

Le Var

HORS-SÉRIE
GRAND PRIX
DE FRANCE DE F1
AU CASTELLET



GRAND PRIX DE FRANCE

Retour gagnant !

LE VAR, L'EXCELLENCE SPORTIVE

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

PAUL RICARD



PAUL R

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 : 49 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



22 LE GRAND PRIX DE FRANCE DE F1

LE RETOUR GAGNANT DU GRAND PRIX DE FRANCE DE F1 > 24

QUESTIONS À / Chase Carey / Jean Todt > 25 & 26

REPÈRES / Un événement international > 27

COMPÉTITION / Les écuries, les pilotes > 28 & 29

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

AVIS D'EXPERTS / Yannick Dalmas / Jean Alesi > 31 & 32

DÉCRYPTAGE / La Formule 1, révision en 10 points > 33



34 LE VAR, L'EXCELLENCE SPORTIVE

LE SPORT EN TÊTE > 35

RENDEZ-VOUS / De grands événements sportifs toute l'année > 36 & 37

CLUBS ÉLITE / Rugby club toulonnais / Toulon Saint-Cyr Var handball /

Saint-Raphaël Var volley-ball / Saint-Raphaël Var handball / Toulon Élite futsal > 38 à 47

PERFORMANCES / Soirée des champions > 48



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

OÙ TROUVER LE MAGAZINE "Le Var, hors-série spécial Grand Prix de France de F1 au Castellet" ? Ce magazine est diffusé gratuitement durant les 4 jours du Grand Prix de France de F1 au Castellet. Il est téléchargeable sur le site www.var.fr

OÙ TROUVER LE MAGAZINE "Le Var" ? Le magazine "Le Var" est diffusé gratuitement lors de manifestations événementielles et 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 : Muriel Priad, Sabine Quilici, Jessica Chaîne, Véronique Strba

Photo : Nicolas Lacroix, Samchedine Damen Debbeh - Maquette : Création/suivi de fabrication : Lionel Cartier / Réalisation graphique : Emmanuel Ros / Couverture : Emmanuel Ros / Adobe Stock

Photogravure - Impression : Imprimerie départementale, tirage à 20 000 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



une marque propriété du Département du Var



"Le Var, la nouvelle destination monde"



Marc Giraud, Président du Conseil départemental du Var

En 2018, le Grand Prix de France de F1 a fait son retour dans le Var. Un événement pour le Département... Concrètement, quels ont été les facteurs de réussite de ce rendez-vous ?

Le retour du Grand Prix de France de F1 dans le Var a été l'an dernier une grande fierté, un grand pari, la réparation d'une grande injustice et assurément une grande réussite !

Le Var a été fier de retrouver le Grand Prix de France, 10 ans après sa disparition du calendrier mondial de Formule 1. Le Grand Prix de France, au circuit Paul Ricard, ce sont de grands champions qui ont assuré le spectacle comme Ronnie Peterson, Niki Lauda, James Hunt, Nigel Mansell double vainqueur 1986-1987, Alain Prost, bien sûr, vainqueur en 1983, 1988, 1989, 1990, Lewis Hamilton, champion l'an dernier. Ce sont aussi des écuries prestigieuses qui font vibrer les amateurs de belles mécaniques : Lotus, Williams, Renault, McLaren, Ferrari, Mercedes... C'est un public enthousiaste qui accompagne l'événement. Le Var a renoué des liens solides avec l'histoire automobile, des liens qui n'auraient jamais dû se desserrer.

C'était un pari aussi car, après dix ans d'absence en France et 27 ans au Castellet, le Grand Prix de France de Formule 1 devait 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 a été un pari gagnant et la réparation d'une

double injustice : le départ du Grand Prix de France hors du département puis sa disparition pure et simple...

La synergie exemplaire qui a permis à la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, au Département du Var, à la Métropole Toulon Provence Méditerranée, à la Chambre de commerce 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 a sa part dans la réussite de ce retour. Chacun a apporté sa pierre à l'édifice avec la réelle volonté d'aboutir. Une vraie team si j'ose dire, qui a visé la victoire dès la première année, qui s'en est donné les moyens et qui a gagné !

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

La participation du Département s'élève à 2 millions d'€, chaque année et pour encore 4 ans en comptant 2019. L'investissement, qui peut paraître élevé, ne l'est pas tant que ça, si on le compare aux retombées économiques, touristiques et de notoriété induites. La FIA et Liberty Media voulaient des partenaires publics engagés. Nous avons répondu présent !

Quelles ont été les retombées pour le Var ?

Elles ont été très importantes. Les retombées économiques totales étaient estimées avant la première édition de 2018 à 65 millions d'€ sur l'ensemble de la région. Elles se sont élevées à 78



millions ! L'attractivité touristique du département, première destination de France hors Paris, s'en est trouvée encore renforcée grâce à la tenue de cet événement de portée mondiale, de ce coup de projecteur géant, à l'échelle de la planète. On a compté plus de 500 millions de téléspectateurs sur tous les continents. Ce retour l'an dernier du Grand Prix de France de F1 dans le Var a répondu à toutes nos attentes.

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 orientations suivantes : favoriser le développement d'activités physiques et sportives avec l'accès à une pratique maîtrisée et diversifiée, aider le mouvement sportif à accroître ses compétences, 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. Il garantit la qualité des prestations proposées, tant en termes d'encadrement des pratiques, que des équipements. La mise en place d'un Pass'Sport découverte permet aux jeunes Varois, de 10 à 16 ans de s'ini-

tier à une activité sportive. Déjà des centaines de collégiens ont été mobilisées. Le dynamisme du sport varois et ses performances nous ont conduit à valoriser les athlètes participant aux compétitions nationales, européennes ou mondiales. Ils sont de véritables ambassadeurs pour leurs disciplines et contribuent au rayonnement départemental. Une prime à la performance et à l'excellence dédiée aux athlètes amateurs issus d'un sport individuel ou collectif a été instituée. La Soirée des champions varois a été créée pour l'occasion.

