

F 2018
Formula 1
FORMULA 1
GRAND PRIX DE **FRANCE**
LE CASTELLET

DOSSIER DE PRESSE

FRANCE

VIVEZ
LA FRENCH
COURSE

21-24
JUN 2018
CIRCUIT
PAUL RICARD

SOMMAIRE

Introduction _____	3
Modernité, intention, promesses _____	4
Interview Christian Estrosi _____	6
Interview Gilles Dufeigneux _____	9
Organigramme du GIP _____	11
Les membres du GIP _____	13
Business plan du GP de France _____	18
Le “Paul Ricard”, un circuit, une histoire _____	20
Présentation du Circuit Paul Ricard _____	22
Les grandes heures du GP de France _____	25
Statistiques _____	27
• <i>Les circuits du GP de France</i>	
• <i>Les poles au GP de France</i>	
• <i>Les vainqueurs du GP de France</i>	
• <i>Les records du GP de France</i>	
• <i>Les marques françaises et le GP de France</i>	
• <i>Les premières françaises au GP de France</i>	
Le saviez-vous ? _____	34

INTRODUCTION

Les cinq feux rouges s'éteignent. Temps de réaction. Action suspendue d'un intenable millième de seconde. Souffles coupés. Écrans de contrôles encore vides. Le bourdonnement enfle. L'asphalte s'anime. Le doigt sur la palette d'embrayage, les pilotes dosent la délicate mise en action. Il y a près de 1000 chevaux de technologie qui trépignent. Une Formule 1 n'aime pas le point mort. La meute mécanique s'ébroue. Géométrie de trajectoires. Couleurs acidulées. 300 km/h en dix secondes. Lignes tendues vers le S de la Verrerie à négocier au contact. Sur les écrans, les datas surgissent. Un premier classement intermédiaire dans le Secteur 1. Il est 14h et 15 secondes, nous sommes le 24 juin sur le Circuit Paul Ricard, le départ du 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet vient d'être donné.

#VIVEZLAFRENCHCOURSE

#FEELTHEGLAMOFSPPEED

01

MODERNITÉ
INTENTION
PROMESSES





INTENTION

La France affiche des compétences reconnues en matière d'organisation de manifestations majeures. Hôte des plus grands événements sportifs, notre pays s'appuie sur son héritage sportif, sa culture, son ouverture au monde, ses ressources, son sens de l'innovation et ses ambitions pour accueillir, séduire et convaincre. L'aura de la France dans le monde du sport est une réalité.

Son retour dans le calendrier du Championnat du Monde de Formule 1 engage aux meilleurs standards.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur et tous les membres du GIP Grand Prix de France - Le Castellet entendent positionner le 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet comme un événement unique, capable de témoigner, au-delà des retombées directes, des atouts, du dynamisme et des potentiels d'un pays, d'une région, d'un département.

PROMESSES

Plus qu'un simple spectacle sportif, le 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet est une expérience globale et inédite proposée aux spectateurs. Il bénéficie au Circuit Paul Ricard, parmi les plus beaux stades automobiles du monde, d'un cadre exceptionnel dans une région où l'offre touristique est aussi unique que variée. De nombreuses initiatives et activités vont ainsi être proposées sur le site et ailleurs.

La dimension technologique et industrielle de la discipline sera également activée.

Il y a un savoir-faire français dans l'industrie automobile comme dans les nouvelles technologies de la mobilité, et la manche française du Championnat du Monde de Formule 1 doit être positionnée comme une plateforme au service de l'aide à l'innovation, des partenariats et des filières.



MODERNITÉ

Le 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet se positionne avec une réelle légitimité sur l'échiquier du sport automobile mondial. La France a en effet une longue histoire jalonnée de réussites en Formule 1. Mais il convient de dépasser le sport pour assurer un rayonnement multidimensionnel à l'événement.

Cette ouverture, ce cross-over entre sport, culture, communication, technologie, créativité et économie est riche de potentiels. C'est sur cette French Touch que le GIP Grand Prix de France - Le Castellet souhaite rassembler les passionnés comme le grand public.

À la clé, une expérience inoubliable. Un Grand Prix pas comme les autres. Un événement singulier. Un Grand Prix de France.



02

**INTERVIEW
CHRISTIAN ESTROSI**

POUR LE RAYONNEMENT DE LA FRANCE



QUAND UNE RÉGION SERT DE TREMLIN À TOUT UN PAYS !

Après le premier défi - réussi - de réinscrire la France au calendrier de la F1, Christian Estrosi, Président du GIP Grand Prix de France - Le Castellet, détaille les nombreuses attentes que la course de F1 du 24 juin 2018 sur le Circuit Paul Ricard, suscite déjà.

DIFFÉRENTS PROJETS POUR FAIRE REVENIR LA F1 EN FRANCE AVAIENT ÉCHOUÉ AVANT QUE LE GIP QUE VOUS PRÉSIDEZ, NE RÉUSSISSE ENFIN. LA FRANCE ORGANISERA SON GRAND PRIX EN 2018 ! POUVEZ-VOUS NOUS EXPLIQUER LES TEMPS FORTS DE VOTRE DÉMARCHE ?

CE : Je citerais trois moments clefs. Tout d'abord, septembre 2015, lorsque j'ai assisté au retour du Bol d'Or au Circuit Paul Ricard, j'ai pu mesurer l'engouement et la richesse de cette piste mythique. Défendre la candidature d'un Grand Prix de France m'a paru avoir tout son sens. Je n'ai pas souhaité l'annoncer pendant la campagne des élections régionales, mais je m'étais fixé de porter ce projet si j'étais élu.

En janvier 2016, je prenais donc les contacts nécessaires, aidé en cela, par l'assistance précieuse de proches comme Paul Mourier, Gilles Dufeigneux, Eric Boullier ou encore Stéphane Clair, forts chacun d'une grande expérience dans ce milieu. La réussite de notre projet tient à cette petite équipe secrète, qui a avancé en toute confidentialité. À plusieurs reprises, je me suis entretenu à ce sujet avec Jean Todt, le président de la FIA. Il m'était impensable de ne pas solliciter les compétences, l'expertise de Jean Todt, un Français qui assume de si hautes fonctions dans le sport automobile.

Fin 2016, notre équipe décrochait son premier rendez-vous avec Bernie Ecclestone, en Suisse, dans les locaux de la FIA. Bernie Ecclestone n'avait pas caché jusqu'alors ses réserves à notre rencontre. Suite aux différents échecs passés pour organiser un GP de France, il nous fallait lui prouver le sérieux de notre dossier. Il s'est montré cash, direct. Comme moi. L'issue de cette première rencontre a été positive. Les garanties que nous lui apportions l'assuraient que nous n'étions otages de personne, nous étions un exécutif territorial libre de ses décisions. Notre région a servi de tremplin pour la France, pour le rayonnement international de la France. Initialement, Bernie Ecclestone préconisait un contrat pour trois ans, nous, nous souhaitions cinq.

Finalement, le 6 février 2017, la signature du contrat, par avocats interposés entre le GIP Grand Prix de France - Le Castellet et la FOM, propriété désormais de Liberty Media, avait lieu au Circuit Paul Ricard. Après dix ans d'absence, la France revient sur l'échiquier international de ce sport, en 2018.

Pour un pays avec un tel héritage automobile, ce manque était plus que dommageable, pour la mise en valeur de notre technologie, pour son image à l'international. En tant que citoyen français, cette mission répondait à un réel engagement pour mon pays.

Le 24 juin 2018 se courra le Grand Prix de France ! Cette première étape réussie, le plus dur commence, car nous n'avons pas le droit à l'erreur. Je suis confiant car nous disposons des compétences, de la solidarité des collectivités, d'un circuit innovant mais aussi d'un formidable plateau de pilotes français comme Jean Alesi, Alain Prost, Patrick Tambay, Romain Grosjean, Esteban Ocon, Jacques Laffite, Jean-Pierre Jabouille, Olivier Panis ou encore René Arnoux et bien d'autres, qui nous font partager leur expérience.

QUI COMPOSE LE GIP ?

CE : Le GIP est un groupement d'intérêt public, il se compose actuellement de :

- la Région PACA, son actionnaire principal,
- la Métropole Nice Côte d'Azur
- Toulon Provence Méditerranée
- le Département du Var
- la CCI du Var
- l'agglomération de communes Sud Sainte Baume
- la société Excelis (propriétaire du circuit)

D'autres acteurs locaux vont prochainement rejoindre le GIP, qui dispose à ce jour d'un budget de 14 millions d'euros de fonds publics, quand 16 millions d'euros seront assurés par la billetterie, pour un montant total de 30 millions pour le GP.

Par ailleurs, le GIP a noué de précieuses relations avec la Belgique et le promoteur de son GP à Spa, pour une assistance opérationnelle et technique de l'événement. Cette relation de confiance existe depuis la période où une solution d'alternance entre les deux épreuves avait été envisagée, dans un premier temps pour faire revenir le GP de France au calendrier de la F1. La FFSA est également un interlocuteur régulier du GIP.



