

ANALYSE // L'écosystème initial de la FE a reposé l'an passé sur un seul constructeur, Spark Racing Technology (SRT), qui pilote un consortium industriel. Pour cette seconde saison, la start-up française doit faire évoluer son modèle économique pour tenir compte de l'ouverture à la concurrence du groupe motopropulseur.

Une formule née monotype et qui embraye sur la concurrence

Erick Hess

Afin de minimiser les investissements initiaux de chacune des 10 écuries, Formula E Holding (FEH), promoteur du championnat, avait décidé que, pour la saison 1 (2014-2015), il n'y aurait qu'un seul modèle de véhicule. Après un appel d'offres international lancé en 2012, la société française Spark Racing Technology (SRT), créée début 2013 pour l'occasion, a été sélectionnée.

Basé à Villeneuve-la-Guyard (Yonne), SRT s'appuie sur un consortium ad hoc. Renault y assure un rôle capital puisque la marque au losange prend en charge l'architecture de la chaîne de traction électrique ainsi que l'intégration des systèmes, l'optimisation de la performance et la sécurisation de la chaîne électrique. De son côté, Williams Advanced Engineering, qui apporte sa technologie Kinetic Energy Recovery Systems (KERS) utilisée depuis 2009 en F1, se charge de l'assemblage de la batterie (200 kg, 28 kWh) ainsi que d'une unité de stockage d'énergie par volant d'inertie. D'emblée, il apparaît que chaque pilote aura besoin de deux voitures par course. D'où la quarantaine de voitures à fournir par SRT aux 10 écuries qui engagent chacune deux pilotes. Pour sa part, McLaren Electronic Systems fournit le système électrique du groupe motopropulseur, qui comprend « les moteurs électriques, l'inverseur (AC/DC), la commande du bloc pro-

pulseur, la boîte de vitesses et les systèmes de contrôle », explique Tim Strafford, responsable du développement commercial de la société. Le moteur, qui pèse 26 kg, développe une puissance de 270 CV, contre 660 CV pour une F1. Quant à l'italien Dallara, il conçoit et fabrique une monocoque moulée en fibre de carbone et nid-d'abeilles en aluminium. Enfin, Michelin concocte une génération de pneus de 18 pouces qui, pour respecter la réglementation de la FIA, sont à usage mixte pour temps sec et pluvieux. Un seul jeu de pneus est utilisé pour tout le week-end de course.

Pièces de rechange
Baptisée « Spark-Renault SRT O1E », cette première Formule électrique (FE) offre une accélération de 0 à 100 km/h en 3 secondes. Globalement, la configuration des circuits en limite la vitesse dans une fourchette comprise entre 190 km/h et 225 km/h. Mais, théoriquement, la FE peut réaliser des pointes à 300 km/h. Impressionnant même si on reste loin du record mondial de vitesse en F1, 372 km/h, décroché en 2005 lors d'essais privés par Juan Pablo Montoya sur une McLaren-Mercedes.

Fort de sa livraison de 43 voitures pour la saison 1, Spark Racing Technology a réalisé un chiffre d'affaires confortable de 23 millions d'euros pour l'exercice 2014-2015. Bien plus que les 15 millions prévus pour l'exercice 2015-2016. En effet, pour la saison 2 et les sui-



Spark Racing Technology a réalisé un chiffre d'affaires de 23 millions d'euros pour l'exercice 2014-2015, bien au-delà des 15 millions prévus pour l'exercice 2015-2016. Photo Adam Warner/Formule E

vantes, la feuille de route de la Fédération internationale automobile prévoit d'ouvrir à la concurrence le moteur, la boîte de vitesses, l'inverseur et les suspensions arrière. « Nous faisons évoluer notre modèle économique, précise le PDG, Frédéric Vasseur. Notre activité se dirige

maintenant vers la fourniture de pièces de rechange ainsi que vers l'entretien, le suivi et la maintenance des batteries sur circuit. Nous offrons aussi des kits d'amélioration de la performance des voitures. » Par ailleurs, SRT continue de fournir sa motorisation aux écuries Andretti

Formula E (Etats-Unis) et Team Aguri (Japon). « La SRT O1E nous offre également une formidable vitrine technologique, souligne Frédéric Vasseur. Ce qui nous permet de développer une activité de prototype de véhicules électriques pour certaines marques... » ■

NextEV : la start-up venue de Chine

Ce constructeur de Formule E veut concurrencer Tesla Motors sur le marché grand public. Outre les monocoques électriques, sa première voiture de série devrait sortir à la fin de l'année.