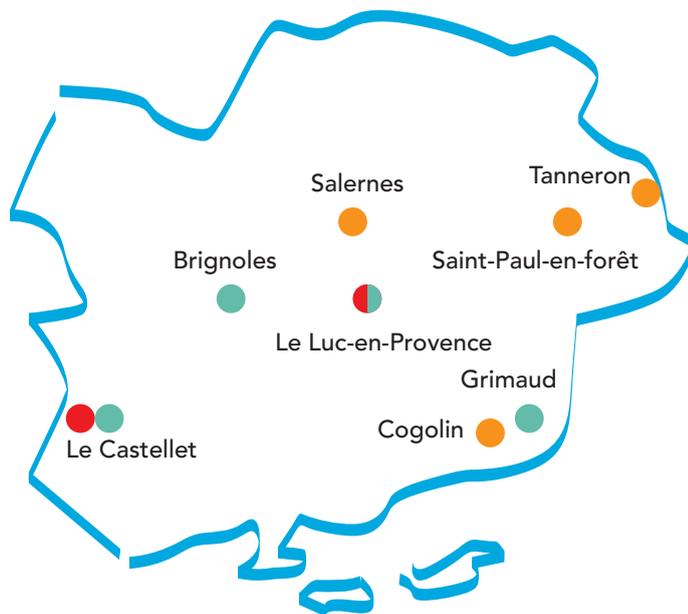
Enfin, nous encourageons le développement d'une offre complémentaire propre à faire émerger l'image d'un département actif offrant un potentiel important et une forte attractivité pour la pratique des sports de nature. Une des priorités est de renforcer, d'organiser et de promouvoir cette offre.

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 en 3D ! ULM, VTT et kitesurf seront à l'honneur grâce à la réalisation de 3 films à 360°, visionnés dans des casques adaptés : sensations garanties ! Et cette année, nous recevons sur notre espace Visit-Var, qui fera la promotion touristique de notre beau département, démontrant, durant ces 4 journées de fête, que le Var est bien la nouvelle destination Monde. ■

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.

Une vingtaine

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

6 000 

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

65

Le rallye du Var, qui clôture en novembre le championnat de France des rallyes, fête en 2019 sa 65^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 et jusqu'en 2022, 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
1970-2019 :
49 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

1970-2019 : 49 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,*



Paul Ricard, bâtisseur

© Photothèque Ricard SAS



Construction du circuit Paul Ricard

© Archives Ricard SAS

Vue aérienne du tracé du circuit Paul Ricard



© Archives Ricard SAS

Jean-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, comment 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-

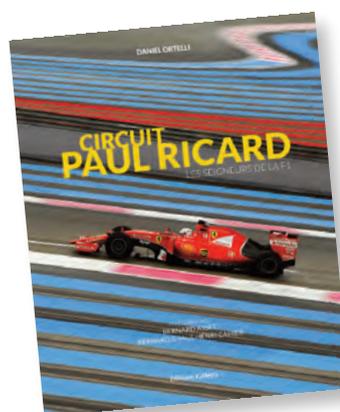
mologuée par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et en 2007, le circuit est désigné Premier centre d'excellence par la FIA, pour la sécurité en sport automobile. *"Le circuit redevient une référence internationale"*, affirme Jean-Pierre Paoli. *"Tous les circuits construits depuis, se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

Avec l'organisation du Grand Prix de France de F1 pour les 3 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 et de Bernard et Paul-Henri Cahier, l'ouvrage, paru aux éditions Gilletta, est en vente 29,90 €.

www.editionsgilletta.com



© Circuit Paul Ricard

Course LMS (Le Mans Series) sur le 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.



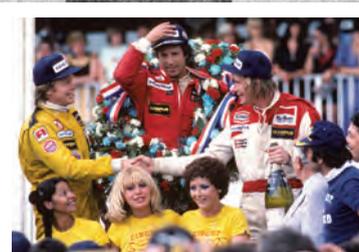
1975 / **Niki Lauda**

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*



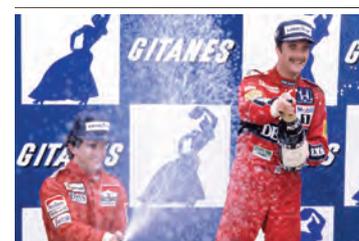
1983 / Alain Prost

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.



2018 / Lewis Hamilton

Pour le retour du Grand Prix de France, c'est Lewis Hamilton sur Mercedes qui s'impose au Castellet après une course dominée du premier au dernier tour, ses deux principaux concurrents s'étant accrochés au premier virage.

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.

En remportant le Grand Prix de France 2018, Lewis Hamilton a succédé à Alain Prost, qui était le dernier pilote à s'être imposé au Castellet. ■