QUELLE VISION, QUELLES ATTENTES, L'HOMME POLITIQUE ET LE SPORTIF QUE VOUS ÊTES, AVEZ-VOUS POUR CE GP ?

CE : Le sportif ne peut que se réjouir de voir revivre au rythme de la F1 ce circuit mythique, qui avait tant participé à l'histoire de la discipline phare du sport automobile. Le tracé emprunté par les F1 en 2018 sera inédit, mais pour avoir couru, à moto, sur cette piste, je vous assure que certaines portions vont procurer des sensations aux pilotes et aux spectateurs.

En tant que citoyen, je me devais de porter ce projet qui met en valeur l'effort, la compétition, l'esprit d'équipe, le courage mais aussi l'excellence technologique, la recherche, les développements futurs, les enjeux économiques, des thèmes rencontrés sur la piste mais aussi au quotidien, par les Français.

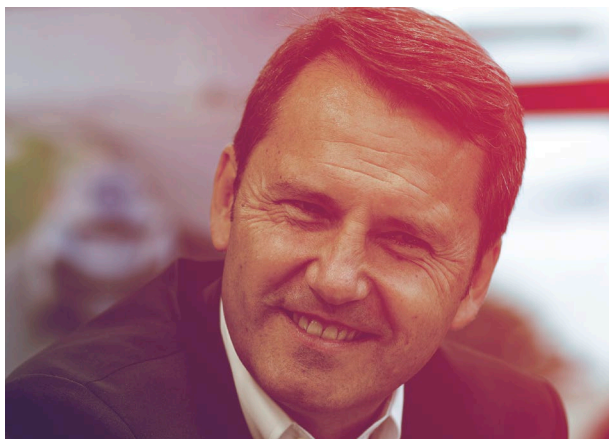
Aussi, j'aspire à ce que ce Grand Prix de France 2018 soit tant festif qu'instructif, qu'il soit porteur d'élans pour chacun, qu'il soit une découverte ou une redécouverte du sport automobile, une mise en valeur de l'automobile française.

03

**INTERVIEW
GILLES DUFEIGNEUX**



PROCHAINE ÉTAPE, LA BILLETTERIE



CINQ QUESTIONS À GILLES DUFEIGNEUX

*Directeur général du GIP
Grand Prix de France - Le Castellet*

OU EN EST LE 2018 FORMULA 1 GRAND PRIX DE FRANCE LE CASTELLET ?

GD : À neuf mois et demi de l'événement, le GIP monte en puissance. Nous avons pris le temps de définir précisément les compétences et les structures dont nous avons besoin, ainsi que notre plan d'action. L'expérience de l'organisation d'un Grand Prix de Formule 1, nous ne l'avons pas, et nous avons tenu à nous entourer de conseils, de spécialistes, sur tous les périmètres et dans un cadre administratif et juridique bien défini. Le fonctionnement d'un GIP répond à des procédures précises, et nous avons déjà procédé à certains appels d'offres conformément au Code des marchés publics.

VOUS VENEZ DE "DÉVOILER L'IDENTITÉ" DU 2018 FORMULA 1 GRAND PRIX DE FRANCE - LE CASTELLET. QUELLE EST LA PROCHAINE ÉTAPE ?

GD : Nous positionnons aujourd'hui l'événement auprès du public et des médias afin de soutenir la billetterie, que nous ouvrirons mi-novembre. Les instruments et vecteurs de la billetterie représentent d'ailleurs un appel d'offres crucial sur lequel le GIP est actuellement en train de statuer. La billetterie, c'est primordial pour un promoteur.

INTERROGEZ-VOUS LES AUTRES ORGANISATEURS-PROMOTEURS ?

GD : Nous nous appuyons sur leur expertise dans de nombreux domaines. L'expérience acquise par les autres Grand Prix nous est précieuse. Nos homologues de Spa-Francorchamps, par exemple, nous accompagnent sur le conseil technique. Nous venons ainsi de vivre le récent Grand Prix de Belgique en immersion à leurs côtés. Nous avons tous vocation à échanger, à mettre en place des pratiques et à adopter des positions communes, que ce soit dans le cadre des accords commerciaux de la discipline, au sujet de l'évolution de la sécurité, ou encore en matière d'attractivité de l'offre F1.

QUELLE EST LA VIE QUOTIDIENNE DU PROJET ?

GD : Tous les aspects de l'organisation sont en cours de traitement. Les équipes vont croître au fil des semaines. Différents groupes de travail viennent d'être créés sous la responsabilité du Préfet du Var pour prendre en charge les problématiques de mobilité et de sécurité. Dans les jours à venir, nous allons structurer le volet hôtellerie et tourisme du projet. Enfin, le Circuit Paul Ricard va évoluer au fil des mois, les travaux sont programmés. C'est une satisfaction d'ailleurs de voir que la définition du tracé est le fruit d'une réflexion poussée menée entre le GIP, le circuit, la FIA, la FOM et différents spécialistes.

SENTEZ-VOUS DÉJÀ MONTER L'IMPATIENCE DES FANS ?

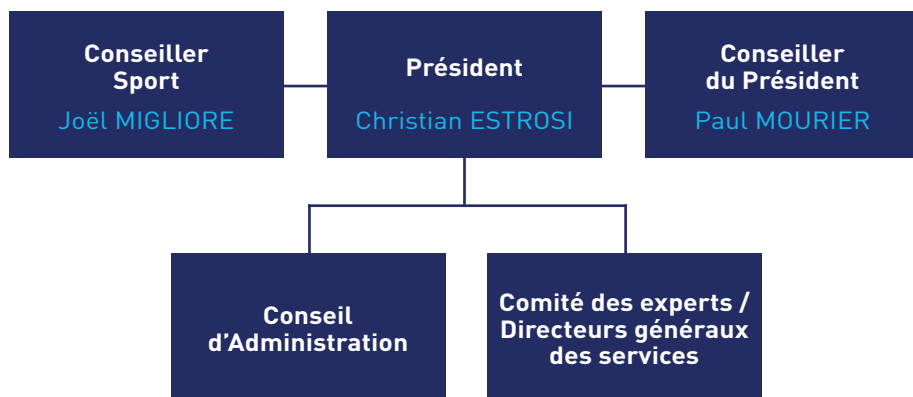
GD : La France a une histoire en Formule 1, elle constitue l'un des points d'ancrages historiques de la discipline. Nous recevons ainsi des témoignages de sympathie, de satisfaction ou d'intérêt de toutes les régions de France, mais également de l'étranger. Je sais également que l'enthousiasme est réel dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Nous travaillons chaque jour pour proposer à tous les publics une expérience unique le 24 juin prochain. Le 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet a des arguments à faire valoir.

