

La course qui va électriser Paris

Le 23 avril, la Formule E 100 % électrique va débarquer dans les rues de Paris, pour une course autour des Invalides. Cerise sur le gâteau, cet événement exceptionnel sera animé par un match entre deux marques françaises : Renault et DS !

PAR ALAIN PERNOT PHOTOS LAURENT VILLARON

Des monoplaces qui déboulent à pleine vitesse boulevard des Invalides et qui amorcent un freinage puissant afin de négocier un virage à droite sur l'avenue de Tourville, avec la tour Eiffel en ligne de mire... Avouez que le scénario ressemble fort à une histoire tout droit sortie d'un album de Michel Vaillant (Jean Graton avait d'ailleurs sorti l'opus 300 à l'heure dans Paris, en 1983). Sauf que, le 23 avril prochain, ce peloton lâché dans les rues de la capitale deviendra réalité puisque la Ville Lumière accueillera la septième manche du championnat FIA de Formule E 100 % électrique.

Ce jour-là, l'un des rêves d'Alejandro Agag se réalisera. Non content de lancer le premier championnat de monoplaces

électriques, le promoteur espagnol s'était promis d'implanter ses révolutionnaires monoplaces au cœur des plus grandes métropoles du globe, à la conquête d'un nouveau public. Londres, Moscou, Berlin, Buenos Aires avaient bien répondu présents mais il manquait à cette liste l'une des capitales les plus prestigieuses et les plus symboliques : Paris. Point de départ de la première course automobile (c'était porte Maillot pour le Paris-Rouen 1894) et berceau de l'automobile grâce aux efforts de l'Automobile Club de France, place de la Concorde, notre capitale s'est, elle aussi, laissée conquérir par la Formule E.

Un parcours du combattant

Ce ne fut pas simple ! Maire sortant en 2014, Bertrand Delanoë avait d'abord botté en touche, laissant à son

C'EST UNE ALLIANCE GAUCHE-DROITE CONTRE LES ÉCOLOGISTES QUI A PERMIS DE VALIDER LE PROJET DE LA COURSE AU CONSEIL DE PARIS !



CE QU'IL FAUT SAVOIR

■ Chaque pilote dispose de deux voitures pour disputer l'intégralité de la course qui dure une quarantaine de minutes.

■ La quantité d'énergie embarquée est limitée à 28 kWh. Libre à chaque pilote d'augmenter ce capital d'énergie en régénérant un maximum d'énergie au freinage. C'est la clé du succès en Formule E !

■ Les places d'enceintes

générales ont toutes été vendues plus de cinq semaines avant la course !

■ Afin de garantir les meilleures conditions de sécurité, un temps minimum doit être respecté pour le changement de voitures à mi-course.

■ Les cinq pilotes les plus rapides à l'issue des qualifications sont conviés à disputer la super pole qui détermine l'ordre des cinq premières places.

■ Les packs batteries, les châssis, et l'aérodynamique sont identiques pour chaque voiture. La liberté technique des équipes se limite au moteur électrique, à la boîte de vitesses et aux suspensions arrière.

■ Pilote à bord, une Formule E pèse au minimum 888 kg. A lui tout seul, le pack batterie pèse 320 kg.

■ La puissance d'une Formule E est de 200 kW durant les essais (soit environ 270 ch).

En course, elle est de 170 kW (soit 228 ch).

■ Les passionnés peuvent voter sur Internet pour le pilote qu'ils préfèrent. Les trois pilotes les plus populaires bénéficient d'un fan boost de 100 kJ.

■ Si vous n'avez pas pu avoir de places, il vous sera possible de suivre la course sur Canal Plus qui mettra en œuvre un gros dispositif pour couvrir et faire vivre cet événement sportif.

UN PROGRAMME TRÈS CONCENTRÉ !

Les courses de Formule E ont lieu en centre-ville. Aussi, afin de limiter la gêne occasionnée par la course auprès des résidents, le format des meetings est concentré sur une seule journée. Un vrai casse-tête pour les équipes qui doivent se montrer très réactives alors même qu'elles ne disposent pas de télémétrie !

Samedi 23 avril

- 8h15 - 9h00 : essais libres 1
- 10h30 - 11h00 : essais libres 2
- 12h00 - 12h06 : essais qualificatifs Groupe 1
- 12h10 - 12h16 : essais qualificatifs Groupe 2
- 12h20 - 12h26 : essais qualificatifs Groupe 3
- 12h30 - 12h36 : essais qualificatifs Groupe 4
- 12h45 - 13h00 : super pole
- 16h04 : course



UN CIRCUIT TECHNIQUE

D'une longueur de 1,9 km, le circuit fait le tour des Invalides. Il présente un profil assez rapide et technique avec des virages variés. Les pavés de la place Vauban seront recouverts d'un bitume temporaire.

