), Anthony Belleau (France), François Trinh-Duc (France), Jonathan Wisniewski (France), Louis Carbonel (France), Malakai Fekitoa (Nouvelle-Zélande Tonga), Mathieu Bastareaud (France), Rico Buliruarua (Fidji), Bryan Habana (Afrique du Sud), Chris Ashton (Angleterre), Josua Tuisova (Fidji), Jp Pietersen (Afrique du Sud), Semi Radradra (Fidji), Vincent Clerc (France), Hugo Bonneval (France), Jonah Placid (Australie).

www.rctoulon.com



© Olivier Pastor / TPM

Hyères Toulon Var basket,

LE PLAISIR DU JEU



Fondé en 1990, le Hyères Toulon Var basket est issu de la fusion de deux clubs : celui de Hyères et de Toulon. Cette saison, l'équipe élite varoise de basket-ball a joué son maintien en Pro A et s'est investie, sur le terrain, pour faire aimer le basket de haut niveau aux Varois.

Ils sont 10. Dix garçons recrutés au niveau international pour faire vivre les couleurs du HTV. Le jaune, quand le club reçoit à domicile, au Palais des sports à Toulon ou à l'espace 3000 à Hyères. Le bleu, quand il joue en extérieur. Le Hyères Toulon Var basket est l'un des 18 meilleurs clubs professionnels français. Il évolue, en 2017-2018, en Pro A (rebaptisée depuis mars Jeep® Élite). S'il est le plus petit budget de sa division, il ne ménage pas ses efforts pour faire apprécier la discipline.

Après une première accession à la Pro A en 2001, un retour en Pro B en 2012, dont il devient le champion de France en titre en 2016, le club varois revient en 2016-2017 dans la catégorie reine. Une place qu'il n'a pas cessé de défendre durant toute la saison 2017-2018, avec des joueurs ultra motivés. "On est une équipe qui ne lâche rien", déclare Emmanuel Schmitt, fier de son groupe. Le coach, qui a été le plus jeune joueur de la première division française est lui-même ancien joueur au HTV. Il a rejoint le club varois en 2017, après une carrière d'entraîneur exemplaire à la tête de l'équipe nationale suisse.

Les entraînements mêlent la langue de Shakespeare et de Molière. Car, sur les 10 joueurs, beaucoup viennent des États-Unis. "Le règlement autorise jusqu'à la moitié de l'effectif étranger", expliquent les dirigeants du club. "Le club recrute des jeunes joueurs qui ont besoin de jouer, de se montrer : le HTV leur offre un tremplin. Pour la majorité d'entre eux, c'est un premier contrat professionnel et pour beaucoup d'Américains une première expérience en dehors de leur pays. On met tout en œuvre pour les aider à s'adapter. Le climat

joue en notre faveur". Du fait de ses moyens, l'équipe connaît un taux de renouvellement de 80 % chaque saison. "Nous ne jouons pas à arme égale avec les autres équipes qui ont des budgets de 4 millions d'€ par an en moyenne, voire jusqu'à 10 millions d'€ pour les plus gros clubs, alors que nous sommes autour de 2 millions d'€. Les collectivités locales, dont le Département du Var, nous aident beaucoup mais nous devons encore développer nos ressources propres", commentent les responsables.

L'équipe élite est un modèle pour les 400 licenciés du HTV et pour de nombreux jeunes basketteurs varois. En contrepartie de la subvention du Conseil départemental, les joueurs s'investissent aussi en dehors des matchs. Entraînements délocalisés, débats en anglais, ateliers sportifs dans tout le Var... Les rencontres organisées offrent "des échanges intéressants pour le public et pour les joueurs. Donner des conseils, faire connaître les différents métiers du staff, jouer avec les jeunes est essentiel aux sportifs professionnels", affirment les membres du club. ■