04

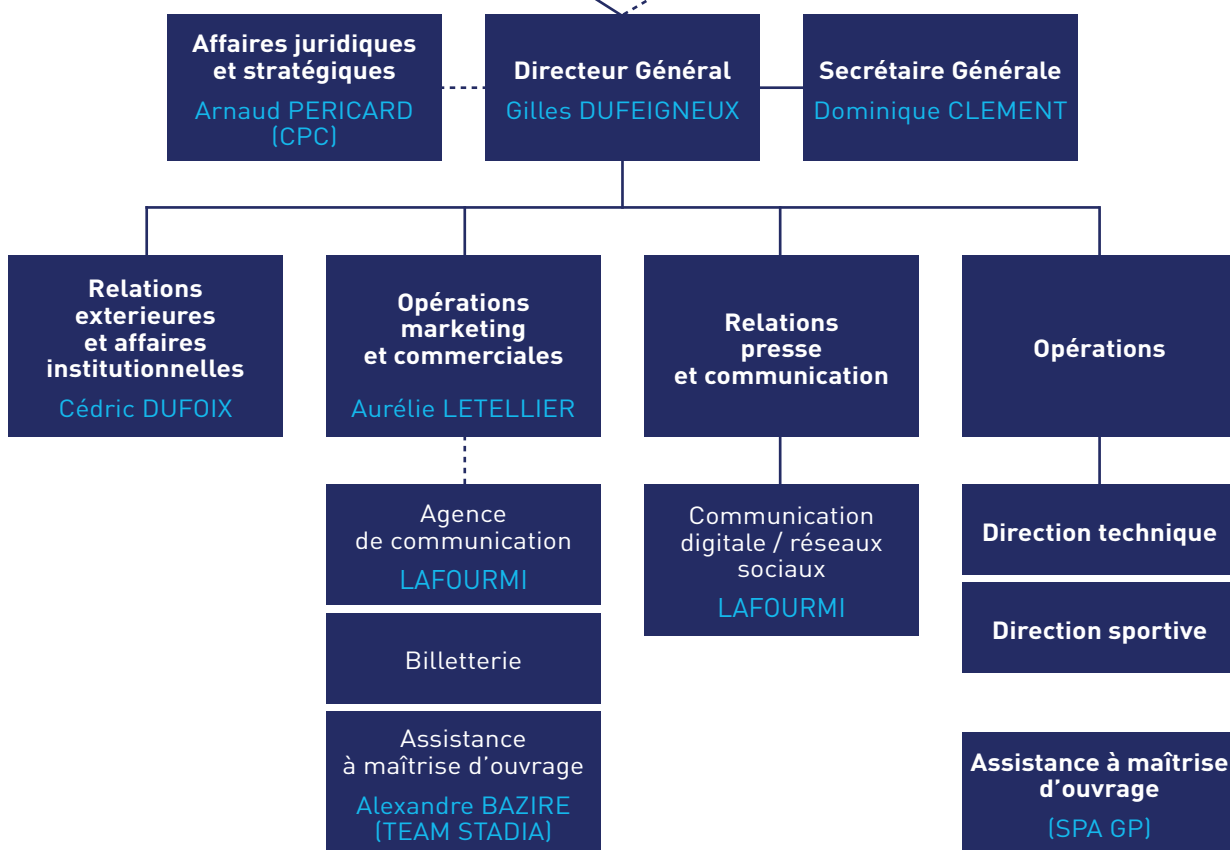
ORGANIGRAMME
DU GIP



GOVERNANCE



OPÉRATIONS





05

**LES MEMBRES
DU GIP**

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Renaud Muselier
Président de la Région
Provence-Alpes-Côte
d'Azur
Député européen

Beltoise, Cevert, Piquet, Lauda, Senna, Prost... Dans ma mémoire, le Circuit Paul Ricard associe Provence-Alpes-Côte d'Azur à des noms qui ont écrit la légende de la F1. Autant dire que le retour, chez nous, du Grand Prix de France de F1 est pour le Président de cette région une grande fierté.

Il contribuera au rayonnement international de notre territoire. Au-delà de la manifestation populaire, de son attrait touristique, le Grand Prix permet de développer de nouvelles filières de formation et d'apprentissage. Il sera une locomotive pour notre économie, pour l'emploi. Il constituera une vitrine de l'innovation et des savoirs faire de nos entreprises régionales.

Le 24 juin prochain, C'est une nouvelle page de la légende qui va s'écrire, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, sur le Circuit Paul Ricard.

www.regionpaca.fr

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR



Christian Estrosi
Président de la Métropole
Nice Côte d'Azur
Maire de Nice

Depuis toujours, les Niçois ont témoigné leur attachement aux épreuves de sports mécaniques, auto comme moto, qui se déroulaient sur le Circuit Paul Ricard. De 1970 à 1990, ces événements ont été particulièrement populaires pour Nice et la Côte d'Azur. Le récent retour du Bol d'Or sur ce tracé est aujourd'hui le théâtre d'un rassemblement important.

Situé à quelques 130 kilomètres, le Circuit Paul Ricard contribue ainsi à la valorisation de la Métropole, car bien souvent les fans accompagnent leurs journées lors de la compétition, d'un séjour dans la région, sur la Côte d'Azur. Nous l'avons constaté lors de l'Euro de football, nous le constatons lors de la tenue d'étapes du Tour de France ou lors de grandes épreuves à la voile ou pour le marathon de Nice.

Avec le Grand Prix de France, les passionnés vont venir d'Europe, d'Asie, d'Amérique... en tout début de saison estivale. C'est une formidable opportunité pour la région.

www.nicecotedazur.org

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE



Hubert Falco
*Président de Toulon
Provence Méditerranée*
Ancien Ministre

C'est une profonde satisfaction de voir le mythique Grand Prix de France de Formule 1 revenir dans le Var ! Satisfaction parce que les retombées médiatiques et l'impact économique pour notre territoire d'un tel événement, regardé par plus de 400 millions de téléspectateurs à travers le monde, sont énormes !

Satisfaction également parce que le retour du Grand Prix au Castellet est le résultat d'un combat commencé en 1995, quand j'étais Président du Conseil Général du Var, avec Jean-Claude GAUDIN d'abord, alors Président de la Région, puis avec Christian ESTROSI et Renaud MUSELIER.

Malgré les difficultés, nous n'avons jamais cessé de répéter notre volonté de voir à nouveau tourner ces bolides sur le plus beau et moderne circuit de France et d'agir en ce sens, avec le soutien des partenaires institutionnels et économiques du Var et de la Région.

Aujourd'hui, après tant d'années de persévérance, je suis vraiment heureux que ce projet devienne une réalité !

www.tpm-agglo.fr

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU VAR



Marc Giraud
*Président du Conseil
Départemental du VAR*

27 ans après sa dernière édition au Castellet, le Grand Prix de France revient dans le Var. Double satisfaction d'ailleurs puisqu'il n'y avait plus eu de Grand Prix de France au calendrier du Championnat du Monde de Formule 1 depuis dix ans...

J'ai souhaité, via l'adhésion du Département du Var au GIP Grand Prix de France - Le Castellet, que nous prenions une part active dans ce retour afin de s'inscrire dans l'indéniable dynamique que représente l'organisation d'un tel événement mondial. 70 000 spectateurs sont attendus chaque année. Les retombées touristiques et économiques sont estimées à 65 millions d'euros, dont la majeure partie sera varoise.

Cet extraordinaire coup de projecteur sur le Var complète un programme sportif et grand public déjà prestigieux avec notamment la tenue d'une épreuve qualificative de l'America's Cup dans la rade de Toulon ou l'escale de la Mediterranean Tall Ships Regatta dans le port de Toulon.

Fierté et ambition accompagnent ce retour.

Le Var attend avec impatience le 24 juin prochain !

www.var.fr

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAR



Jacques Bianchi
*Président de la CCI
du Var*

En tant que Président de la CCI du Var et Vice-Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, je me réjouis du retour du Grand Prix de France de Formule 1 dans notre Région et plus précisément dans le Var, sur le Circuit Paul Ricard au Castellet. Cette réussite est le fruit du travail collectif de l'ensemble des acteurs politiques et économiques régionaux sous l'impulsion de Christian ESTROSI.

La CCI du Var, par sa mobilisation autour du 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet, s'inscrit dans la démarche engagée par la Région en matière de conquête de grands événements économiques internationaux.

L'événement engendrera au minimum 65 millions d'euros de retombées économiques nettes en région PACA. Il renforcera l'attractivité internationale du département, sur laquelle la CCI du Var se mobilise avec son Agence de Développement Economique aux côtés du Conseil Régional pour développer une filière d'excellence axée sur l'automobile, l'innovation, le développement de solutions de mobilité durable, la sécurité routière et la formation professionnelle.

La Région a des atouts extraordinaires à faire valoir et lorsque les acteurs économiques et politiques se mobilisent comme ils l'ont fait pour le retour de la Formule 1 en France, c'est obligatoirement l'ensemble de la Région qui gagne !

www.var.cci.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SUD SAINTE BAUME



Ferdinand Bernhard
*Président de la Communauté
d'Agglomération Sud Sainte
Baume*

Le Grand Prix de France, de retour au calendrier de la Formule 1 en 2018, se déroulera le 24 juin sur notre circuit du Castellet.

Assurément, il sera l'événement annuel incontournable pour notre agglomération tant sa résonnance médiatique internationale porte notre territoire au cœur de tous les passionnés.

Après 28 ans d'absence, cette manifestation mondiale entraînera dans son sillage une belle perspective économique directe mais aussi indirecte pour notre terroir. Et si nous pouvons nous réjouir d'un tel "retour aux sources", c'est essentiellement dû à l'implication totale de la région PACA par le biais de son président qui a su transformer cette volonté générale en une réalité tangible.

Notre région porte en effet sur les fonds baptismaux la structure juridique et financière de cette ambitieuse aventure.

Qu'il me soit permis ici de les remercier sincèrement. Nous sommes, et serons à leurs côtés, un partenaire actif dans ces prochaines années au nom de l'excellence souhaitée par notre Communauté.

Ainsi, la simple mention du Grand Prix de France nous donnera encore le privilège d'écrire de nombreux pans d'histoire de la compétition automobile où les affiches à venir seront tout aussi nobles que celles des grandes épopées passées.

www.agglo-sudsaintebaume.fr



EXCELIS



Stéphane Clair
Directeur général,
Circuit Paul Ricard

Le Circuit Paul Ricard a organisé 14 Grands Prix de Formule 1 depuis sa création en 1970.