► successeur le soin de se positionner. Du coup, pas question d'inclure Paris dans le calendrier de la première saison de Formule E, à la grande déception d'Alejandro Agag qui n'a eu de cesse, depuis, d'œuvrer pour que la course parisienne ouvre la deuxième saison du championnat. Désireux d'aboutir, il a confié le dossier à deux hommes de l'ombre : Eric Barbaroux et Pierre Gosselin. Ces deux anciens de la Fédération française de sport automobile sont aussi les initiateurs du projet Formule E, la première monoplace électrique présentée en 2009. Ayant rejoint les troupes d'Alejandro Agag pour lancer la Formule E, ils ont pu piloter le dossier parisien en négociant habilement les chicanes politiques.

Une alliance inattendue

Elue maire de Paris en mars 2014, Anne Hidalgo s'est montrée très ouverte au projet, considérant qu'il est en phase avec la politique de mobilité durable de la Ville, représentée par Autolib. En revanche, les écologistes se sont d'emblée farouchement opposés à cette course, compliquant sensiblement l'avancée du projet. Parallèlement aux négociations sur le front politique, il a fallu choisir un lieu. Plusieurs projets ont été envisagés comme le bois de Boulogne, lieu de renaissance du sport automobile après la Seconde Guerre mondiale, et la pelouse de Reuilly (qui a accueilli deux manches du Trophée Andros en 1991 et 1992). Mais, contre toute attente, un autre projet – bien plus ambitieux – l'emporte : les Invalides, à quelques centaines de mètres de la tour Eiffel et de la place de la Concorde, siège de la FIA et de l'ACF. Alors gouverneur militaire de Paris, le général Charpentier est séduit par l'idée d'une course qui ferait le tour de l'hôtel des Invalides. Il donne son feu vert et, par là même, un joli coup d'accélérateur au projet. Petite inquiétude : les Invalides dépendent du 7^e arrondissement dont la maire, Rachida Dati,

n'est pas du même bord politique que la maire de Paris. Fausse alerte : conquise elle aussi par l'intérêt du projet, Rachida Dati appuie le dossier et, contre toute attente, c'est même une alliance gauche-droite contre les écologistes qui a permis de valider le projet de la course au Conseil de Paris ! Il

ne restait plus qu'à obtenir l'aval des plus hautes instances de l'Etat. Presque une formalité : le conseiller au sport du Premier ministre de l'époque fait passer le dossier à Manuel Valls qui l'adoue alors que Nathalie Iannetta, ancienne journaliste de Canal Plus et désormais conseillère aux sports auprès de François Hollande, obtient la bénédiction présidentielle. La patience d'Alejandro Agag sera toutefois encore un peu mise à l'épreuve. Préférant limiter au maximum les nuisances auprès de ses administrés, la mairie de Paris a privilégié une date coïncidant avec les vacances de Pâques.

A défaut d'inaugurer la deuxième saison de Formule E (lancée à Pékin en octobre), la course parisienne se contentera donc de marquer le début de la saison européenne. Pour cela, toute l'équipe de Formula Electric, la société d'Eric Barbaroux et Pierre Gosselin chargée d'organiser la course, est sur le pied de guerre. Avec la préparation de la piste éphémère, les contacts permanents avec les autorités, la mise en place des mesures de sécurité, les négociations de partenariats, la promotion de l'événement, les missions sont nombreuses pour faire de cet événement une réussite. A l'heure où la capitale postule pour accueillir les jeux Olympiques de 2024, c'est la capacité de Paris à organiser des événements sportifs majeurs qui sera mise à l'épreuve le 23 avril prochain.

Renault, la référence

Il est en tout cas deux équipes qui attendent avec impatience cette course parisienne : Renault e.Dams et DS Virgin. Elles incarnent

"UN E-PRIX PARIS, À QUELQUES CENTAINES DE METRES DE NOTRE DS WORLD C'EST ENCORE MIEUX QU'UNE COURSE DANS LES RUES DE MONACO!"

Xavier Mestelan (DS Performance)



LES ENGAGÉS

- N° 1 Nelson Piquet Junior (NEXTEV TCR Formula E Team)
- N° 2 Sam Bird (DS Virgin Racing Formula E Team)
- N° 4 Stéphane Sarrazin (Venturi Formula E Team)
- N° 6 Loïc Duval (Dragon Racing)
- N° 7 Jérôme D'Ambrosio (Dragon Racing)
- N° 8 Nicolas Prost (Renault e.Dams)
- N° 9 Sébastien Buemi (Renault e.Dams)
- N° 11 Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport)
- N° 12 Mike Conway (Venturi Formula E Team)
- N° 21 Bruno Senna (Mahindra Racing Formula E Team)
- N° 23 Nick Heidfeld (Mahindra Racing Formula E Team)
- N° 25 Jean-Eric Vergne (DS Virgin Racing Formula E Team)
- N° 27 Robin Frinjs (Andretti Formula E Race Team)
- N° 28 Simona de Silvestro (Andretti Formula E Race Team)
- N° 55 Antonio Felix Da Costa (Team Aguri)
- N° 66 Daniel Abt (ABT Schaeffler Audi Sport)
- N° 77 Salvador Duran (Team Aguri)
- N° 88 Oliver Turvey (NEXTEV TCR Formula E Team)