Du beau monde sur les fonts baptismaux de NextEV fin 2014, la start-up chinoise de Formule E (FE) basée à Shanghai, avec des bureaux à Pékin, Hong Kong, Londres, Munich et San José (Californie). En effet, y figurent Tencent, l'opérateur de QQ, la messagerie instantanée aux 853 millions de comptes actifs, ainsi que deux sites Internet majeurs liés à la vente de voitures en Chine : Bitauto.com et Autohome.com. Au poste de directrice générale, les actionnaires ont recruté une forte personnalité, Padmasree Warrior, qui a dirigé la technologie pendant vingt-trois ans chez Motorola et sept ans chez Cisco. Quant au président, Martin Leach, il a été DG de Maserati et président de Ford Europe.

Cent pour cent « pure player » de la FE, son écurie NextEV Team China Racing (GTI, A1 Grand Prix, Superleague Formula) a noué un partenariat avec l'écurie espagnole Campos Racing. Et l'idée de porter ses fruits puisque un de ses pilotes, le Brésilien Nelson Piquet (fils du

Neuf écuries, sept nouvelles motorisations

La concurrence sur les groupes motopropulseurs suscite la créativité des industriels et des écuries.

A peine née, la Formule électrique (FE) attire les célébrités. A commencer par les « fils de », derrière le volant, comme Prost, Piquet, Senna ou Abt. Suivis d'actionnaires d'écuries comme Alain Prost dans Renault e.dams, Richard Branson dans DS-Virgin Racing Formula Team ou Leonardo DiCaprio dans Venturi Formula E Team. Sans oublier les écuries légendaires comme Andretti, Dragon Racing, Dams, Renault ou ABT. Ni les industriels comme McLaren, Williams, Renault, Citroën ou Dallara. Avec l'ouverture à la concurrence pour la conception et la fabrication des groupes motopropulseurs (hors batterie), la compétition s'intensifie depuis le début de la saison 2 qui a démarré le 24 octobre 2015.

Le nombre de rapports de la boîte de vitesses, initialement de 5, passe à 4, 3, voire 1 seul.

Sur les 10 écuries engagées, « dès les premiers tests collectifs, nous avons vu qu'il y avait 8 constructeurs et 8 solutions différentes », constate Benoît Dupont, sporting manager de Formula E. Le rythme a été rapide : « Nous avons développé notre DSV-01 en à peine 6 mois ! » confie Sylvain Filippi, directeur des innovations technologiques de DS-Virgin, qui a vu Sam Bird triompher à Buenos Aires en février. Tous n'ont pas eu cette chance. En décembre, l'écurie Trulli a jeté l'éponge et quitté la compétition. Il ne reste donc plus que 9 écuries et 7 solutions. Andretti et Team Aguri sont restées fidèles à

Têtes d'affiche : des pilotes venus de la F1, des actionnaires de prestige



Nelson Piquet Jr, pilote de NextEV (Chine), tenant du titre. Photo Formula E



Jean-Eric Vergne, pilote du DS Virgin Racing (Royaume-Uni). Photo Formula E



Bruno Senna, pilote du Mahindra Racing (Inde). Photo Formula E



Nick Heidfeld, pilote du Mahindra Racing (Inde). Photo Formula E



Alain Prost, actionnaire de l'écurie Renault e.dams. Photo Valéry Hache/AFP



Richard Branson, actionnaire de DS-Virgin Racing Formula E Team. Photo Alex Wong/Getty Images/AFP



Leonardo DiCaprio, actionnaire de MVenturi Formula E Team. Photo Ronaldo Schemidt



Michael Andretti, actionnaire de l'écurie du même nom, issu d'une dynastie du sport auto américain. J. Squire/Getty Images/AFP