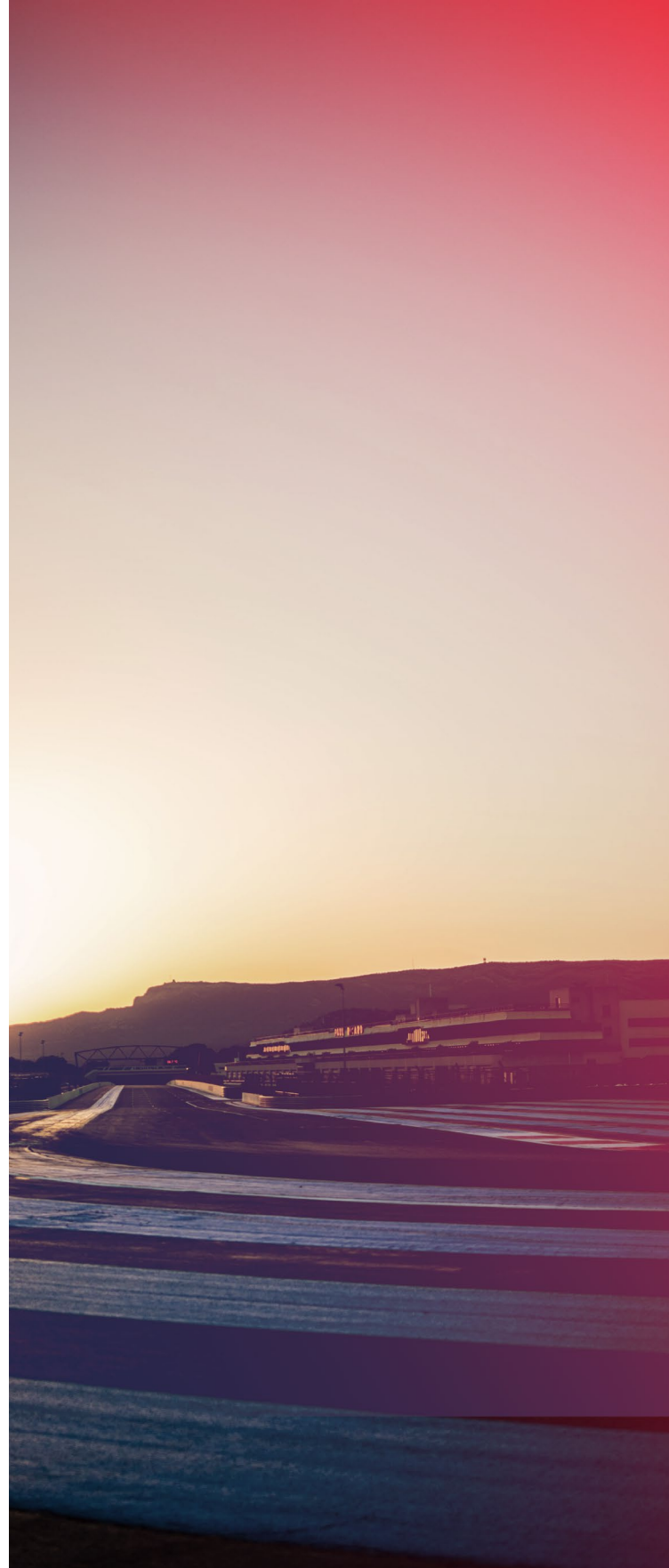
Intégralement rénové en l'an 2000 par la société EXCELIS, le circuit aux run-off asphaltés et colorés s'est imposé comme une des pistes les plus modernes et sécurisées du monde.

Revenu au cœur de la compétition, le Circuit Paul Ricard accueille chaque année près de 300 journées de roulage, dont 22 courses internationales en autos, motos, et camions. Respectueux de son environnement, le circuit est aujourd'hui un modèle pour de nombreuses enceintes sportives.

Le retour du Grand Prix de France de Formule 1 au Castellet est le fruit d'un travail collectif. Ce succès est à partager avec l'ensemble des membres du Groupement d'Intérêt Public et des habitants de notre belle région qui vont ainsi bénéficier de retombées économiques importantes.

EXCELIS a mené depuis plusieurs années des investissements privés importants et implique ses équipes au quotidien pour préparer l'accueil de cet événement international. Grâce à la mobilisation des collectivités locales, du monde des entreprises et des fans, la F1 retrouve enfin sa terre de prédilection. Rendez-vous le 24 juin 2018 au premier virage !

www.circuitpaulricard.com



06

**BUSINESS PLAN
DU GP DE FRANCE**



ENJEUX ÉCONOMIQUES*

ÉLÉMENTS DE PERTINENCE

- **Une tradition et une présence forte** des industries, technologies et savoir-faire français dans le Championnat du Monde de Formule 1 (écuries, pilotes, top management). Autant de filières et gisements d'innovation
- **Un réel intérêt du public :** plus de 20 000 français (dont 50% licenciés FFSA) présents chaque année au Grand Prix d'Espagne
- **Une localisation qualitative** dans une région fortement touristique :
 - conditions météo
 - desserte régionale et internationale optimale
 - proximité de pôles touristiques
 - 2^e région touristique de France (34 millions de touristes en 2015 dont 20% d'étrangers - 215 millions de nuitées dont 30% dans le Var)
 - première région d'accueil des touristes français
- **Un circuit unique** entre héritage, cachet méditerranéen, innovation, technologie et sécurité. Le Circuit Paul Ricard, apprécié au plus haut niveau du sport automobile mondial, est en mesure de proposer un tracé parmi les plus attractifs du Championnat du Monde de Formule 1. Les qualités de l'ensemble du site permettent d'envisager un accueil très qualitatif des spectateurs.



PROJECTION ET OBJECTIFS

- Coût Total : 30 M€
- Recette directe : 16 à 17 M€
- Subventions : 14 M€
- Un impact économique primaire estimé à 38 M€
- Un impact économique global pour la région estimé à 65 M€
- 500 emplois
- Un tiers de spectateurs étrangers (4 jours sur place en moyenne)
- Attractivité régionale renforcée au niveau touristique et économique
- Construction d'un Pôle de l'excellence et de l'innovation automobile
- Dynamique du secteur automobile français, des filières des nouvelles technologies de la mobilité, des filières sports mécaniques

Les qualités de l'ensemble du site permettent d'envisager un accueil privilégié pour l'ensemble des spectateurs.

*Synthèse d'une étude (business plan et étude d'impact) réalisée par Deloitte en 2016 sur l'hypothèse d'un Grand Prix de France organisé en 2018 sur le Circuit Paul Ricard, au Castellet, sur la base de 65 000 spectateurs.



07

**LE "PAUL RICARD"
UN CIRCUIT
UNE HISTOIRE**



1970 INAUGURATION

Après moins d'un an de travaux, le Circuit Paul Ricard, du nom de son commanditaire, est inauguré le 19 avril 1970. Des pilotes tels que Jean-Pierre Beltoise et Henri Pescarolo ont été consultés pour définir ce tracé de 5,8 km.

1971 PREMIÈRE

Le Circuit Paul Ricard accueille son premier Grand Prix de France de Formule 1 en 1971, le Grand Prix de France Moto en 1973, et bientôt tous les championnats majeurs font escale dans le Var.

1990 DERNIÈRE

Quatorzième et dernier Grand Prix de France de Formule 1 au Castellet. Le circuit est désuet, la Formule 1 prend la route de Magny-Cours.

1999 RACHAT

Le site (circuit et aérodrome) est racheté par Bernie Ecclestone. Son objectif, faire du Circuit Paul Ricard une piste high-tech exclusivement consacrée aux essais et aux opérations de communication. Après un dernier Bol d'Or, le circuit ferme ses portes au public.

2001 TRAVAUX

Le tracé du circuit est modifié, des virages sont revus ou supprimés, d'autres sont créés, pour offrir de nombreuses configurations. En 2002, Le Paul Ricard High Tech Test Track innove avec une alternative novatrice aux bacs à graviers : de larges run-off épousent les trajectoires sortantes du tracé. Ces zones de dégagement adoptent le concept Blue Line, des lignes abrasives favorisant la décélération d'un véhicule. Un nouveau standard en matière de sécurité qui sera adopté par plusieurs circuits par la suite. Un parti-pris graphique, aussi, qui offre une nouvelle identité au site.

2007 RECONNAISSANCE

Le Circuit Paul Ricard HTTT est désigné Premier centre d'excellence par l'Institut FIA pour la sécurité dans le sport automobile.

2009 RÉOUVERTURE

Après la construction d'une tribune, le Circuit Paul Ricard ré-ouvre ses portes au public. Il accueille depuis tous les championnats majeurs.

2016 RETOUR

Le retour du Grand Prix de France au Circuit Paul Ricard, propriété de Madame Slavica Ecclestone, est annoncé en vertu d'un contrat de 5 ans à compter de 2018 entre la FOM et le GIP Grand Prix de France - Le Castellet.

2017 AMÉLIORATIONS

Les travaux débutent pour apporter de nombreux aménagements au site et à la piste.

08

PRÉSENTATION
DU CIRCUIT
PAUL RICARD



LE CIRCUIT PAUL RICARD EN CONFIGURATION FORMULE 1



*Jean Alesi :
"modernité
et spectacle"*

*Ambassadeur
et Conseiller
du Circuit Paul Ricard*

UN TRACÉ LONG ET VARIÉ

JA : Développant 5,8 km, le tracé du Circuit Paul Ricard défini pour accueillir le 2018 Formula 1 Grand Prix de France est l'un des plus longs proposé au calendrier. Comme à Spa-Francorchamps ou Silverstone, cette longueur supérieure à la moyenne est un gage de variété, de plaisir et de spectacle pour les pilotes comme pour les fans.