ENQUÊTE La Formule E à Paris

► toutes deux (avec Michelin, partenaire de la première heure de la Formule E), la forte implication française dans ce championnat qui propose une nouvelle vision du sport automobile. Non content d'être partenaire technique du championnat (ses bureaux d'études ont supervisé tout le dossier sécurité au moment de la conception des monoplaces), Renault est officiellement représentée par l'écurie e.Dams, fondée par Jean-Paul Driot et Alain Prost. L'équipe française a d'ailleurs déjà marqué de sa griffe le lancement de la discipline puisqu'elle a remporté, en juillet dernier, le championnat par équipes pour le plus grand plaisir de Carlos Ghosn, le président de Renault, qui croit dur comme fer à ce championnat. Et le retour de la marque en formule 1 n'y change rien : « Nous venons d'ailleurs de prolonger notre partenariat avec e.Dams pour deux saisons », confirme-t-il. Depuis le premier titre conquis la saison passée, la donne a changé. Disputée dans un contexte strictement monotype lors de sa première saison, la Formule E offre pour sa deuxième saison davantage de libertés techniques aux équipes qui sont désormais autorisées à développer leurs moteurs électriques (huit moteurs ont été homologués), leurs boîtes de vitesses et leurs suspensions arrière. Cela n'a manifestement pas perturbé l'équipe e.Dams dont la ZE 15 est développée sous la houlette de Vincent Gaillardot, longtemps impliqué dans le programme F1 de la marque. La solution concoctée à Viry-

Châtillon (boîte de vitesses à deux rapports) va manifestement dans la bonne direction puisque Nicolas Prost et Sébastien Buemi comptent parmi les plus fidèles animateurs du peloton. Victorieux à Pékin et à Punta del Este, ce dernier mène d'ailleurs le classement général tout comme e.Dams mène le championnat par équipes.

Un challenger nommé DS

Mais, heureusement pour ce championnat encore jeune, la suprématie de Renault est loin d'être aussi implacable que celle de Mercedes en F1. Trois équipes se chargent de chahuter la marque au Losange : Abt Audi, Dragon et DS-Virgin. Pour cette dernière équipe, qui s'est déjà imposée à Buenos Aires avec Sam Bird, la course de Paris revêt une importance particulière comme l'explique Xavier Mestelan, le directeur de DS Performance : « Pour DS, Paris représente une icône très spéciale. Un ePrix à Paris, à quelques centaines de mètres de notre DS World, c'est encore mieux qu'une course à Monaco ! C'est une opportunité unique de lier notre marque premium à Paris, à l'univers du luxe et à l'image de la France. Il est certain que l'on fera tout pour s'imposer ! » Désormais émancipée de Citroën, la marque DS a choisi la très urbaine Formule E comme vitrine sportive et ce même si sa gamme ne comprend pas encore de véhicule 100 % électrique : « DS est associée à la notion d'avant-garde. Nous sommes en Formule E pour ça : développer les compétences de DS

et de PSA dans le domaine de l'électrique. » Annoncé en juillet 2015, le partenariat avec l'équipe Virgin de Sir Richard Branson n'en est qu'à ses débuts. Si les solutions techniques retenues pour cette saison (deux moteurs et une boîte à un rapport) ont été opérées par les Anglais, l'implication technique des hommes de Satory se fera encore plus sentir la saison prochaine d'autant que Xavier Mestelan et son équipe ne sont pas novices en matière électrique. Ils avaient déjà développé pour Citroën Racing un prototype C4 WRC hybride qui avait permis de bien étudier la question complexe et fondamentale en Formule E de la gestion des batteries (BMS). Avec Sam Bird (ancien pilote d'essais F1), et Jean-Eric Vergne (ex-Toro Rosso), DS Virgin peut compter sur deux pilotes rodés aux subtilités de la gestion de l'énergie. Très brillant la saison dernière au sein de l'équipe américaine Andretti, le Français joue de malchance depuis le début de saison mais il n'a pas perdu son souffle et espère bien le montrer dans les rues de Paris : « Je suis né en région parisienne et je resterai Parisien toute ma vie. Alors, avoir une course dans les rues de Paris, dans ma catégorie, que demander de plus ? » Alain Prost, lui, voit dans cette course un événement qui dépasse le sport : « Paris est connu pour ses prises de position sur le plan environnemental. Cette course a une valeur de symbole. Sur le plan sportif, ce sera un super tracé, situé dans un cadre majestueux. Ça nous met à tous la pression ! » ■

"PARIS EST CONNU POUR SES PRISES DE POSITION SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL. CETTE COURSE A UNE VALEUR DE SYMBOLE."

Alain Prost (Renault e.Dams)



Le ePrix du 23 avril sera la première véritable course automobile officielle disputée dans Paris intra-muros. Un événement historique disputé dans un cadre majestueux.