► **PRÉSIDENT** : Christian Giannini

► **COACH** : Emmanuel Schmitt

LES JOUEURS SAISON 2017-2018

Luka Asceric (Serbie), Terry Smith (USA), Raymond Cowels III (USA), Corentin Lopez (France), Reggie Arnold (USA), Vafessa Fofana (France), Digue Diawara (France), Jordan Tolbert (USA), Alexandre Chassang (France), Ferdinand Prenom (France).

www.basket-htv.com





Toulon Saint-Cyr Var handball, **100 % FÉMININ !**

Véritable emblème du handball féminin dans le quart sud-est de la France, le Toulon Saint-Cyr Var Handball (TSCV) est né en 2007. Ce club représente aujourd'hui un exemple en termes de formation.

En 2005, les associations de handball de Toulon et de Saint-Cyr effectuent un premier rapprochement de leurs équipes Élite Division 1 et Nationale 2. Malgré une relégation en D2 de l'équipe formée, les clubs fusionnent en 2007 pour donner naissance au Toulon Saint-Cyr Var Handball. Très vite, dès 2008, il retrouve le plus haut niveau national et ne le quittera plus. Entre 2010 et 2012, il réalise même l'exploit de remporter un titre de Champion de France et deux Coupes de France successives.

Aujourd'hui, ce club exclusivement féminin*, à l'exception de l'entraîneur et de quelques membres du staff, rassemble près de 250 licenciées. Plus de 1 000 licences événementielles sont également attribuées chaque année, lors des manifestations ponctuelles.

Des moins de 10 ans à la première division, le TSCV est présent dans

toutes les catégories et ses équipes évoluent au plus haut niveau. La partie formation est primordiale. Dans cet esprit, en 2011, est créé le centre de formation. Il permet à huit joueuses d'intégrer,

chaque année, une formation de trois ans, basée sur l'excellence sportive. Elles évoluent aux côtés des professionnelles pour partager leurs expériences et leurs conseils. Les meilleures pourront, à terme, intégrer l'équipe 1. Le centre de formation est reconnu comme étant l'un des plus performants sur l'ensemble du territoire national. Pour les 16-18 ans, un centre de pré-formation a également vu le jour. Aujourd'hui, la moitié de l'effectif jouant en D1 a été formée au club. Un juste équilibre a été trouvé entre des filles qui amènent une expérience extérieure, et les filles formées ici. Dans cet objectif, deux recrues de choix rejoindront l'équipe en juillet, Siraba Dembelé et Laurisa Landre, toutes les deux championnes du monde avec l'équipe de France en 2017.

Si le dépassement, le respect de soi et de son adversaire, la solidarité, le goût de l'effort sont des valeurs défendues par tous les membres du club, les

joueuses se sentent aussi investies d'un rôle important : promouvoir et défendre le sport féminin, et notamment au très haut niveau.

Le TSCV fait partie des grands clubs français de handball féminin. Ses objectifs pour la saison prochaine : terminer dans le top 5 du championnat de France, aller jusqu'en finale en Coupe de France, voire la remporter et revenir en coupe d'Europe. De beaux challenges que l'équipe est prête à relever ! ■

* Jusqu'en moins de 11 ans, la mixité est permise. Les plus jeunes équipes du club comprennent alors des garçons.

- ▶ **PRÉSIDENTES** : Jeanne-Marie De Torres et Perrine Paul
- ▶ **COACH D1** : Sandor Rac

LES JOUEUSES SAISON 2017-2018

Dounia Abdourahim (France), Ewa Andrzejewska (Pologne), Alexandra Bettacchini (France), Laurène Catani (France), Marina David (France), Laura Gaudefroy (France), Olivera Jurisic (Danemark), Yulia Khavronina (Russie), Jessy Kramer (Pays-Bas), Djeneba Tandjan (France), Ekatarina Vekova (Russie), Sabrina Zazai (France), Meryle Crevel (France), Lidija Cvijic (Serbie), Camille Depuiset (France), Mariam Eradze (Islande), Morgane Pannequin (France), Emma Puleri (France), Laurie Puleri (France), Marie-Charlotte Rittore (France), Léa Serdarevic (France).