Spark afin de capitaliser sur l'acqui. Mais, aucune des deux écuries n'a, pour l'heure, remporté la victoire. A la différence de Dragon Racing qui, avec le moteur de VM200 FE01 de Venturi, a gagné à Mexico avec Jérôme d'Ambrosio. « Les écuries ont le droit de modifier tout ce qui est

derrière la batterie : le moteur, la boîte de vitesses et les suspensions arrière... », commente Lucas di Grassi, pilote de l'écurie allemande ABT Schaeffler, qui a décroché la première place à Putrajaya (Malaisie) et à Long Beach (Californie) avec son moteur ABT Schaeffler FE01 à 3 vitesses. C'est en

jouant sur ces différents éléments que les écuries concoctent des solutions très différenciées. »

Parmi les paramètres importants, le nombre de rapports de la boîte de vitesses, initialement de 5, passe, selon les choix, à 4 comme chez Dragon Racing, à 3 comme chez ABT, ou

à 1 seul comme chez Renault e.dams. « Nous n'avons qu'une seule vitesse. Parce que chaque fois que l'on change, on perd un peu de temps et on arrête la régénération de la batterie », confirme Sébastien Buemi, premier à Pékin et Punta del Este (Uruguay). Les jeux sont loin d'être faits. — E. H.

D'ici à la fin de l'année, NextEV espère sortir sa première voiture de série, une sportive électrique de luxe d'une puissance de 1.000 chevaux.

triple champion Nelson Piquet), remporte un titre et deux victoires. Il est consacré champion des pilotes de la saison 2014-2015. Quant à l'écurie, elle termine en quatrième position ! Cependant, la seconde saison se passe moins bien. Ayant décidé de construire sa batterie et son groupe motopropulseur, comme la réglementation l'y autorise, l'écurie se retrouve en bas du tableau. Après 6 épreuves, Oliver Turvey est en 13^e position et Nelson Piquet Jr, en 15^e. La roue tourne...

Expérience « connectée »
De quoi contrarier, du moins à court terme, les ambitions de NextEV qui veut s'imposer sur le marché chinois du véhicule électrique, le plus important au monde, face à Tesla Motors - valorisé à 300 milliards de dollars - et aux start-up de la Silicon Valley comme Atevia, Faraday Future, Karma. Pour l'heure, le constructeur a levé 1,350 milliard d'euros. D'ici à la fin de l'année, il espère sortir sa première voiture de série, une sportive électrique de luxe d'une puissance de 1.000 CV ! Pour renforcer sa culture industrielle et automobile, NextEV a passé un accord avec JAC Motors, un ténor chinois du secteur qui, on l'imagine, fabriquera les véhicules de série tout en bénéficiant de l'expérience « connectée » de la start-up. — E. H.

Les Echos SPÉCIAL

SPORT BUSINESS

STRATÉGIE // Paris accueille ce week-end sa première course de Formule E. Décryptage de cette discipline encore nouvelle : 100 % électrique et urbaine. De Pékin à Moscou en passant par Londres, ce championnat trouve son public grâce à la télé mais aussi aux réseaux sociaux et aux applications mobiles.

FIA Formula E: le sport automobile en quête d'une nouvelle énergie

Erick Hess

C'est Jean Todt, président de la Fédération internationale automobile (FIA) qui a eu l'idée de lancer la FIA Formula E. A savoir le premier championnat international de monoplaces 100 % électrique au monde. Objectif : défendre et illustrer au travers de cette série d'épreuves internationales une nouvelle vision du sport automobile. Il s'agira de satisfaire l'attrait du public pour les voitures de course tout en favorisant l'essor des autos fonctionnant à l'électrique et aux énergies renouvelables, sur fond de développement durable.

Au plan opérationnel, la société Formula E Holding (FEH), dirigée par Alejandro Tarik Agag, se charge de l'organisation et de la promotion de la compétition sur mandat de la FIA. A l'instar de la F1, ce championnat est sanctionné par la FIA. Comme les véhicules n'émettent pas de gaz de combustion polluants et sont silencieux, les épreuves se déroulent souvent dans les centres-villes comme Berlin, Buenos Aires, Moscou, ou Pékin et, maintenant, la capitale française, avec le VisaParis ePrix de ce week-end.