UN ADN, DES RETOUCHES

JA : Une équipe pluridisciplinaire s'est penchée sur le tracé en collaboration avec la FIA et la FOM. Des études et des simulations ont été menées. Il s'agit d'adapter le circuit à ce qu'est la Formule 1, d'en faire un écrin technique et sportif dans lequel les pilotes puissent exprimer de très belles choses. Sans dénaturer le caractère originel du tracé et en toute sécurité. Sur ce dernier point, le Circuit Paul Ricard est une référence.

TRAJECTOIRES

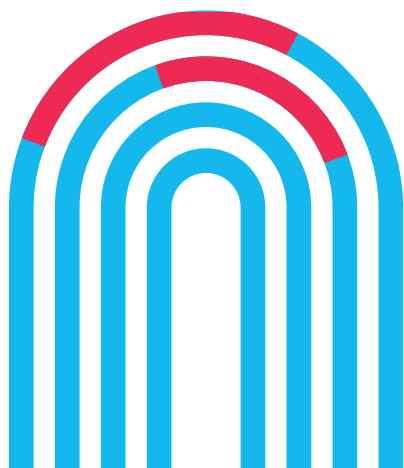
JA : La piste sera élargie en entrée ou en sortie, parfois les deux, au S de la Verrerie, au virage du Camp, et à la fin du troisième secteur au Virage du pont. L'objectif est d'offrir de la place au freinage comme à la relance, donc différentes trajectoires pour un meilleur ratio fluidité/dépassements. À la Verrerie, l'angle de l'entrée dans l'enchaînement va être sensiblement refermé afin d'affirmer le freinage au bout de la ligne droite des stands.

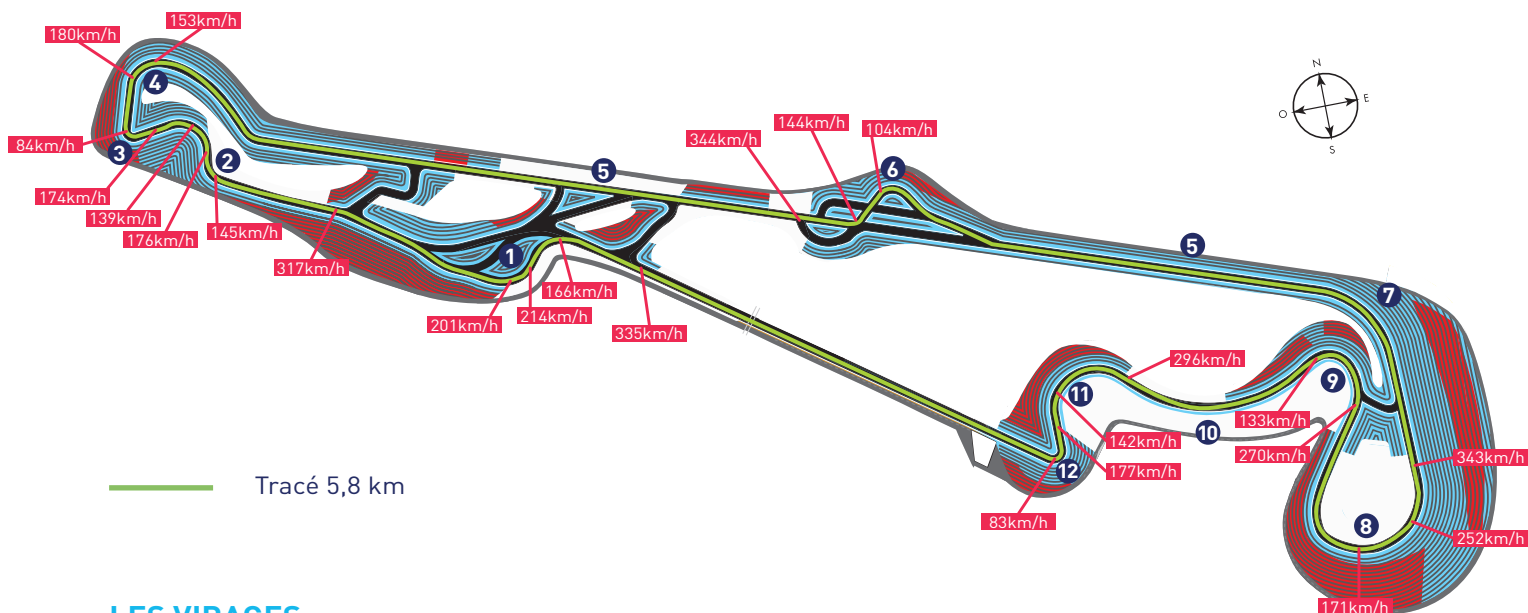
DOUBLE MISTRAL

JA : La chicane qui va couper en deux la ligne droite Mistral va offrir de superbes opportunités de dépassements et confère un certain cachet au tracé avec une configuration à trois lignes droites. Les enchaînements de virages sont variés, le rythme sera très intéressant, et les monoplaces évolueront en configuration aérodynamique medium.

LES PILOTES IMPATIENTS

JA : À mon initiative, ce tracé a été présenté à différents pilotes. Ils sont les plus à même de juger de la qualité du défi qui leur sera proposé et des opportunités de dépassement que peut offrir un circuit. À l'image de Sebastian Vettel, Fernando Alonso ou encore Kimi Räikkönen, ils sont tous enthousiastes à la perspective de rouler au Circuit Paul Ricard.





LES VIRAGES :

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| ① S de la Verrerie | ⑦ Courbe de Signes |
| ② Virage de l'Hôtel | ⑧ Double Droite du Beausset |
| ③ Virage du Camp | ⑨ Virage de Bendor |
| ④ Virage de la Sainte Baume | ⑩ Courbe du Garlaban |
| ⑤ Ligne droite du Mistral | ⑪ Virage du Lac |
| ⑥ Chicane Nord | ⑫ Virage du Pont |

09

LES GRANDES HEURES
DU GP DE FRANCE



FANGIO, PREMIER ET DERNIER TANGO

L'irrésistible argentin s'impose en 1950 à Reims-Gueux avec Alfa Romeo dans le premier Grand Prix de France de l'histoire du Championnat du Monde de Formule 1. Il remporte par la suite trois autres victoires sur le sol français, où il détient toujours le record de pole positions (5). Juan Manuel Fangio a marqué les Grands Prix de France des années cinquante, superbe vaincu de l'édition 1953 au terme d'un duel somptueux avec le fougueux britannique Mike Hawthorn, référence absolue du pilotage à l'image de sa démonstration à Rouen en 1957. C'est au Grand Prix de France 1958 que l'Argentin a fait ses adieux à la Formule 1.

LA BALLADE DE JIM

Les années soixante voient l'écossais Jim Clark (Lotus) aligner quatre pole positions consécutives en France sur trois circuits différents. L'Italien Giancarlo Baghetti, lui, a remporté en 1961, à Reims au volant d'une Ferrari privée, le premier Grand Prix du Championnat du Monde auquel il participait. L'Australien Jack Brabham signe trois victoires sur la décennie, et le Grand Prix de France 1969 marque le premier succès à domicile d'un châssis français, Matra, aux bons soins de l'Écossais Jackie Stewart. Surtout, l'écurie de Jean-Luc Lagardère signe un doublé mondial Pilotes-Constructeurs cette année-là.

DUEL AU SOLEIL

Le premier Grand Prix de France organisé sur le Circuit Paul Ricard, en 1971, voit le français François Cevert (Tyrrell) décrocher son premier podium. À Dijon en 1979, Jean-Pierre Jabouille est le premier pilote français à remporter son Grand Prix national. C'est également la première victoire de Renault en Formule 1, la première d'une motorisation turbocompressée. Mais cette édition est également restée dans les mémoires à la faveur du somptueux duel pour la deuxième place que se livrèrent en fin de course le Canadien Gilles Villeneuve (Ferrari) et le Français René Arnoux (Renault). Une séquence parmi les plus spectaculaires de l'histoire de la discipline.



COCORICO

Alain Prost décroche avec Renault à Dijon en 1981 le premier de ses six succès en France. La saison suivante au Castellet, quadruple français avec les Renault de René Arnoux et Alain Prost devant les Ferrari de Didier Pironi et Patrick Tambay. Le Professeur alignera ensuite trois victoires consécutives sur le Circuit Paul Ricard, avec McLaren puis Ferrari, de 1988 à 1990, l'année du dernier Grand Prix organisé dans le Var. Les années quatre-vingt, c'est également la révélation de Jean Alesi en 1989 au Castellet. Pour son premier Grand Prix, l'Avignonnais décroche une prometteuse quatrième place avec l'écurie Tyrrell.