www.tscvhb.fr



Saint-Raphaël Var Volley-ball,

DES JOUEUSES COMBATIVES

Le titre de Championnes de France, gagné en 2016 contre Cannes, reste gravé dans les mémoires des membres du club et des supporters. Pour le Saint-Raphaël Var Volley-ball, qui n'aurait pas dû, cette saison-là, jouer en Ligue A, cette victoire était pour le moins inattendue. Ce n'est pas pour

autant qu'elle n'était pas méritée ! "Je revois les joueuses après avoir gagné la demi-finale", se remémore Christine Girod, la présidente. "Je les ai félicitées, car c'était déjà exceptionnel. Mais j'ai senti qu'elles n'allaient pas s'arrêter là, que ce titre elles le voulaient ! C'est une équipe combative". Cette heure de gloire n'est pas arrivée par hasard. Elle est le fruit de longues années d'investissement, de ténacité et, bien

sûr, de travail. Leur entraîneur, Giulio Cesare Bergoli, adjoint du sélectionneur national d'Italie, pousse les joueuses à donner le meilleur d'elles-mêmes, dans le jeu, et la technique. Il n'hésite pas à leur faire répéter des exercices, encore et encore, jusqu'à ce que le geste soit parfait. Il s'appuie aussi énormément sur la vidéo pour montrer aux filles leurs erreurs, leurs points faibles et les pousser à améliorer leurs performances. L'objectif ? Permettre au Saint-Raphaël Var Volley-ball de figurer dans les cinq premiers nationaux.

"Notre victoire en 2016 a permis de donner plus de poids au club, qui fait partie des meilleurs nationaux", analyse Lies-



Créé en 1947, le Saint-Raphaël Var Volley-ball est devenu exclusivement féminin en 1976. Parmi les meilleurs français, le club attire de nombreuses joueuses internationales rêvant toutes de renouveler la performance de 2016 et redevenir championnes de France.

bet Vindevoghel, la capitaine. Arrivée, il y a trois ans à Saint-Raphaël, cette joueuse belge ne se voit plus jouer ailleurs. "À 38 ans, c'est le plaisir qui me pousse à continuer le sport professionnel. C'est important de garder de la passion dans le travail et ici, c'est possible. Saint-Raphaël est vraiment mon club de cœur", précise-t-elle.

Devenu exclusivement féminin en 1976, le Saint-Raphaël Var Volley-ball existe depuis 1947. Environ 200 jeunes joueuses de 6 à 20 ans y sont licenciées, parmi lesquelles, les plus douées et les plus combatives, intégreront peut-être un jour, l'équipe professionnelle. ■

- ▶ **PRÉSIDENTE :**
Christine Girod
- ▶ **ENTRAÎNEUR :**
Giulio Cesare Bergoli

LES JOUEUSES SAISON 2017-2018

Karolina Goliat (Belgique), Kristiine Miilen (Estonie), Amandine Giardino (France), Julie Oliveira Souza (France), Liesbet Vindevoghel (Belgique), Julie Mollinger (France), Julieta Lazcano (Argentine), Alexandra Erhart (France), Natalia Valentin (Porto Rico), Ludivine Casali (France), Keisha Leggs (USA).

<https://www.srvvb.fr>



Saint-Raphaël Var handball, UN CLUB DE VALEURS



Classé parmi les quatre meilleurs clubs nationaux, le Saint-Raphaël Var handball est régulièrement sélectionné pour la Coupe d'Europe EHF. Ce qui le rend attractif pour les joueurs français et internationaux.