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

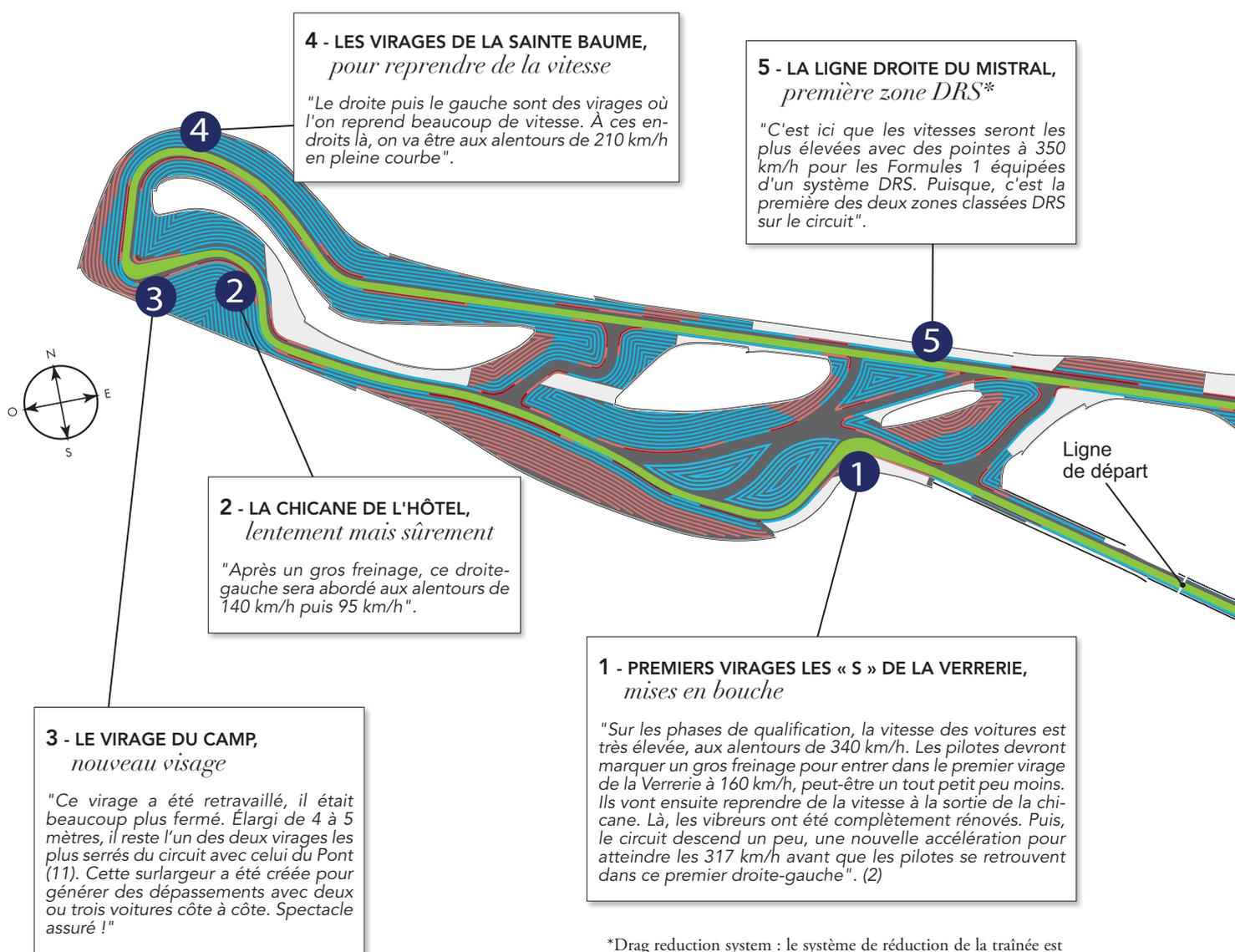
ACCUEIL
Un site moderne
P. 20 & 21

Le 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 du circuit Paul Ricard, André Rey, nous commente le tracé F1 validé par 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.

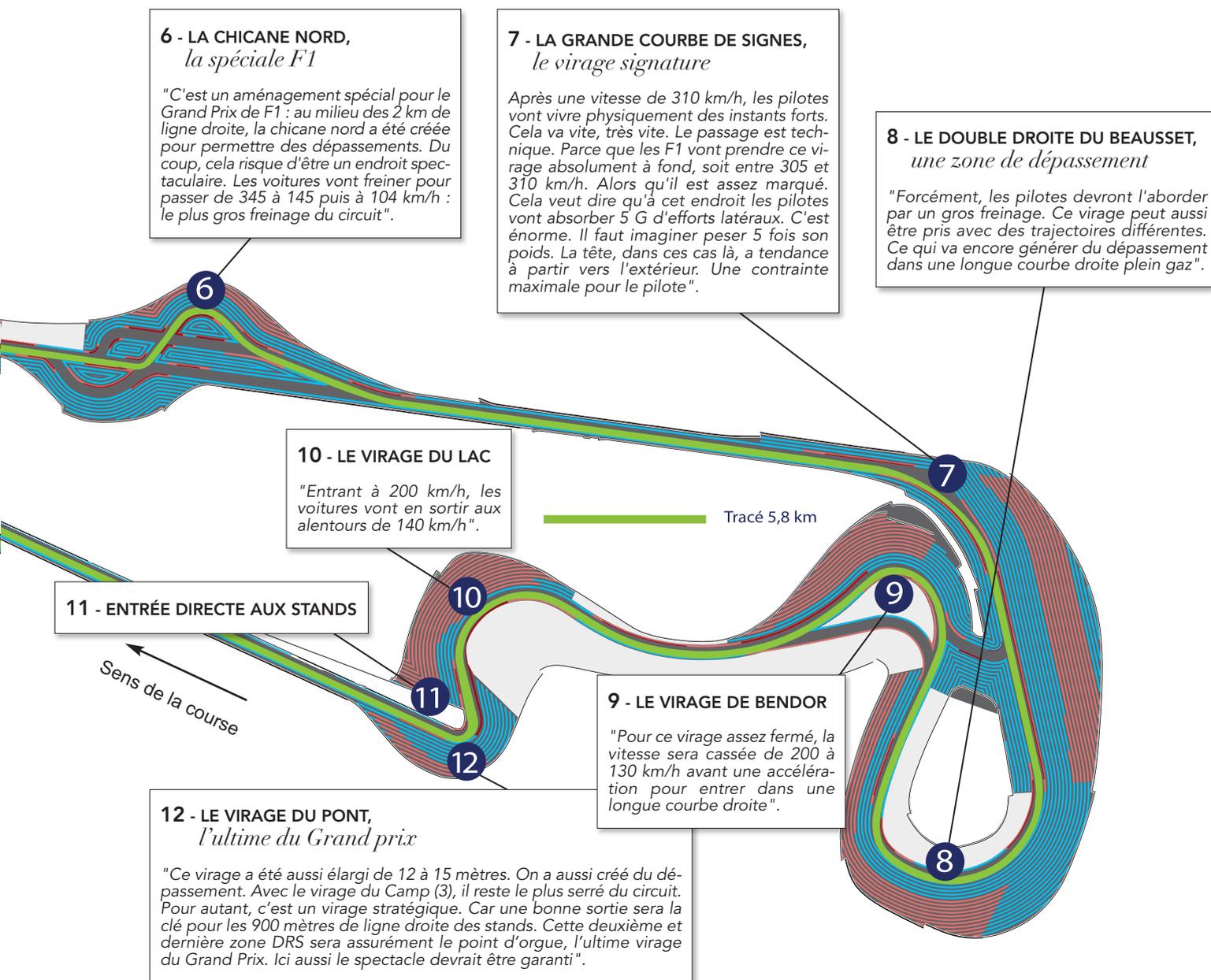


André Rey
Directeur sportif
du circuit Paul Ricard depuis 6 ans.

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 est le bras armé du directeur de course Charlie Whiting. Entre les stands et le pourtour de la piste, il peut s'appuyer sur 350 personnes.

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

* Marshal, commissaire de piste



UN CIRCUIT *spécial F1*



Pour le retour du Grand Prix de France de Formule 1 en 2018, 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 a été 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

UN TRACÉ PARMI 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 perte 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 sportif 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.

UNE 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 fait l'interface entre Charlie Whiting de la FIA et les personnes intervenants sur la piste. Il est son bras armé et doit répon-



dre 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. *"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.

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

Pendant plusieurs années vous avez beaucoup travaillé au retour du Grand Prix de France de Formule 1 sur le circuit, pouvez-vous nous rappeler comment cela s'est passé ?