Rapprocher la course et les marques du public

Cet univers urbain change tout ! « Au-delà de la motorisation électrique, la grande nouveauté, c'est que la compétition vient au public et non pas l'inverse, avance Frédéric Vasseur, PDG de Spark Racing Technology (SRT). Bien sûr, le bilan carbone global est bien meilleur que lorsqu'on impose aux spectateurs de parcourir 300 kilomètres pour se rendre sur un circuit de course. Mais, c'est surtout l'ambiance qui change. Le public se rajoint considérablement. »

En effet, les familles viennent en centre-ville et y passent la journée. Le tarif des places est très accessible (20 euros pour un adulte, 15 euros

pour un jeune, gratuit pour les enfants). Pas le temps de s'ennuyer car la journée débute avec deux séances d'essais libres (8 h 15 et 10 h 30), suivies des qualifications (midi) et de la course à proprement parler (16 heures). Autour du circuit, se trouve un e-village avec des stands de démonstration tenus par les partenaires comme BMW qui, par ailleurs, fournit des voitures d'assistance de sa série i, rechargées sur place grâce au système sans fil (par induction magnétique) de Qual-

Les familles viennent en centre-ville et y passent la journée.

Autour du circuit, se trouve un e-village avec des stands de démonstration tenus par les partenaires.

comm, un des sponsors fondateurs du championnat aux côtés de DHL Express, Michelin, TAG Heuer. Certains constructeurs montent des stands pour faire découvrir les avantages de l'électromobilité et des villes intelligentes.

Marketing et médias : un univers connecté

Grâce à l'application FanBoost, les fans votent via l'application mobile, Twitter ou Facebook avant la course en faveur des pilotes qu'ils préfèrent. Une compétition électronique dans la compétition électrique ! Les pilotes qui remportent le plus de voix gagnent un « boost » de puissance électrique de 100 kJ (kilojoule) à valoir durant la course ! Un véritable avantage compétitif... Lors de la précédente course, à Long Beach (Californie), Lucas di Grassi (vainqueur), Nick Heidfeld et Jérôme d'Ambrosio en ont ainsi bénéficié.

L'interaction entre l'ePrix et le public va encore plus loin avec les jeux en ligne. « A Mexico, il y avait une compétition en ligne. Le gagnant, Juan Carlos Herrero, a pu se confronter en final avec neuf pilotes de FE, raconte Jack Nicholls, journaliste commentateur à la BBC. Il s'agit là d'un exemple incroyable d'interaction entre la FE et ses fans ! »

En collaboration avec Intellicore et Playrz, sa plate-forme de diffusion de sport sur mobiles, la FIA propose une application gratuite sur iOS et Android, qui permet aux fans de Formula E non seulement de retrouver les fiches des 9 équipes et des 18 pilotes et de voter pour le FanBoost mais surtout, dans certains pays, d'accéder au live streaming de la course grâce aux caméras à bord de différents monocoques... en entendant le dialogue des pilotes avec leur équipe ! Un dispositif propose même des images à 360°. « Chaque vendredi avant la course du lendemain, nous avons l'habitude de recevoir sur le stand de notre écurie jusqu'à une dizaine de fans qui ont été les plus actifs en ligne », confie Sylvain Filippi, directeur des innovations technologiques de l'écurie britannique DS-Virgin.

Cette stratégie connectée de conquête du public par les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram et YouTube), les applications et les jeux se révèle gagnante pour ce très jeune championnat. De quoi séduire des groupes de médias comme Causeway Media Partners, Liberty Global plc et Discovery Communications Inc qui ont investi en tant qu'associés. Qui plus est, grâce au partenariat avec Fox Sports, ITV et TV Asahi, la FE suscite une audience TV de 190 millions de téléspectateurs dans le monde. En France, l'épreuve sera retransmise par Canal+.