Humilité. Combativité. Solidarité. Générosité. Courage. Dans le discours comme dans le jeu, les hommes du Saint-Raphaël Var handball (SRVHB) sont attachés à ces valeurs. Elles sont accrochées bien haut dans l'enceinte du Palais des sports de Saint-Raphaël, là où les joueurs s'entraînent et défendent les couleurs du club varois. "Nous nous sommes construits dans le respect des autres avec, chaque jour, la volonté et le courage de se remettre en question", insiste Jean-François Krakowski, président du club depuis 30 ans, dont le Palais des sports porte le nom. "Cette façon de faire, couplée à un projet sportif attractif, nous permet de rester dans le haut du tableau". L'équipe du SRVHB évolue en première division française depuis 2006. Régulièrement classée parmi les quatre meilleures françaises, elle a accédé à plusieurs reprises à la Coupe d'Europe EHF ces dernières années. "Cette saison, nous sommes les seuls à avoir fait trébucher Montpellier et nous avons réussi à gagner à Berlin, ce qui équivaut un peu, en football, à aller battre, chez lui le Real de Madrid", sourit Jean-François Krakowski.

"Nos résultats, nous les obtenons grâce à beaucoup de travail et d'abnégation", analyse Aurélien Abily, capitaine de l'équipe professionnelle. "Il ne faut pas oublier la chance que nous avons d'être rémunérés pour faire ce qu'on aime. D'autant qu'ici, à Saint-Raphaël, il y a une vraie cohésion de groupe, qui nous permet de vivre des moments privilégiés". Entraînés par Joël da Silva, les joueurs qui rejoignent le SRVHB ont du mal à le quitter. Ainsi, l'effectif évolue peu chaque année et le club compte dans ces rangs plusieurs joueurs ayant été sélectionnés en équipe de France comme Adrien Dipanda, Xavier Barachet ou Raphaël Caucheteux, convoqué pour la première fois dans la formation nationale en 2018. "Cette première sélection, à 32 ans, est amplement méritée", commente Jean-François Krakowski. "C'était important avant tout pour lui, mais aussi pour le club". Un club qui, sous le soleil de Saint-Raphaël, rêve de pouvoir, un jour, accrocher une étoile de champion d'Europe à son maillot. ■

► **PRÉSIDENT** : Jean-François Krakowski

► **ENTRAÎNEUR** : Joël da Silva

LES JOUEURS SAISON 2017-2018

Aurélien Abily (France), Xavier Barachet (France), Raphaël Caucheteux (France), Alexandre Demaille (France), Adrien Dipanda (France), Wissem Hmam (France), Miroslav Jurka (République Tchèque), Artsem Karalek (Biélorussie), Nicolas Krakowski (France), Geoffroy Krantz, Alexander Lynggaard (Danemark), Mihai Popescu (Roumanie), Daniel Sarmiento (Espagne), Alexandru Simicu (Roumanie), Arthur Vigneron (France).

www.srvhb.com



Toulon Élite Futsal, EN PLEIN ESSOR

On les surnomme, "les petits rouge et noir", les joueurs de Toulon Élite Futsal évoluent en 1^{re} division avec déjà un beau palmarès après seulement une dizaine d'années d'existence. Voilà un club, né d'une bande de copains joueurs de football, promis à un bel avenir dans une discipline en devenir.



Il y avait une place à prendre, une discipline à explorer... Les fondateurs de Toulon Élite Futsal n'ont pas manqué le coche. Et ils le prouvent encore aujourd'hui. Ils ont mis à peine trois ans pour monter en 1^{ère} division. Depuis sept ans, le club a fait le choix d'être affilié à la Fédération française de football* (FFF). Parce qu'avant de devenir la structure connue et soutenue par un public fidèle, "on était une bande de copains qui aimait jouer au football. Pour autant, on s'amusait plus entre-nous en dehors des matchs, sur des petits terrains et en petit groupe. Le jeu était plus rapide, on touchait plus souvent le ballon. En fait, on aimait jouer au futsal, sans vraiment connaître cette discipline", nous raconte Sassi Ben Naceur, le président fondateur. Et puis, il s'intéresse à ce sport, et monte en 2008 une association appelée International Saint Roch avec Farah Gouled, son ami et toujours joueur. "Là, nous étions affiliés à l'Union nationale des clubs de futsal, qui répond au code de l'Association