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.

Le soutien des collectivités a-t-il joué un rôle important pour le retour du Grand Prix de F1 en France 2018-2022 ?

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 supporteurs pour le retour du Grand Prix.



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

Le Groupement d'intérêt public est engagé dans le Grand Prix de France pour 5 ans. Et durant toute cette période, il a 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... Et puis, une cellule mobilité a été créée pour réfléchir aux problématiques de l'accessibilité au site, afin d'apporter des solutions qui vont amener de la fluidité.

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 réalisés 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 vont plus vite. Donc, des éléments de sécurité ont été rajoutés sur les bordures. Comme des grillages aux normes FIA, des barrières de pneus et des Tecpro (lire page 17). On a dû 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. Pour accueillir les 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 a investi 6,9 millions d'€ pour accueillir le Grand Prix de France. Et nous investissons encore. À la suite du premier Grand prix, nous avons remarqué avec la FIA que notre entrée aux paddocks pouvait poser des problèmes. Nous avons décidé de la retravailler avec l'aménagement d'un nouvel accès par un pont avant le virage devant les paddocks. Sportivement, ce nouvel aménagement amène de la sécurité, mais cela donne aussi du piment à la course, puisque le temps passé dans les stands est plus court.

Avez-vous déjà un retour sur le montant des retombées économiques pour notre Département ?

Nous l'avions estimé avec un rapport de 5 € pour 1 € investi. Dès la première année, nous avons tenu nos engagements et nous les avons même dépassés. D'après les études, nous avons atteint un levier de plus de 6 €. Avec l'augmentation du public étranger, davantage consommateur, le potentiel est là. Nous avons encore de belles choses devant nous.

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 fantastiques. Nous bénéficions d'une exposition médiatique internationale fantastique. De nombreux constructeurs automobiles internationaux nous contactent pour réaliser des présentations de leurs modèles sur notre site, pour le tournage de vidéos, de publicités...

Pensez-vous que l'arrivée d'un très grand groupe américain, comme Liberty media* aux commandes de la F1, change 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. Il a reconnu 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. D'ailleurs, le produit que nous avons livré en 2018 avec tout ce que nous avons organisé autour de la course a été très apprécié. À leurs yeux, nous étions exemplaires. Ils ont demandé à tous les autres organisateurs de Grand Prix de regarder ce que nous avons fait pour s'en inspirer. Le recette, c'est quoi pour eux : un vrai spectacle autour de la piste. Les démonstrations aériennes, la touche régionale française avec le village sud, un accueil soigné, une offre de restauration locale, les dégustations de produits du terroir : les Américains adorent. 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 peuvent 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, rebaptisée Formula One Group.



Un site MODERNE

150 hectares d'espaces verts, un parc hôtelier du 3 aux 5 étoiles, un aéro-club devenu aéroport, un restaurant 3 macarons Michelin, 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, 49 ans après leur 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."





LE GRAND PRIX DE FRANCE DE F1



**LE RETOUR GAGNANT
DU GRAND PRIX
DE FRANCE DE F1**
P. 24

QUESTIONS À
Chase Carey,
président de Liberty
media / Jean Todt,
président de la FIA
P. 25 & 26

REPÈRES
Un événement
international
P. 27

COMPÉTITION
Les écuries, les pilotes
P. 28 & 29

LES TEMPS FORTS
Plus qu'une course,
un événement !
P. 30

AVIS D'EXPERTS
Yannick Dalmas /
Jean Alesi
P. 31 & 32

DÉCRYPTAGE
La Formule 1,
révision en 10 points
P. 33

© Adobe Stock



LE RETOUR GAGNANT

du Grand Prix de France de F1

UN ÉVÉNEMENT INTERNATIONAL

Depuis juin 2018 et après 10 ans d'absence, le Grand Prix de Formule 1 est de retour sur le territoire français, dans le Var qui plus est ! C'est au Castellet, sur le mythique circuit Paul Ricard, que l'épreuve française est revenue, et jusqu'en 2022.

Si en 2012, pour des raisons politiques et économiques, le retour du Grand Prix de France de F1 au calendrier du championnat du monde, n'avait pas abouti, depuis 2018, c'est chose faite ! Les artisans du projet de 2012 - Eric Boullier, patron sportif de l'écurie McLaren, Arnaud Péricard, avocat et Gilles Dufeigneux, ancien délégué interministériel aux grands événements sportifs - associés à Stéphane Clair, directeur général du circuit Paul Ricard, Christian Estrosi, alors maire de Nice et futur Président de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, et différents acteurs locaux, dont les collectivités territoriales, 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 fin 2016. 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. Le Conseil départemental du Var a déjà versé 219 200 € en 2017 et 2 millions d'€ en 2018. Jusqu'en 2022, sa participation s'élèvera également à 2 millions d'euros, chaque année. Chiffrées à 78 millions d'€, les retombées économiques et touristiques du Grand Prix de France 2018 sont supérieures de 20 % aux prévisions. 550 emplois ont été créés ou soutenus à proximité du circuit Paul Ricard. Avec 74 000 billets vendus et plus de 500 millions de téléspectateurs, le succès populaire a été au rendez-vous. Et sportivement, l'événement s'est aussi révélé être une vraie réussite. C'est tout le département du Var et ses habitants qui profitent de ces très beaux résultats. ■

* Membres du GIP "Grand Prix de France - Le Castellet" : la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, 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 du commerce et d'industrie régionale, la Chambre de commerce et d'industrie du Var et la société Excelsis, propriétaire du circuit du Castellet.

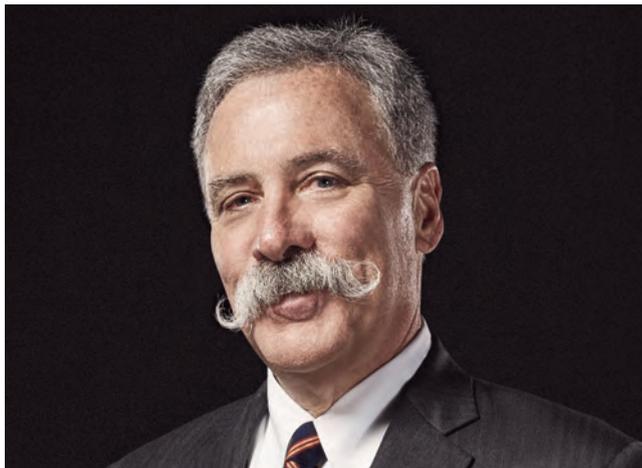
Chase Carey & Jean Todt,

LES HOMMES À LA TÊTE DE LA F1

Directeur exécutif du Formula One Group pour l'un et président de la FIA pour l'autre, à deux Chase Carey et Jean Todt impulsent une nouvelle image de la F1 à travers le monde.