Lire nos informations
Page 15

Le Visa Paris ePrix, 7^e étape de la saison 2 de Formula E

- 1 Pékin Chine 24 oct. 2015
- 2 Putrajaya Malaisie 7 nov. 2015
- 3 Punta del Este Uruguay 19 déc. 2015
- 4 Buenos Aires Argentine 6 fév. 2016
- 5 Mexico Mexique 12 mars 2016
- 6 Long Beach Californie (Etats-Unis) 2 avril 2016
- 7 Paris France 23 avril 2016
- 8 Berlin Allemagne 21 mai 2016
- 9 Moscou Russie 4 juin 2016
- 10 Londres Royaume-Uni 2 et 3 juil. 2016



DS VIRGIN RACING Roy.-Uni Sam Bird, Jean-Eric Vergne

Les 9 écuries et leurs pilotes



AGURI Japon Antonio Felix Da Costa, Salvador Duran



MAHINDRA RACING Inde Bruno Senna, Nick Heidfeld



AMLIN ANDRETTI Etats-Unis Simona di Silvestro, Robin Frijns



NEXTEV Chine Nelson Piquet Jr, Oliver Turvey



AUDI SPORT ABT Allemagne Lucas di Grassi, Daniel Abt



RENAULT E-DAMS France Nicolas Prost, Sébastien Buemi



DRAGON RACING Etats-Unis Jérôme D'Ambrosio, Loïc Duval



VENTURI Monaco Mick Conway, Stéphane Sarrazin

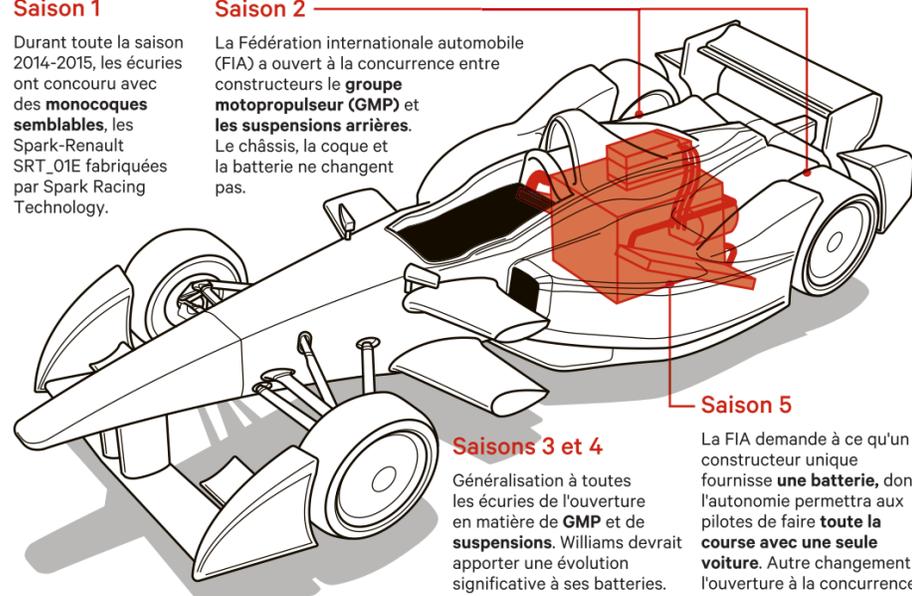
L'évolution des véhicules

Saison 1

Durant toute la saison 2014-2015, les écuries ont concouru avec des monocoques semblables, les Spark-Renault SRT_01E fabriquées par Spark Racing Technology.

Saison 2

La Fédération internationale automobile (FIA) a ouvert à la concurrence entre constructeurs le groupe motopropulseur (GMP) et les suspensions arrière. Le châssis, la coque et la batterie ne changent pas.



Saisons 3 et 4

Généralisation à toutes les écuries de l'ouverture en matière de GMP et de suspensions. Williams devrait apporter une évolution significative à ses batteries. Le châssis et la coque proviennent toujours de SRT.

Saison 5

La FIA demande à ce qu'un constructeur unique fournisse une batterie, dont l'autonomie permettra aux pilotes de faire toute la course avec une seule voiture. Autre changement : l'ouverture à la concurrence de la coque. Le châssis reste le même.

Le parcours de l'épreuve parisienne



DÉCRYPTAGE // L'un promet des synergies, l'autre des complémentarités.

Deux projets industriels très différents

En annonçant, jeudi matin, dans sa nouvelle offre, un nouveau montant de synergies annuelles, cette fois évalué par EY à 130 millions d'euros, contre 85 millions initialement, FNAC n'a pas seulement cherché à se donner un peu plus de souplesse financière, au vu du fort endettement que nécessitera le règlement en cash de son offre. Il a aussi clairement indiqué son intention de bouleverser sensiblement les organisations afin d'obtenir ces gains.