mondiale de futsal. Au fil de nos bons résultats, nous avons été contactés par le District du Var de Football pour les rejoindre. Car la FFF est chargée par le ministère des Sports de développer et de rassembler le Futsal." Nouvelle fédération, nouvelles règles : les joueurs ont dû quand même s'adapter sur le terrain "parce que les touches se jouent au pied à la Fifa, alors qu'avec l'AMF, elles se font à la main", nous explique le sportif. L'association change de nom et devient, "tout simplement, Tous ensemble". De là, les matchs se succèdent et les bons résultats aussi. Les souvenirs pleins la tête le président, et ancien joueur, raconte le match de la montée "le Club grimpe en D1 en 2011-2012. Ici à Toulon au Palais des Sports, on gagne 3-2 contre Port-de-Bouc. Ce soir là, on s'est dit que nous avions notre carte à jouer en championnat de France". En D1, l'équipe prend le nom de Toulon Élite Futsal. Elle affronte des équipes déjà bien rodées avec de nombreux joueurs étrangers. Le club s'étoffe et recrute notamment deux bons joueurs brésiliens. Et puis l'ar-

rivée d'un entraîneur italien Felice Mastropiero, "nous a vraiment aidé. Il nous a apporté son expérience". Aujourd'hui, c'est Lluís Bernat Molina qui dirige une équipe considérée "comme une des meilleures de l'hexagone qui peut décrocher le titre de Champion de France", conclut son président. ■

* Spécificité du Futsal, depuis les années 80 deux fédérations internationales s'opposent pour la gouvernance de cette discipline. D'un côté la Fédération internationale de football (Fifa) qui souhaite récupérer le contrôle de ce qu'elle voit comme un dérivé de son football, et de l'autre l'Association mondiale de futsal (AMF anciennement Fifusa) invoque sa paternité.

► **PRÉSIDENT** : Sassi Ben Naceur

► **ENTRAÎNEUR** : Lluís Bernat Molina

LES JOUEURS

SAISON 2017-2018

Paulinho Garibaldi (Brésil), Maciek Urtowski (Pologne), Anthony Cazalas (France), Valentin Albertini (France), Jebali (France), David Busquets (Espagne), Rafita Berlanga (Espagne), Eduardo (Italie), Kennedy Ofong (Espagne), Nilton Tavares (Cap-Vert), Pupa Furtado (Portugal), Thiago Souza (Brésil), Farah Gouled (France), Raymond Santiago (France), Soufyane El Hafyani (France).

m.facebook.com/ToulonTEF



© Sassi Ben Nasseur / Toulon Élite Futsal

Des falaises du Verdon aux fonds marins, du lac de Saint-Cassien au massif de la Sainte-Baume, des collines de l'Estérel aux rives de l'Argens, de la plaine des Maures au mont Lachens, le département dispose de sites exceptionnels pour les sports de pleine nature. Course d'orientation, spéléologie, escalade, randonnée, cyclisme, aviron, vol libre, tir à l'arc, voile, canoë-kayak, plongée.... Le champ de possibilités est vaste ! Conscient des bienfaits et du plaisir que conjugue une activité dans un cadre naturel, le Conseil départemental favorise leur développement. Il soutient ainsi pour plus de 120 000 € annuels, une quinzaine de comités départementaux qui regroupent environ 100 000 pratiquants, licenciés dans le Var. Il œuvre aussi au référencement des espaces, sites ou itinéraires de sport de nature, ainsi qu'au recensement des boucles locales de randonnée. Le Département a même initié et réalisé le réseau Equi'découverte : un itinéraire de 450 kilomètres pour traverser le Var du Nord au Sud... à cheval !