Chase Carey,

PRÉSIDENT DE LIBERTY MEDIA ET DIRECTEUR EXÉCUTIF DU FORMULA ONE GROUP



Liberty media a racheté la F1, quelle est sa stratégie ?

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.

© Liberty media

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. 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 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.

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. 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. ■

Jean Todt,

PRÉSIDENT DE LA FIA



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.

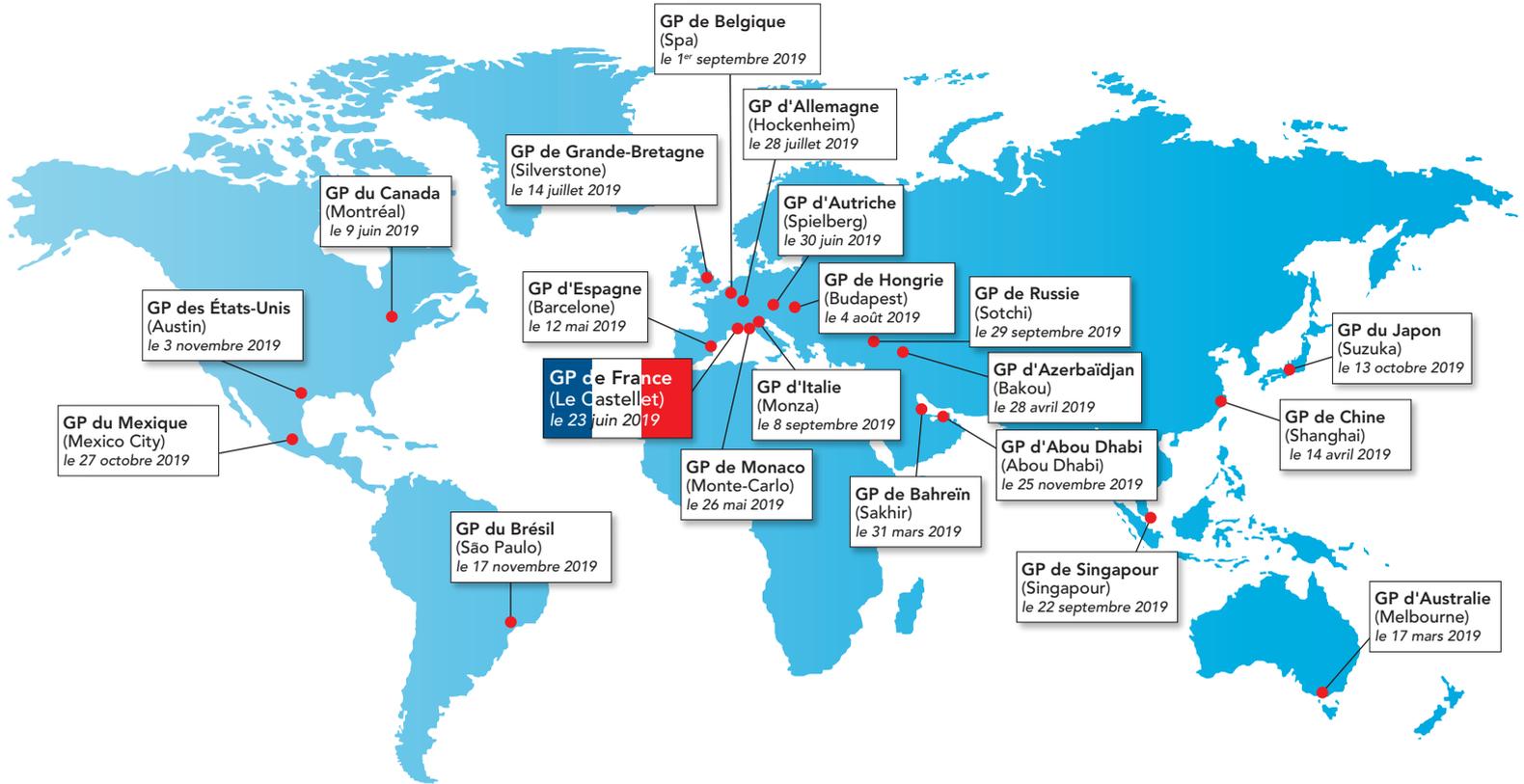
Quelle relation entretenez-vous avec Liberty media qui a en charge l'organisation et l'exploitation commerciale des courses de F1 ?

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.

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. ■

UN ÉVÉNEMENT *international*



5,8 km



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

8

Le Grand Prix de France de F1 est la 8^e épreuve du Championnat du monde F1 2019

4 000 **P**

places de stationnement en parkings relais sont accessibles cette année afin de fluidifier le trafic des véhicules se rendant au Castellet

160 000

spectateurs ont assisté au Grand Prix de France de F1 en 2018

6 000 000 d'€

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

5



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

500 millions



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

500

journalistes rédacteurs et photographes suivent la F1 chaque année

78 M€

de retombées touristiques et économiques pour le Grand Prix de France 2018

LES ÉCURIES, *les pilotes*

C'est à Melbourne, en Australie, que la saison 2019 du Grand Prix de Formule 1 a été lancée. À cette occasion, les passionnés de cette

discipline ont pu découvrir les nouveaux modèles des constructeurs. Ils se sont aussi familiarisés avec les nouveaux duos de pilotes. Cette année, seules deux écuries conservent leurs représentants. Le champion du monde en titre, Lewis Hamilton, poursuit sa route chez Mercedes aux côtés de Valtteri Bottas. Quant au Français Romain Grosjean, il endosse à nouveau le casque aux couleurs de l'équipage Haas, auprès de Kevin Magnussen. Partout ailleurs, de nouvelles équipes assureront le spectacle. Présentations.