Près de la moitié des économies identifiées devraient provenir de synergies d'achat sur les produits communs (téléviseurs, micro-informatique, petit électroménager) et de synergies de revenus liées à la mise en place en magasin d'offres croisées et à l'extension de l'offre de billetterie de FNAC au réseau Darty, précise le communiqué de FNAC. L'autre moitié proviendrait de l'optimisation de la logistique et du transport, ou encore de l'intégration de fonctions informatiques et support au niveau des sièges au Royaume-Uni, en France et en Belgique. A ce stade, l'impact social de ces réorganisations n'est pas précisé.

L'approche de Conforama est tout autre. Fidèle à la stratégie toujours observée par sa maison-mère Steinhoff, le numéro

deux du meuble en France affirme pour l'heure vouloir laisser Darty développer son projet industriel. C'est la raison pour laquelle il ne s'est pas engagé sur des synergies potentielles. Conforama est bien placé pour estimer que celles-ci ne sont pas toujours au rendez-vous. Quand il était filiale de PPR (devenu Kering), tout comme FNAC, un projet avait été développé pour mettre en intention de leur service après-vente. Une fois mis en œuvre, il n'a jamais donné les résultats escomptés et a fini par être abandonné.

Optimiser la chaîne de valeur

Le groupe espère, en revanche, que les complémentarités de son offre de produits avec celle de Darty dans le secteur du gros électroménager, de la cuisine et de la literie (lire ci-dessous) pourront conduire à une meilleure optimisation de la chaîne de valeur. « Les synergies les plus importantes et les plus créatrices de valeur sont à trouver dans la logistique et le service après-vente », estime un expert du secteur. Deux maillons essentiels de la chaîne opérationnelle dans le gros électroménager, et beaucoup moins, voire inexistant, dans le « brun » et le « gris » (l'informatique). — A. Bo.

La literie, l'autre enjeu majeur pour Steinhoff, Conforama et Darty

Steinhoff est candidat à la reprise de l'activité literie de Cauval. Avec l'idée de fournir Conforama et Darty.

Dominique Chapuis
dchapuis@lesechos.fr

C'est un jeu à plusieurs bandes que mène en France (et en Europe), le groupe Steinhoff. Tandis que son enseigne phare, Conforama, mène l'offensive pour récupérer Darty avec le soutien de sa puissante maison mère, le sud-africain, lui, est sur les rangs pour reprendre la majorité de l'activité literie de la société Cauval, en redressement judiciaire et propriétaire des marques Treca, Dunlopillo et de la licence Simmons en Europe.

L'enjeu : assurer l'approvisionnement en matelas de Conforama, le numéro un de la distribution de literie dans l'Hexagone. Mais aussi, si l'opération aboutit, fournir Darty. Car après l'électroménager, la vente d'ordinateurs, de télévisions, de cuisines... l'enseigne parie désormais sur la literie. Elle vient de lancer une offre sur Internet et quelques magasins commencent à proposer des modèles. Son objectif est d'en faire un pôle phare de son activité. Il s'agit de se positionner sur un marché qui se porte bien.

Ce secteur a enregistré la plus forte dynamique en 2015, dans l'univers du meuble, avec une croissance des ventes de 4 %, à plus de 1 milliard d'euros. Les Français n'hésitent plus à changer leur matelas pour améliorer leur sommeil et soulager leurs problèmes de dos. De

plus, avec ses magasins de centre-ville, Darty peut présenter des variétés de sommiers plus haut de gamme que Conforama. Autre avantage, et non des moindres, la literie est, dans le mobilier, le segment qui offre les plus fortes marges aux distributeurs.

Dans cette perspective, on comprend mieux l'offensive lancée en début de semaine par Steinhoff sur Cauval. Le géant mondial a amélioré son offre de reprise, en proposant aux administrateurs judiciaires de reprendre 5 usines sur 7 en France, soit 971 salariés sur 1.530. S'il n'est pas le mieux-disant en termes d'emplois, en revanche, le sud-africain est celui qui injecterait le plus d'argent pour relancer l'activité, avec 76,2 millions d'euros investis et financés en fonds propres.