Kitesurf sur la plage de l'Almanarre à Hyères

BOUFFÉES *d'oxygène*



Soirée des champions, L'EXCELLENCE RÉCOMPENSÉE

Pour la deuxième année consécutive, le Département récompense de jeunes athlètes varois, âgés entre 12 et 25 ans, primés pour leur saison sportive dans les catégories "discipline individuelle", "discipline individuelle par équipe" et "sport collectif". Pour la saison 2017-2018, la soirée des champions se déroulera le 4 décembre prochain au Palais Neptune à Toulon.



POUR LA SAISON 2016/2017 ONT ÉTÉ PRIMÉS :

- ▶ 70 champions dans la catégorie "disciplines individuelles",
- ▶ 92 champions dans la catégorie "disciplines individuelles par équipe",
- ▶ Et 4 équipes dans la catégorie "sports collectifs" :
l'équipe universitaire de basket Toulon La Garde (champions de France universitaire en N2), l'équipe féminine de softball "les Comanches de Toulon" (championnes de France : 11 titres consécutifs), le RCT junior "Crabos" (champions de France des moins de 18 ans : 2 titres consécutifs) et l'équipe 1 seniors "Sporting Treiziste Toulonnais" (champions de France DN1B).

Le Département est fier de ses jeunes athlètes. Et il a voulu le leur montrer, en les encourageant et les récompensant. Parce que le sport, d'autant plus de haut niveau, demande un engagement sans faille, depuis l'an dernier, il organise une soirée des champions pour leur remettre solennellement leur récompense.

En 2017, Marc Giraud, président du Département avait remis à plus de 250 sportifs de haut niveau leur prime. Au total 85 500 € ont été attribués : 49 500 € pour les titres individuels et 36 000 € pour les titres par équipe (dans les disciplines individuelles et les sports collectifs). Cette année encore, la prime sera remise directement à l'athlète pour les disciplines individuelles. Par équipe que ce soit pour des disciplines individuelles ou collectives, la prime est allouée au club. Selon un barème établi, leur montant s'échelonne de 500 € pour un Champion de France en individuel à 3 000 € pour un titre de Champion Olympique ou Paralympique par équipe.

Pour 2017-2018, on peut déjà présager de la présence de grands sportifs varois à l'image du Grimaudois, Arthur Bauchet, le plus jeune des quinze athlètes de l'équipe de France aux Jeux Paralympiques d'hiver de PyeongChang en mars dernier. Médaillé d'argent en super-G, slalom catégorie debout, super combiné debout et descente debout... Un exploit ! ■



Depuis sa plus tendre enfance, l'adrénaline coule dans ses veines et il se dope aux sensations fortes. Julien Prudencio, après s'être essayé à de nombreux sports de glisse comme le skate, le surf, le wakeboard ou encore le snowboard, se lance dans une nouvelle aventure. Il découvre, il y a presque deux ans, le wakesurf et devient champion du monde amateur en juin 2017 !

Julien Prudencio, **20 ANS, WAKESURF**

Le wakesurf est un sport en plein essor qui consiste à surfer la vague produite par un bateau. "Une vague parfaite de plus d'un mètre, sur laquelle on va s'amuser en faisant des figures comme en surf!", explique Julien Prudencio. Après quelques mois de pratique seulement, le jeune homme réussit le tour de force de décrocher un titre de Champion du monde amateur, en remportant deux épreuves mondiales, au Grau-du-Roi en France et à Zurich en Suisse. Confronté aux meilleurs riders mondiaux du moment, il ne s'est pas laissé déstabiliser. C'est un compétiteur dans l'âme. "Depuis que je suis tout jeune, j'aime me confronter aux autres et prouver ce

que je vaux !" Ces deux victoires lui ont permis de se qualifier pour une compétition au Canada à laquelle il n'a, malheureusement, pas pu se rendre. "Comme j'ai terminé dans le top 10 mondial, j'ai été invité à cette très grosse manifestation qui se déroule chaque année en novembre. Mais je travaillais à cette époque et mon patron n'a pas pu me laisser partir". Ce n'est que partie remise ! Julien espère faire un aussi bon palmarès cette saison, et être à nouveau invité pour cette compétition internationale de très haut niveau. C'est pourquoi, il a décidé de se mettre à son compte afin de gérer au mieux son emploi du temps. Depuis le mois d'avril, Julien a ouvert son entreprise de wakesurf