MERCEDES



44 77

Lewis Hamilton
34 ans

Valtteri Bottas
29 ans

© Mercedes

FERRARI



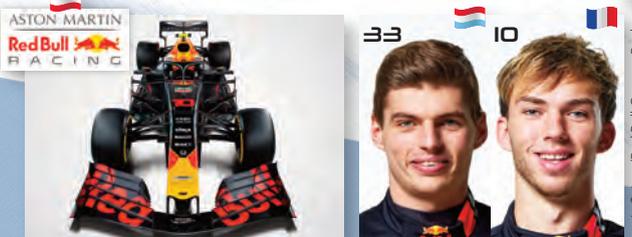
5 16

Sebastian Vettel
30 ans

Charles Leclerc
21 ans

© Ferrari

RED BULL RACING



33 10

Max Verstappen
21 ans

Pierre Gasly
23 ans

Dustin Sripes/Red Bull Content Pool

RACING POINT



18 11

Lance Stroll
20 ans

Sergio Perez
29 ans

© Racing Point F1

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.

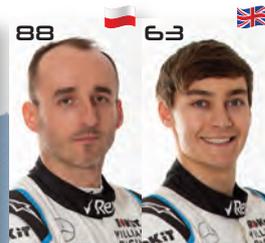
RENAULT



Daniel Ricciardo 29 ans
Nico Hulkenberg 21 ans

© Renault Sport Formula One

WILLIAMS



Robert Kubica 34 ans
George Russell 21 ans

© Williams racing

HAAS



Romain Grosjean 33 ans
Kevin Magnussen 26 ans

© 2019 Rich Energy Haas F1 Team

MCLAREN



Carlos Sainz 24 ans
Lando Norris 19 ans

© McLaren Racing

© Dom Romney / LAT Photographic

ALFA ROMÉO



Antonio Giovinazzi 25 ans
Kimi Räikkönen 39 ans

© alfa Romeo

TORO ROSSO



Alexander Albon 23 ans
Daniil Kvyat 25 ans

© Guido De Bortoli/Red Bull Content Pool

© Dustin Snipes/Red Bull Content Pool

PLUS QU'UNE COURSE, *un événement !*

LE PROGRAMME JOUR PAR JOUR*

► Jeudi 20 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 21 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. Deux séances sont programmées pour l'ensemble des pilotes qui entrent alors véritablement en contact avec la piste du Grand Prix de France. À l'issue de la première phase, les équipes vérifient les réglages des véhicules, les ajustent, et testent quelques nouvelles pièces d'équipement. C'est une étape essentielle avant la deuxième séance d'essais libres, disputée dans l'après-midi. 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. D'autres compétitions sont organisées, permettant aux spectateurs d'avoir, toute la journée, les yeux rivés sur la piste.

► Samedi 22 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. Cette dernière se déroule en trois étapes et détermine la composition de la grille de départ. Diverses courses, en marge de la compétition reine, sont également programmées.

► Dimanche 23 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 et animations le matin**. Les spectateurs sont bien sûr au rendez-vous pour **la parade des pilotes avant le top départ, à 15 h 10**.

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

LE STAND DU VAR



Le Conseil départemental du Var, terre d'accueil du Grand Prix de France de Formule 1, membre du Groupement d'intérêt public et partenaire financier de la manifestation, est tout naturellement présent sur le circuit Paul Ricard, au Castellet, tout au long du week-end. Dès le jeudi, place aux animations sur le stand du Département. Après une première expérience très réussie l'an passé, et le succès rencontré par la simulation d'un vol en ULM, deux autres films sont proposés.

Ainsi, petits et grands, équipés

d'un casque, ont l'opportunité de vivre une expérience unique à 360°. Vol en ULM au départ de l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon, descente en VTT dans le massif des Maures à Collobrières et glisse en kitesurf à Hyères-les-Palmiers... les sensations sont garanties !

Auprès du Conseil départemental du Var, dont le stand est positionné dans le village Sud, VisitVar, fait la part belle aux territoires. Venez vous renseigner sur l'offre touristique du Var, la nouvelle destination monde.



DES CONCERTS *exceptionnels*

Après David Guetta l'an passé, ce n'est pas un mais deux DJ qui investissent cette année la piste du circuit Paul Ricard ! Sont annoncés aux platines : **Bob Sinclar**, samedi 22 juin, puis **Martin Solveig**, dimanche 23 juin. Le vendredi, jour de la Fête de la musique, de nombreux artistes assurent également le show. Des concerts exceptionnels programmés chaque jour en début de soirée pour le plus grand plaisir de tous les spectateurs.

Gratuit et accessible à tout détenteur du Pass 3 jours ou d'un billet samedi ou dimanche.
Billetterie officielle : www.gpfrance.com

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. 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 Ri-



card 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"*. ■



Jean Alesi

"DES VIRAGES MYTHIQUES"

Jean Alesi, ancien pilote et vainqueur du Grand Prix du Canada en 1995, n'a pas raté le 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 trente ans...

Dix ans après la dernière édition d'un Grand Prix de Formule 1 en France, la compétition est revenue, en 2018, sur le circuit Paul Ricard, au Castellet, dans le Var. *"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",* commente Jean Alesi. Pour l'ancien pilote français, l'annonce du retour 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 Vaclusien. *"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 aménage-

ments 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"*.

"Un grand travail a été fait sur place pour mettre à disposition des pilotes ce bel équipement", ajoute l'ambassadeur du Paul Ricard. Cela permet 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"*. L'an passé, c'est avec son fils, Giuliano, pilote lui-aussi, 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". ■*

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 nommées écuries disputent la 70^e édition du championnat du monde de Formule 1. Il s'agit de Mercedes, Ferrari, Red Bull, Renault, Haas, McLaren, Racing Point, Alpha Romeo, Toro Rosso et Williams. Chacune dispose de deux pilotes sur la ligne de départ.

PADDOCKS



C'est la zone réservée aux équipes des écuries, là où sont parquées 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 2019, l'équipementier réduit sa gamme, supprimant l'arc-en-ciel de couleurs proposé l'an passé. Désormais, seules trois couleurs définissent le type de gomme : blanc pour les plus dures, jaune pour les médium et rouge pour les plus tendres.

POLE POSITION

1

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



POIDS

Le poids des monoplaces, pilote compris, passe de 733 à 740 kg. Désormais, le pilote et son baquet doivent au minimum peser 80 kg. Des lestes alourdiront les pilotes les plus légers, leur ôtant l'avantage qu'ils avaient jusque-là sur leurs concurrents plus lourds.



DRAPEAU

N'en déplaise aux fans de Formule 1, le drapeau à damier n'a désormais plus aucune valeur officielle et réglementaire. Ce n'est plus l'agitation de ce dernier qui marque la fin de la course mais le panneau lumineux situé dans la ligne droite principale.