Intégration verticale

La reprise de ses sites de production pourrait ne servir au final qu'à alimenter ses propres enseignes. Conforama aujourd'hui, et demain Darty. Ce qui poserait un problème à leurs concurrents. But notamment, le numéro trois de la distribution de meubles en France, derrière Ikea et Conforama. Steinhoff assure qu'au Royaume-Uni, où il dispose déjà de cette intégration verticale, entre usines et points de vente, « plus de la moitié de son activité est réalisée auprès de clients extérieurs au groupe ». Mais le groupe pourrait être tenté dans l'Hexagone de privilégier les spécialistes de la literie, comme la Compagnie du Lit ou la Maison de la Literie, qui ne sont pas des concurrents directs de sa filiale. Au détriment de son grand rival. ■

La Formule E débarque au cœur de Paris

- La première édition du Paris ePrix se tient samedi dans la capitale.
- C'est une nouvelle étape du jeune championnat de Formule électrique.

SPORT AUTOMOBILE

Elsa Dicharry
edicharry@lesechos.fr

Plus de 20.000 personnes sont attendues ce samedi dans le quartier des Invalides, au cœur de la capitale, pour assister au tout premier Paris ePrix, une course de voitures électriques organisée dans le cadre du jeune championnat de Formule E au cours de laquelle neuf écuries s'affronteront. Electric Formula, l'organisateur de l'événement pour le compte de Formula E Holdings (FEH), et ses partenaires ont dû relever un sacré défi pour mettre en place le circuit, en gênant le moins possible riverains et automobilistes parisiens, et de façon à ce que l'installation soit sécurisée tant pour les spectateurs que pour les bénévoles autour de la piste et les pilotes.

Le circuit, long de 1,9 kilomètre (2,2 en comptant les « échappatoires »), a été monté en sept jours. En parallèle, il a aussi fallu mettre en

place les passerelles, tribunes et autres tentes de réception. Dans un souci écologique, les 4.800 tonnes de matériel nécessaire (1.075 blocs de béton de 4 tonnes chacun, 400 tonnes de grilles de protection...) ont été acheminées par trois barges depuis Limay jusqu'au port du Gros-Caillou, dans le 7^e arrondissement. « Ensuite, il ne restait qu'un kilomètre de rotations à réaliser par camion », explique Eric Barbaroux, président d'Electric Formula.

Très insuffisant, cependant, pour satisfaire les élus du Groupe écologiste de Paris, qui, dans un communiqué la semaine dernière, se sont dits « scandalisés de découvrir les rues du quartier des Invalides recouvertes de bitume » aux effluves « toxiques » et ont souligné le « bruit aigu » produit par ces véhicules électriques. Des arguments « peu audibles eu égard au reste des enjeux », selon Jean-François Martins, adjoint à la Mairie de Paris chargé des sports et du tourisme. Il voit surtout dans cette grande première l'occasion de promouvoir « les mobilités électriques non pol-

luantes » auprès des Parisiens. Une bataille aussi « culturelle ». Autre désagrément lié à l'événement : la circulation automobile doit être limitée dans le quartier des Invalides, mais seulement à compter de ce vendredi 14 heures, assurent les organisateurs, puis ce samedi durant la course.

Un événement très sécurisé

Dans un contexte post-attentats, la sécurisation de l'événement a pesé sur le coût de l'organisation de ce Paris ePrix, évalué au total entre 10 et 11 millions d'euros. « Il y aura un préfiltrage au niveau du périmètre de sécurité et personne ne pourra accéder au circuit sans billet, détaille Eric Barbaroux. Des palpations à l'entrée sont prévues pour les spectateurs, et le nombre de policiers et d'agents de sécurité présents sur place sera important et dissuasif ».