SCHUMACHER PUISSANCE 8

Sur la trajectoire de son quatrième titre mondial, Alain Prost remporte son dernier Grand Prix de France avec Williams en 1993 à Magny-Cours. Dès la saison suivante, Michael Schumacher signe une première victoire en France. De Benetton à Ferrari, sept autres succès suivront jusqu'en 2006 dans la Nièvre, dont un Grand Prix de France 2002 synonyme de cinquième titre mondial. Avec Michael Schumacher, le V10 Renault signe un triplé à domicile en 1995, puis un quadruple en 1996. L'édition 1999, perturbée par la pluie, a consacré un vainqueur surprise en la personne de l'Allemand Heinz-Harald Frentzen (Jordan). Enfin, la dernière édition du Grand Prix de France a été remportée en 2008 par le Brésilien Felipe Massa (Ferrari).





10

STATISTIQUES

LES CIRCUITS DU GRAND PRIX DE FRANCE

Circuit de Reims-Gueux

11 éditions (1950, 1951, 1953, 1954, 1956, 1958-1961, 1963, 1966)

Circuit de Rouen-les-Essarts

5 éditions (1952, 1957, 1962, 1964, 1968)

Circuit Charade

4 éditions (1965, 1969, 1970, 1972)

Circuit Bugatti

1 édition (1967)

Circuit Paul Ricard

14 éditions (1971, 1973, 1975, 1976, 1978, 1980, 1982, 1983, 1985-1990)

Circuit de Dijon-Prenois

5 éditions (1974, 1977, 1979, 1981, 1984)

Circuit de Nevers Magny-Cours

18 éditions (1991-2008)



Intégré au calendrier dès 1950 et la première édition du Championnat du Monde de Formule 1, le Grand Prix de France a été organisé chaque année jusqu'en 2008, à l'exception de l'édition 1955 annulée par les autorités françaises suite au drame des 24 Heures du Mans.



PILOTES QUI SE SONT ÉLANCÉS DEPUIS LA POLE POSITION

Juan Manuel Fangio : 5

(1950, 1951, 1954, 1956, 1957)

Jim Clark : 4

(1962-1965)

Michael Schumacher : 4

(1996, 1997, 2000, 2006)

Jackie Stewart : 3

(1969, 1971, 1973)

Alain Prost : 3

(1983, 1988, 1989)

Nigel Mansell : 3

(1987, 1990, 1992)

Damon Hill : 3

(1993-1995)

Alberto Ascari : 2 (1952, 1953)

Niki Lauda : 2 (1974, 1975)

René Arnoux : 2 (1981, 1982)

Ralf Schumacher : 2 (2001, 2003)

Fernando Alonso : 2 (2004, 2005)

Mike Hawthorn : 1 (1958)

Tony Brooks : 1 (1959)

Jack Brabham : 1 (1960)

Phil Hill : 1 (1961)

Lorenzo Bandini : 1 (1966)

Graham Hill : 1 (1967)

Jochen Rindt : 1 (1968)

Jacky Ickx : 1 (1970)

Chris Amon : 1 (1972)

James Hunt : 1 (1976)

Mario Andretti : 1 (1977)

John Watson : 1 (1978)

Jean-Pierre Jabouille : 1 (1979)

Jacques Laffite : 1 (1980)

Patrick Tambay : 1 (1984)

Keke Rosberg : 1 (1985)

Ayrton Senna : 1 (1986)

Ricardo Patrese : 1 (1991)

Mika Häkkinen : 1 (1998)

Rubens Barrichello : 1 (1999)

Juan Pablo Montoya : 1 (2002)

Felipe Massa : 1 (2007)

Kimi Räikkönen : 1 (2008)

LES PILOTES VAINQUEURS DU GRAND PRIX DE FRANCE DE FORMULE 1

Michael Schumacher : 8

(1994, 1995, 1997, 1998, 2001, 2002, 2004, 2006)

Alain Prost : 6

(1981, 1983, 1988-1990, 1993)

Juan Manuel Fangio : 4

(1950, 1951, 1954, 1957)

Nigel Mansell : 4

(1986, 1987, 1991, 1992)

Jack Brabham : 3 (1960, 1966, 1967)

Jackie Stewart : 3 (1969, 1971, 1972)

Mike Hawthorn : 2 (1953, 1958)

Dan Gurney : 2 (1962, 1964)

Jim Clark : 2 (1963, 1965)

Ronnie Peterson : 2 (1973, 1974)

Niki Lauda : 2 (1975, 1984)

Mario Andretti : 2 (1977, 1978)

Luigi Fagioli : 1 (1951)

Alberto Ascari : 1 (1952)

Peter Collins : 1 (1956)

Tony Brooks : 1 (1959)

Giancarlo Baghetti : 1 (1961)

Jacky Ickx : 1 (1968)

Jochen Rindt : 1 (1970)

James Hunt : 1 (1976)

Jean-Pierre Jabouille : 1 (1979)

Alan Jones : 1 (1980)

René Arnoux : 1 (1982)

Nelson Piquet : 1 (1985)

Damon Hill : 1 (1996)

Heinz-Harald Frentzen : 1 (1999)

David Coulthard : 1 (2000)

Ralf Schumacher : 1 (2003)

Fernando Alonso : 1 (2005)

Kimi Räikkönen : 1 (2007)

Felipe Massa : 1 (2008)



LES RECORDS DU GRAND PRIX DE FRANCE DE FORMULE 1

• **Record de pole positions** : 5

Juan Manuel Fangio (1950, 1951, 1954, 1956, 1957) sur les circuits de Reims-Gueux et de Rouen-les-Essarts

• **Record de pole positions consécutives** : 4

Jim Clark (1962-1965) sur les circuits de Rouen-les-Essarts, Reims-Gueux, Charade

• **Record de victoires** : 8

Michael Schumacher (1994, 1995, 1997, 1998, 2001, 2002, 2004, 2006) sur le circuit de Nevers Magny-cours

• **Record de victoires consécutives** : 3

Alain Prost (1988-1990) sur le Circuit Paul Ricard

• **Record de podiums** : 11

Alain Prost et Michael Schumacher

• **Record de meilleurs tours en course** : 5

Michael Schumacher et David Coulthard

• **Record du plus grand nombre de kilomètres en tête** : 1949 km Michael Schumacher

• **Record de points marqués** : 98

Michael Schumacher

• **Moyenne la plus élevée** :

Le Grand Prix de France le plus rapide de l'histoire est celui de la saison 1966, remporté sur le circuit de Reims-Gueux par Jack Brabham à la vitesse moyenne de **220,322 km/h**

• **Plus faible écart à l'arrivée** :

une seconde séparait à Reims-Gueux Juan Manuel Fangio de Karl Kling sous le drapeau à damier de l'édition 1954, scénario répété en 1961 sur le même circuit entre Giancarlo Baghetti et Dan Gurney

Du côté des écuries comme des motoristes, la Scuderia Ferrari détient tous les records du Grand Prix de France avec 17 pole positions, 17 victoires (6 doublés), 48 podiums, 14 meilleurs tours en course, 6061 km en tête et 370 pts marqués.

LES MARQUES FRANÇAISES ET LE GP DE FRANCE

CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

AGS (Automobiles Gonfaronnaises Sportives)

47 GP disputés entre 1986 et 1991
Motorisation : Motori Moderni, Ford Cosworth
10 pilotes dont les Français P. Fabre, Y. Dalmas et O. Grouillard
Meilleur classement au championnat constructeurs : 12^e (1987)
Meilleur classement au championnat pilotes : 21^e (R. Moreno, 1987)
Meilleur résultat en qualifications : 10^e
Meilleur classement en course : 6^e
Grand Prix de France : 4 participations
Meilleur résultat : 9^e (P. Fabre, 1987)

BUGATTI

1 GP disputé, le GP de France 1956
Classement : 18^e (M. Trintignant)

GORDINI

33 GP disputés de 1952 à 1956
21 pilotes dont les Français J. Behra, R. Manzon, M. Trintignant, J. Pollet et E. Bayol.
Jamais classé au championnat constructeurs
Meilleur classement au championnat Pilotes : 6^e (R. Manzon, 1952)
Meilleur résultat en qualifications : 3^e
Meilleur classement en course : 6^e
Grand Prix de France : 4 participations
Meilleur résultat : 4^e (R. Manzon, 1952)

LARROUSSE

32 GP Disputés de 1993 à 1994
Motorisation : Ford Cosworth, Lamborghini
9 pilotes dont les Français E. Comas, P. Alliot, Y. Dalmas et E. Bernard
Meilleur classement au championnat constructeurs : 11^e (1993, 1994)
Meilleure classement au championnat pilotes : 17^e (P. Alliot, 1993)
Meilleur résultat en qualifications : 9^e
Meilleur classement en course : 5^e
Grand prix de France : 2 participations
Meilleur résultat : 9^e (P. Alliot, 1993)