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



Il s'agit d'une sorte d'arceau, fixé au dessus du cockpit. Critiqué car disgracieux, il a été imposé en 2018 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 L'EXCELLENCE SPORTIVE



LE SPORT EN TÊTE
P. 35

RENDEZ-VOUS
De grands événements sportifs toute l'année
P. 36 & 37

CLUBS ÉLITE
Rugby club toulonnais / Toulon Saint-Cyr Var handball / Saint-Raphaël Var volley-ball / Saint-Raphaël Var handball / Toulon Élite futsal
P. 38 à 47

PERFORMANCES
Soirée des champions
P. 48

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 équipe-

ments 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 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, pour la saison 2018-2019, bénéficient d'un appui financier de 1 374 000 €. 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, les Boucles cyclistes du haut Var, le Natureman Var, le marathon international du Golfe de Saint-Tropez et bien sûr, le Grand Prix de France de Formule 1. ■



DE GRANDS ÉVÉNEMENTS SPORTIFS *toute l'année*



MARATHON INTERNATIONAL DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ EN MARS

Le 31 mars dernier s'est tenu le 2^e marathon international du Golfe de Saint-Tropez. Dans une ambiance festive et conviviale, il a rassemblé plus de 4 000 coureurs ! L'événement a permis aux participants de découvrir autrement les paysages et les richesses du Golfe de Saint-Tropez. Quatre courses étaient au programme : le marathon en individuel, le 2x21,1 km, la Transgolfe (nouveau 2019) et le marathon en relais par équipe de 4, 6 ou 7 co-équipiers. Fort de ce second succès, le marathon international du Golfe de Saint-Tropez sera reconduit en mars 2020.

www.marathondugolfedesainttropez.com

LE TOUR CYCLISTE DU HAUT VAR MATIN EN FÉVRIER

Seule course cycliste professionnelle dans le Var, le Tour cycliste du haut Var Nice Matin est aussi une des plus anciennes ! La 51^e édition s'est déroulée du 22 au 24 février avec le soutien du Département du Var. Le parcours 2019 a été, une fois encore, très exigeant avec plus de 491 km à parcourir en trois jours. Prochaine édition, du 14 au 16 février 2020.

www.tourduhautvar.com



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 à de cet événement sportif extrême qui se déroule dans un décor à couper le souffle.

www.verdoncanyonchallenge.com





© Duc d'Albe

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 21 et 22 septembre prochains, pour admirer une centaine d'équipages à l'œuvre. <https://ducdalbe.com>



© 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 2019 se déroulera du 4 au 6 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.

natureman-var.fr



© 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 65^e édition du rallye du Var se tiendra du 21 au 24 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 35^e rallye des véhicules historiques sera l'occasion d'ad-

Et aussi,...

LES BOUCLES CYCLISTES DU HAUT VAR EN FÉVRIER



www.velosporthyerois.com

LA SEMAINE DE PORQUEROLLES EN MAI



www.semainedeporquerolles.com

LES 10 KM DE TAMARIS



www.csmseynoies.fr

LE 50^e CROSS DE LA SEYNE-SUR-MER



www.facebook.com/cross.laseyne

Le Rugby Club Toulonnais, L'IDENTITAIRE

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 cette saison, le recrutement des joueurs *"a été de qualité avec notamment les arrivées de jeunes internatio-*

naux", 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.

2018-2019 marque aussi l'arrivée d'un nouvel actionnaire avec Bernard Lemaître. *"J'ai souhaité donner une nouvelle impulsion au club en construisant un nouveau centre de haute performance destiné à améliorer la qualité des joueurs formés au club en leur offrant les meilleures conditions de travail. Que ce soit pour les joueurs professionnels, comme pour les équipes de jeunes"*, conclut le président. ■

- ▶ **PRÉSIDENT** : Mourad Boudjellal
- ▶ **STAFF SPORTIF** :
 - le manager Patrice Collazo,
 - les entraîneurs Juan Martin Fernandez Lobbe, Sébastien Tillous-Borde.

LES JOUEURS SAISON 2018-2019

Xavier Chiocci (France), Bruce Devaux (France), Florian Fresia (France), Jean-Baptiste Gros (France), Emerick Setiano (France), Sébastien Taofifenua (France), Marcel Van Der Merwe (Afrique du Sud), Anthony Etrillard (France), Guilhem Guirado (France), Bastien Soury (France), Jandré Kruger (Afrique du Sud) Jacques Potgieter (Afrique du Sud), Swan Rebbadj (France), Romain Taofifenua (France), Corentin Vernet (France), Mamuka Gorgodze (Géorgie), Facundo Isa (Argentine), Raphael Lakafia (France), Liam Messam (Nouvelle Zélande), Jean Monribot (France), Charles Ollivon (France), Stéphane Onambélé (France), Yvan Cottin (France), Eric Escande (France), Anthony Meric (France), Rhys Webb (Pays de Galles), Anthony Belleau (France), Louis Carbonel (France) François Trinh-Duc (France), Mathieu Bastareaud (France), Malakai Fekitoa (Nouvelle Zélande), Mathieu Smaili (France), Antoine Zeghdar (France), Daniel Ikpefan (France), Filippo Nakosi (Fidji), Jon Paul Pietersen (Afrique du Sud), Julian Savea (Nouvelle Zélande), Josua Tuisova (Fidji), Hugo Bonneval (France), Jonah Placid (Australie).

www.rctoulon.com



© Olivier Pastor / TPM



Toulon Saint-Cyr

100 % FÉMININ ! *Var Handball,*

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. Après les arrivées des championnes du Monde françaises Siraba Dembélé et Laurisa Landre l'été dernier, cinq nouvelles recrues viendront renforcer l'effectif varois la saison prochaine dont trois joueuses internationales : Marie-Paule Gnabouyou (médaillée d'argent au championnat du Monde 2011 avec l'équipe de France), Chloé Bulleux (vice championne olympique 2016 avec l'équipe de France) et Charris Rozemalen (internationale néerlandaise).