sur le vieux-port de Saint-Raphaël. Il jongle entre ses entraînements quotidiens, les cours de wakesurf qu'il donne le matin et les tours de bouée tractée qu'il organise l'après-midi. "Je m'entraîne pendant une heure presque tous les jours. J'y vais très tôt vers 5, 6 h du matin. Car, c'est là que la mer est la plus plate. À la différence du surf, il nous faut une mer d'huile. Je ne vis pas encore de mon sport mais je viens de passer en semi-pro. C'est une belle avancée !"

En montant son entreprise, Wave Azur, il souhaite démocratiser le wakesurf dans le Var, et notamment aux alentours de Saint-Raphaël. ■

www.wave-azur.com

Victor Crouin, 18 ANS, SQUASH

Depuis septembre dernier, il est dans le top 100 des meilleurs joueurs professionnels mondiaux seniors. Sa discipline : le squash. Ses qualités premières, son intelligence et son perfectionnisme. Ce Toulonnais décuple champion d'Europe, septuple champion de France et vice-champion du Monde en catégorie junior 2017 est un sportif de haut niveau qui allie aujourd'hui parfaitement sport et études. En septembre, il sera sur les bancs de la prestigieuse université américaine Harvard et toujours en équipe de France. Parcours...



Ce serait un cliché de dire qu'il est tombé dedans, quand il était petit. Et pourtant sa passion pour le squash a démarré très tôt, à 6 ans aux côtés d'un papa Emmanuel, joueur de squash de fin de première série et entraîneur au Squash av'new de La Valette-du-Var. Alors que Victor pratique en même temps le tennis et le squash, depuis l'âge de 4 ans "je suivais beaucoup mon père dans ses tournois. Et quand on est enfant, le squash est très ludique". Son niveau en tennis est excellent. Mais la pression pour continuer dans cette discipline et son premier titre de champion de France en squash à 10 ans auront raison de son choix : il sera joueur de squash. Un choix qu'Emmanuel Crouin redoutait : "Je n'avais pas dans l'idée de prendre le rôle de papa et d'entraîneur", nous confiait-il. Une place difficile qu'il occupe d'ailleurs toujours, puisque Victor Crouin a pris une année sabbatique pour se consacrer exclusivement aux tournois

professionnels. Jusque-là, c'est en équipe de France qu'il remporte chaque année des victoires. Lycéen jusqu'à l'année dernière au pôle Espoir du CREPS à Aix-en-Provence, il a eu un baccalauréat scientifique "mention très bien en juin 2017. J'ai préparé mon concours pour entrer dans une université américaine, j'ai été accepté dans 5 d'entre-elles. Après avoir visité les sites, j'ai finalement choisi Harvard". Aujourd'hui avant de prendre son envol vers les États-Unis, le jeune Victor Crouin "est rentré à la maison", comme il dit, au Squash av'new de La Valette-du-Var auprès de son père qui en est devenu le propriétaire et le président de l'association Squash Toulon-La Valette. Voilà un beau parcours d'un jeune sportif de haut niveau, devenu aujourd'hui adulte. Et quand on sait que l'apogée d'un joueur de squash se situe entre 27 et 28 ans, Victor Crouin, avec ses 18 ans, a encore vraiment de belles années de compétition devant lui ! À suivre. ■

26.9 °C



IL RICARD



LE DÉPARTEMENT



Le magazine d'été du Département,

LE RETOUR !

Le nouveau numéro est téléchargeable sur www.var.fr

PARTOUT, POUR TOUS, LE VAR ACTEUR DE VOTRE QUOTIDIEN