LIGIER

326 GP disputés de 1976 à 1996
Motorisation : Renault, Matra, Ford Cosworth, Mugen Honda, Lamborghini, Megatron, Judd, Alfa Romeo
28 pilotes dont les Français J. Laffite, R. Arnoux, O. Panis, E. Comas, P. Alliot, J-P. Jarier, F. Hesnault, D. Pironi, E. Bernard, O. Grouillard, P. Tambay, P. Depailler, P. Streiff, J-P. Jabouille et F. Lagorce
Meilleur classement au championnat constructeurs : 2^e (1980)



Meilleur classement au championnat pilotes : 4^e (J. Laffite de 1979 à 1981) - 9 pole positions - 9 victoires
Grand Prix de France : 21 participations
Meilleur résultat : 2^e (D. Pironi, 1980)

MARTINI

4 GP disputés en 1978 avec R. Arnoux
Motorisation : Ford Cosworth
Non classé au championnat Constructeurs
Grand Prix de France : 1 participation (René Arnoux 14^e)

MATRA

60 GP disputés de 1967 à 1972
Motorisation : Matra, Ford Cosworth
5 pilotes dont les Français J-P. Beltoise, H. Pescarolo et J. Servoz-Gavin
1 titre de champion du monde Constructeurs : 1969
1 titre de champion du monde Pilotes : 1969, J. Stewart - 4 pole positions - 9 victoires (2 doublés) - 21 podiums
Grand Prix de France : 6 participations
Meilleur résultat : 1^{er} (J. Stewart, 1969)

PROST GRAND PRIX

83 GP disputés de 1997 à 2001
Motorisation : Peugeot, Acer (Ferrari), Mugen Honda
9 pilotes dont les Français O. Panis et J. Alesi
Meilleur classement au championnat constructeurs : 6^e (1997)
Meilleur classement au championnat pilotes : 9^e (O. Panis, 1997)
Meilleur résultat en qualifications : 3^e
Meilleur classement en course : 2^e
Grand prix de France : 5 participations
Meilleur résultat : 7^e (J. Trulli, 1999)

RENAULT SPORT FORMULA ONE TEAM

332 GP disputés depuis 1977*

28 pilotes dont les Français R. Arnoux, A. Prost, J-P. Jabouille, P. Tambay, R. Grosjean, P. Streiff et F. Hesnault

2 titres de champion du monde

Constructeurs : 2005-2006

2 titres de champion du monde Pilotes :

2005-2006, F. Alonso - 51 pole positions - 35 victoires (2 doublés) - 100 podiums

Grand Prix de France : 16 participations - 7 pole positions - 5 victoires (1 doublé) en 1979 (J-P. Jabouille), 1981 (A. Prost), 1982 (doublé R. Arnoux / A. Prost), 1983 (A. Prost), 2005 (F. Alonso)

*statistiques arrêtées à l'issue du GP de Hongrie 2017

SIMCA GORDINI

14 GP disputés de 1950 à 1953

14 pilotes dont les Français R. Manzon, M. Trintignant, A. Simon, J. Behra et A. Gordini
Jamais classé au championnat Constructeurs

Meilleur classement au championnat Pilotes : 17^e (R. Manzon, 1950 et M. Trintignant, 1952)

Meilleur résultat en qualifications : 6^e

Meilleur classement en course : 4^e

Grand Prix de France : 3 participations

Meilleur résultat : 4^e (R. Manzon, 1950)

TALBOT LAGO

13 GP disputés de 1950 à 1951

18 pilotes dont les Français L. Rosier, P. Etancelin, Y. Giraud-Cabantous, P. Levegh, E. Chaboud, R. Sommer, G. Mairesse, H. Louveau, E. Martin, C. Pozzi et G. Grignard

Jamais classé au championnat Constructeurs

Meilleur classement au championnat Pilotes : 4^e (L. Rosier, 1950)

Meilleur résultat en qualifications : 4^e

Meilleur classement en course : 3^e - 2 podiums

Grand Prix de France : 2 participations

Meilleur résultat : 5^e (E. Chaboud et P. Etancelin, 1950)

VENTURI

16 GP disputés en 1992

Motorisation : Lamborghini

2 pilotes

Meilleur classement au championnat

Constructeurs : 13^e (1992)

Meilleur classement au championnat Pilotes : 19^e (B. Gachot, 1992)

Meilleur résultat en qualifications : 10^e

Meilleur classement en course : 6^e

Grand Prix de France : 1 participation en 1992 (double abandon)

MOTORISTES FRANÇAIS

BUGATTI

1 GP disputé avec l'écurie éponyme (voir dans les Constructeurs Français)

GORDINI

40 GP disputés de 1950 à 1956

Ecuries : Simca Gordini et Gordini

Jamais classé avec une équipe au championnat Constructeurs

Meilleur classement championnat Pilotes : 6^e (R. Manzon, 1952)

Meilleur résultat en qualifications : 3^e

Meilleur résultat en course : 3^e

Grand Prix de France : 6 participations

Meilleur résultat : 4^e (R. Manzon, 1950 et 1952)

MATRA

125 GP disputés de 1968 à 1982

Ecuries : Matra, Shadow et Ligier

Meilleur classement au championnat

Constructeurs : 4^e (1981 avec l'écurie Ligier) - 4 pole positions - 3 victoires - 24 podiums

Grand Prix de France : 9 participations

Meilleur résultat : pole position et 3^e à l'arrivée (C. Amon, 1972, écurie Matra)

MECACHROME

49 GP disputés de 1998 à 2000

Blocs propulseurs Technologie Renault, engagés sous appellations officielles Mecachrome, Supertec et Playlife.

Ecuries : Benetton, Williams et BAR.

Meilleur classement au championnat

Constructeurs : 3^e (1998 avec l'écurie Williams)

Meilleur résultat en qualifications : 2^e

Meilleur résultat : 2^e - 6 podiums

Grand Prix de France : 3 participations

Meilleur résultat : 4^e (J. Villeneuve, 1998 et R. Schumacher, 1999, tous deux écurie Williams)



PEUGEOT

115 GP disputés de 1994 à 2000

Écuries : McLaren, Jordan, Prost Grand Prix

Meilleur classement au championnat

Constructeurs : 4^e (1994 avec l'écurie McLaren)

Meilleur résultat en qualifications : 2^e

Meilleur résultat : 2^e - 14 podiums

Grand Prix de France : 7 participations

Meilleur résultat : 6^e (R. Barrichello / Jordan, 1995

et R. Schumacher, 1997, tous deux écurie Jordan)

La technologie F1 Peugeot Sport a par la suite été

associée, par la société Asiatech, aux écuries

Arrows (2001) et Scuderia Minardi (2002), soit 33 GP.

RENAULT

589 GP disputés depuis 1977*

Écuries : Avec la propre écurie Renault ainsi qu'avec Tyrrell, Lotus, Ligier, Williams, Benetton, Red Bull, Toro Rosso et Caterham

12 titres de champion du monde Constructeurs :

1992-1994 et 1996-1997 avec l'écurie Williams ;

1995 avec l'écurie Benetton ; 2005-2006 avec le

Renault F1 Team ; 2010-2013 avec Red Bull Racing

11 titres de champion du monde Pilotes : 1992

(N. Mansell), 1993 (A. Prost), 1995 (M. Schumacher),

1996 (D. Hill), 1997 (J. Villeneuve), 2005-2006

(F. Alonso), 2010-2013 (S. Vettel) - 170 victoires

(24 pilotes) - 481 podiums

Grand Prix de France : 27 participations - 13 pole

positions - 10 victoires (1979, J-P. Jabouille ;

1981, A. Prost ; 1982, R. Arnoux ; 1983, A. Prost ;

1991-1992, N. Mansell ; 1993, A. Prost ; 1995,

M. Schumacher ; 1996, D. Hill ; 2005, F. Alonso)

*statistiques arrêtées à l'issue du GP de Hongrie 2017

TALBOT

13 GP disputés de 1950 à 1951

Ecurie : Talbot Lago

Jamais classé avec une équipe au championnat Constructeurs

Meilleur résultat en qualifications : 4^e

Meilleur résultat en course : 3^e

Grand Prix de France : 2 participations

Meilleur résultat : 5^e (P. Etancelin et E. Chaboud en 1950)

MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES FRANÇAIS

MICHELIN

215 GP disputés entre 1977 et 2006

111 pole positions - 102 victoires

Associé à 4 titres mondiaux des Constructeurs :

1979 (Scuderia Ferrari), 1984 (McLaren), 2005-2006 (Renault F1 Team)

Associé à 4 titres mondiaux des Pilotes :

J. Scheckter (1979 avec Ferrari), N. Piquet (1983

avec Brabham), N. Lauda (1984 avec McLaren),

F. Alonso (2005-2006 avec Renault F1 Team)

GROUPES ÉNERGETIQUES FRANÇAIS

GROUPE TOTAL

213 victoires de 1968 à 2016

Répartition des victoires par marques : Elf (156), Total (54), Fina (3)

Carburants et lubrifiants associés à 13 titres

mondiaux Constructeurs : 1969 (Matra-Ford/Elf),

1971 (Tyrrell-Ford/Elf), 1992-1994 puis 1996

(Williams-Renault/Elf), 1995 (Benetton-Renault/

Elf), 2005-2006 (Renault F1 Team/ELF), 2010-2013 Red Bull Racing-Renault/Total)

Carburants et lubrifiants associés à 14 titres

mondiaux Pilotes : J. Stewart (1969, 1971, 1973),

N. Mansell (1992), A. Prost (1993), M. Schumacher

(1994-1995), D. Hill (1996), F. Alonso (2005-2006),

S. Vettel (2010-2013)



LES PREMIÈRES FRANÇAISES AU GP DE FRANCE

• 1951 : Le Grand Prix d'Aldo Gordini

Aldo Gordini, le fils d'Amédée, n'a disputé qu'un Grand Prix de Formule 1, en France à Reims-Gueux : en 17^e position sur la grille de départ, il est contraint à l'abandon après 27 tours, trahi par le moteur "maison" de sa Simca.