Pour la ville, qui « a vocation à accueillir de grands événements internationaux, comme l'Euro de football, Roland-Garros ou le Tour de France », note Jean-François Martins, et qui ambitionne de recevoir les JO en 2024, ce Paris ePrix

Le Paris ePrix « devient un objet de rayonnement international. »

JEAN-FRANÇOIS MARTINS
Adjoint à la Mairie de Paris
chargé des sports
et du tourisme

est une nouvelle vitrine importante. Le championnat de Formule E « devient un objet de rayonnement international », note l'élus, comme en témoigne sa large exposition télévisée. Diffusée en France par Canal+, la course sera retransmise au total par 180 diffuseurs à travers le monde.



Le dossier Sport Business

Pages 33-34

Première édition pour le Paris ePrix sur lesechos.fr/diaporama



Neuf écuries s'affronteront samedi lors de la toute première course de voitures électriques organisée à Paris, dans le quartier des Invalides.

Une discipline jeune, des enjeux cruciaux

Batterie, châssis, pneumatiques : le championnat Formula E, lancé en 2014, est déterminant pour la recherche autour de la voiture électrique.

Christophe Palierse
cpalierse@lesechos.fr

Lancé en 2014, le championnat Formula E de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) se structure toujours plus, favorisé, il est vrai, par les évolutions sociétales en matière de déplacement. Alors que l'édition 2015-2016 de cette compétition de monoplaces 100 % électriques s'achèvera le 3 juillet avec une ultime course à Londres, les préparatifs de la saison 2016-2017 vont bon train.

Le calendrier de cette troisième saison de la FIA Formula E sera arrêté lors d'un conseil mondial de la FIA qui se tiendra le 24 juin, mais ses grandes lignes s'esquissent déjà. Il devrait comporter dix épreuves à minima, soit autant que pour la saison en cours. A ce stade, il est également évoqué une nouvelle étape européenne, ainsi qu'une autre épreuve américaine, sachant qu'une dizaine de villes aimeraient

accueillir le championnat. Le promoteur-organisateur Formula E Holdings, qui détient tous les droits commerciaux de la discipline pour vingt-cinq ans – la FIA ayant la main sur les questions techniques et sportives –, est en quête de villes phares et de circuits urbains emblématiques pour valoriser au mieux son championnat. La récurrence du rendez-vous parisien est dans tous les esprits. « Paris sera le summum de la saison 2016-2017 avec Moscou [le circuit moscovite a notamment pour décor le Kremlin et la place Rouge, NDLR] », souligne déjà Eric Barbaroux, le président d'Electric Formula, l'organisateur du Paris ePrix.

Retour de Jaguar

S'agissant de l'édition 2016-2017, il est acquis qu'elle débutera à Hong Kong le 9 octobre, un dimanche donc, un détail loin d'être anecdotique dans la mesure où l'organisateur de la Formule E fait jusque-là du samedi sa journée de course, le dimanche étant celle de la FI.

Côté constructeur, le retour de Jaguar est programmé. La marque anglaise aura sa propre écurie, et n'a pas caché vouloir développer de nouvelles technologies autour de la

Les chiffres clefs

180

DIFFUSEURS

C'est la couverture télévisuelle de la Formule E dans le monde.

225

KM/H

La vitesse maximale des voitures concourant en Formule E.

motorisation électrique. L'innovation dans ce domaine, maître mot de Jean Todt, le patron de la FIA et père de Formule E, est au cœur des préoccupations des constructeurs automobiles. Parmi les neuf écuries actuellement en lice figurent l'Allemand Audi, l'Indien Mahindra et Renault via le « team » e.dams Renault, cofondé par le célèbre ancien pilote de FI Alain Prost

Il faudra toutefois attendre la saison dite « 5 », soit 2018-2019, pour assister à un nouveau bond en avant avec l'obligation d'utiliser une seule voiture pour les deux tours de circuits, ce qui signifie doubler la capacité des batteries, aujourd'hui fournies par Williams. Pour ce faire, le lancement d'un appel d'offres pour un fournisseur unique est à l'étude. Mais, l'option d'une ouverture totale ultérieure n'est pas à écarter. On parle aussi d'un nouveau châssis à horizon 2018-2019

On voit par là aussi les enjeux industriels colossaux que sous-tendent la toute jeune Formule E et ses ePrix, dont le coût tourne autour de 10 à 11 millions d'euros. Cela vaut aussi pour les pneumatiques, Michelin étant aujourd'hui le fournisseur officiel du championnat. ■