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, décrocher une troisième Coupe de France, 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 2018-2019

Camille Depuiset (France), Marie-Charlotte Rittore (France), Eden Julien (France), Jessy Kramer (Pays-Bas), Emma Puleri (France), Laurie Puleri (France), Laurisa Landre (France), Léa Serdarevic (France), Siraba Dembélé-Pavlovic (France), Laurène Catani (France), Jasmina Jankovic (Pays-Bas), Dounia Abdourahim (France), Marie-Hélène Sajka (France), Olivera Jurisic (Danemark), Sabrina Zazai (France), Lisa Poissenot (France, centre de formation), Meryle Crevel (France, centre de formation), Ilana Richardson (France, centre de formation), Mariam Eradze (Islande, centre de formation), Lidija Cvijic (Serbie, centre de formation), Cidgie Leroux (France, centre de formation)..

www.tscvhb.fr



© Pierre Violet

Saint-Raphaël Var Volley-ball,

VAINQUEUR DE LA COUPE DE FRANCE 2018-2019

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". Les filles du Saint-Raphaël Var Volley-ball l'ont prouvé, cette année encore, en finale de la Coupe de France. Face à l'équipe de Nantes considérée comme favorite, les Varoises sont allées chercher la

victoire permettant au club d'obtenir la première Coupe de France de son histoire. Une récompense pour le groupe qui, depuis quelques saisons, parvient à plus de constance. Après des hauts et des bas, le club varois s'est véritablement affirmé comme un club qui compte. Cette reconnaissance 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 Bregoli, adjoint du sélectionneur national d'Italie, pousse les joueuses à donner



le meilleur d'elles-même, 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 ? Ramener dans le Var de nombreux titres, comme celui

remporté cette année.

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. ■

**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.
Elles mettent leur talent individuel
au service de l'équipe
qui a remporté, cette année,
la Coupe de France.**

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

LES JOUEUSES SAISON 2018-2019

Karolina Goliat (Belgique), Symone Abbott (USA), Megan Viggars (Grande-Bretagne), Dominika Drobnakova (Slovaquie), Amber Rolfsen (USA), Lucie Dekeukelaire (France), Marija Milovic (Monténégro), Julie Mollinger (France), Michaela Abrhamova (Slovaquie), Natalia Valentin (Porto Rico), Alissa Coulter (Canada), Charlotte Schiro (France).

<https://www.srvvb.fr>



Saint-Raphaël Var handball, **UN CLUB DE VALEURS**



Classé parmi les meilleurs clubs nationaux, le Saint-Raphaël Var handball (SRVHB) 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 plus de 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 et souhaite, encore et toujours, y participer. "Le club fait partie de l'élite du championnat français. Il est essentiel que nous restions dans cette dynamique", précise Raphaël Caucheteux, allier gauche de l'équipe depuis onze saisons. "C'est pour cela que les joueurs travaillent dur à l'entraînement. Nous nous donnons à 100 %".

Entraînés par Joël da Silva, les joueurs qui rejoignent le SRVHB ont du mal à le quitter. Certains ont même fait leurs armes au sein du Centre de formation du SRVHB où tout est mis en œuvre pour entraîner les meilleurs handballeurs professionnels de demain. 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, était 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 2018-2019

Xavier Barachet (France), Raphaël Caucheteux (France), Alexandre Demaille (France), Adrien Dipanda (France), Miroslav Jurka (République Tchèque), Nicolas Krakowski (France), Alexander Lynggaard (Danemark), Mihai Popescu (Roumanie), Daniel Sarmiento (Espagne), Alexandru Simicu (Roumanie), Arthur Vigneron (France), Aleksa Kolakovic (Serbie), Jérémy Toto (France), Vadim Gayduchenko (Biélorussie), Hampus Jil-denback (Suède), Jonathan Mapu (France), Alexian Trottet (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^{re} 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 plein 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'arrivée d'un entraîneur italien Felice Mastropierro, "nous a vraiment aidés. Il nous a apporté son expérience". Aujourd'hui, c'est Karim Deman qui dirige une équipe considérée "comme

une des meilleures de l'hexagone qui peut décrocher le titre de Champion de France", conclut son président. Une nouvelle équipe féminine a été créée cette saison 2018-2019 affichant la promesse d'un bel avenir. ■

* 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 : Karim Deman

LES JOUEURS

SAISON 2018-2019

Gomez Serjio (Espagnol), Da Silva William (Brésil), Anthony Cazalas (France), Valentin Albertini (France), Kennedy Ofong (Espagne), Nilton Tavares (Cap-Vert), Pupa Furtado (Portugal), Thiago Souza (Brésil), Farah Gouled (France), Raymond Santiago (France), Soufyan El Hafyani (France), Kerroumi Maarouf (France), Ramada Hugo (Portugais).

m.facebook.com/ToulonTEF



© Sassi Ben Nasseur / Toulon Élite Futsal

Soirée des champions, **L'EXCELLENCE RÉCOMPENSÉE**

Le Var compte un grand nombre de sportifs qui s'illustrent tout au long de l'année, en remportant des compétitions de haut rang. Depuis 2017, le Département a décidé de les récompenser et de les mettre à l'honneur lors de la Soirée des champions en décembre.



POUR LA SAISON 2017/2018 ONT ÉTÉ PRIMÉS :

- ▶ 71 champions dans la catégorie "disciplines individuelles"
- ▶ 24 équipes

Engagé aux côtés des Varois dans le développement du sport, le Département a mis en place, en 2017, les primes à l'excellence et à la performance. Destinées aux jeunes sportifs, âgés de 12 à 25 ans, habitant et licenciés dans le Var, elles récompensent les athlètes ayant remporté au cours de la dernière saison, un titre de champion de France, d'Europe, du monde ou de champion olympique ou paralympique. La compétition doit être organisée et validée par la fédération sportive concernée. Les primes octroyées, peuvent aller de 500 € à 3 000 €. Elles visent aussi bien les sports individuels, par équipe ou les sports collectifs. Dans les disciplines individuelles, la prime est remise directement à l'athlète, pour les disciplines de groupe, c'est le club qui la reçoit.

Lors d'une grande cérémonie de remise des médailles en décembre, les récompenses sont données par Marc Giraud, président du Département, aux jeunes champions Varois.

En 2018, près de 180 jeunes Varois ont été récompensés, que ce soit en sports individuels, collectifs ou par équipe. Ils représentaient 46 disciplines. 113 ont obtenu un titre de champion de France, 7, un titre européen et 14, un titre mondial lors de la saison sportive 2017/2018. Le Département a consacré 110 000 € pour récompenser le beau parcours de ces champions. ■

26.9 °C



ICARD



LE DÉPARTEMENT

Le Var

LA NOUVELLE
DESTINATION
MONDE

LE VAR, LA PLUS BELLE PLAGE DU MONDE 2018, SELON THE TIMES MAGAZINE®