• 1954 : Premier podium d'un pilote français

Le Marseillais Robert Manzon prend la troisième place à Reims au volant d'une Ferrari 625 de l'écurie Rosier, derrière les Mercedes W196 de Juan Manuel Fangio et Karl Kling.

• 1968 : Premier podium d'un châssis français

3^e place de l'Écossais Jackie Stewart sur la MATRA MS10 à moteur Ford Cosworth, derrière Jacky Ickx (Ferrari) et John Surtees (Honda).

• 1969 : Premières pole position et victoire d'un châssis français

MATRA signe la pole position sur le circuit Charade avec Jackie Stewart, lequel s'impose au terme de la course devant son coéquipier français Jean-Pierre Beltoise, tous deux sur une MS80 à moteur Ford Cosworth.

• 1971 : Premier podium de Cevert

À l'occasion de son cinquième Grand Prix, François Cevert signe son premier podium en Formule 1 au Circuit Paul Ricard avec une deuxième place derrière Jackie Stewart, son leader chez Tyrrell. Ce Grand Prix de France est également le premier (et le dernier) disputé par le Marseillais Max Jean, non classé à l'arrivée au volant de sa March.

• 1972 : Premier Grand Prix de Depailler

Patrick Depailler dispute son tout premier Grand Prix sur le circuit Charade avec l'écurie Tyrrell. 16^e en qualifications, il n'est pas classé à l'issue de la course, à 5 tours du vainqueur.

• 1975 : Premier Grand Prix de Jabouille

Le Français Jean-Pierre Jabouille débute en Formule 1 au Circuit Paul Ricard à l'occasion du Grand Prix de France. Engagé sur une modeste Iso, il ne parvient pas à franchir le seuil des qualifications.

• 1979 : Premières pole et victoire d'un français et d'une écurie 100% française

À Dijon, RENAULT aligne les premières à domicile au Grand Prix de France : ses RS10 propulsées par un V6 bi-turbo trustent la première ligne, et Jean-Pierre Jabouille signe sa première victoire, devant René Arnoux qui monte pour la première fois de sa carrière sur le podium. C'est la toute première victoire d'une monoplace 100% française (châssis et moteur), qui plus est chaussée de pneus MICHELIN et dont le carburant et les lubrifiants sont fournis par ELF.

• 1981 : Première victoire d'Alain Prost en Formule 1

Alors qu'il a débuté sa carrière en Formule 1 la saison précédente avec McLaren, le Français Alain Prost évolue en 1981 avec l'équipe RENAULT ELF. Après avoir décroché son premier podium en Argentine, il signe sa première victoire à Dijon-Prenois à l'occasion du Grand Prix de France.



• 1982 : Premier triplé français

RENAULT place ses deux RE30B en première ligne sur le Circuit Paul Ricard, René Arnoux devant Alain Prost. Les deux pilotes bouclent la course dans le même ordre, devant les Ferrari de leurs compatriotes Didier Pironi et Patrick Tambay. Triplé sur le podium et quadruplé français, une page d'histoire écrite à domicile.

• 1989 : Premier Grand Prix de Jean Alesi

Jean Alesi dispute son premier Grand Prix au Circuit Paul Ricard avec Tyrrell. 16^e sur la grille de départ, il livre une superbe course et se classe 4^e. Un autre français, le Martégal Éric Bernard débute également en Formule 1 lors de ce Grand Prix de France. 15^e sur la grille de départ, il se classe 11^e au volant de sa Lola. Enfin, cette course vit Olivier Grouillard, 6^e sur Ligier, marquer son premier et seul point en Formule 1.

• 1995 : Premier triplé d'un moteur français

Le V10 atmosphérique RENAULT truste le podium à Magny-Cours avec la victoire de l'Allemand Michael Schumacher (Benetton) devant les Britanniques Damon Hill et David Coulthard (Williams). Un an plus tard, toujours dans la Nièvre, le motoriste français signe un quadruplé : doublé Williams avec Damon Hill et Jacques Villeneuve devant les Benetton de Jean Alesi et Gerhard Berger.

• 2006 : Premier centenaire d'un Grand Prix

Le Grand Prix de France est le premier de tous les Grands Prix à fêter son centenaire. Bien avant la création du Championnat du Monde en 1950, l'Automobile Club de France avait en effet organisé, en 1906, le tout premier "Grand Prix" automobile de l'histoire, appelé Grand Prix de l'ACF et disputé au Mans sur un circuit fermé de 103,16 km.



11

LE SAVIEZ-VOUS ?

44 ANS AVANT LA CRÉATION DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1,

l'appellation "Grand Prix" est apparue en 1906 dans le sport automobile, à l'initiative de l'Automobile Club de France, organisateur du Grand Prix de l'ACF.

LE 2018 FORMULA 1 GRAND PRIX DE FRANCE LE CASTELLET

sera le 984^e Grand Prix* de Formule 1 de l'histoire du Championnat du Monde.

*Sous réserve de la publication officielle du calendrier 2018 par la FIA.

JUAN MANUEL FANGIO, le tout premier vainqueur en 1950 du Grand Prix de France de Formule 1, est né un 24 juin, la date du 2018 Formula 1 Grand Prix de France Le Castellet.

AVEC 58 ÉDITIONS disputées depuis 1950, le Grand Prix de France de Formule 1 figure parmi les doyens du Championnat du Monde et logiquement parmi les plus courus, juste derrière la Grande-Bretagne (68), l'Italie (67), Monaco (64) et la Belgique (61).

28 DES 58 ÉDITIONS du GP de France de Formule 1 ont été remportées par le pilote couronné champion du monde la même saison. La victoire en France est donc synonyme de titre mondial dans 48,2% des cas.



LES 33 PILOTES sacrés champions du monde depuis 1950 ont tous disputé au moins un Grand Prix de France dans leur carrière. 15 d'entre eux ne l'ont jamais remporté : G. Farina, P. Hill, G. Hill, J. Surtees, D. Hulme, E. Fittipaldi, J. Scheckter, K. Rosberg, A. Senna, J. Villeneuve, M. Häkkinen, L. Hamilton, J. Button, S. Vettel et N. Rosberg.

LE GRAND PRIX DE FRANCE 2002 fut décisif dans la course au titre Pilotes : vainqueur à Magny-Cours, M. Schumacher y décrocha le 5^e de ses 7 titres mondiaux.

LE GRAND PRIX DE FRANCE 1974, disputé sur le circuit de Dijon-Prenois (3,289 km) reste à ce jour le seul Grand Prix de l'histoire où des chronos au tour inférieurs à une minute ont été établis en qualifications, et ce par 12 pilotes, dont l'auteur de la pole position, N. Lauda, en 58"79 ! Le tracé fut rallongé pour les éditions suivantes.

EN L'ESPACE DE 58 ÉDITIONS depuis 1950, 5 pilotes français ont signé un total de 8 pole positions au Grand Prix de France : J-P. Jabouille (1979) ; J. Laffite (1980) ; R. Arnoux (1981, 1982) ; P. Tambay (1984) et A. Prost (1988, 1989, 1993). Seuls trois d'entre eux sont parvenus à remporter le Grand Prix de France : J-P. Jabouille (1979), R. Arnoux (1982) et A. Prost (1981, 1983, 1988-1990, 1993).

LE CHAMPAGNE fit sa première apparition sur les podiums à Reims à l'occasion du Grand Prix de France 1950, sixième manche de la première édition du Championnat du Monde. Les propriétaires de Moët & Chandon y eurent l'idée d'offrir un jéroboam au vainqueur. Un geste devenu une tradition.

F 2018
Formula 1
FORMULA 1
GRAND PRIX DE
FRANCE
LE CASTELLET

G.I.P. - GRAND PRIX DE FRANCE - LE CASTELLET

Siren 130023070 - www.gpfrance.com

CONTACT : medias@gpfrance.com

SIÈGE SOCIAL :

Hôtel de région 27, place Jules Guesde
13481 Marseille cedex 20

ADRESSE POSTALE :

Circuit Paul Ricard RDN8, route des Hauts du Camp
83330 Le Castellet