

**PROGRAMME  
SPORT ET RELATIONS  
INTERNATIONALES**

**LA REVALORISATION DU CONTINENT  
EUROPÉEN EN FORMULE 1 : QUELLE MARGE  
DE MANŒUVRE POUR *LIBERTY MEDIA* ?**

**Par Jérémie GAUTHIER  
DIPLÔMÉ D'IRIS SUP'**

JANVIER 2019

**OBSERVATOIRE GÉOSTRATÉGIQUE DU SPORT**



« Quand on voit ce qu'il s'y fait en termes d'organisation, je considère que l'Europe est devenue une partie du tiers-monde »<sup>1</sup>, estimait Bernie Ecclestone en novembre 2014 afin de pointer l'insuffisance des infrastructures proposées en marge des Grands Prix européens et la faible plus-value financière que ces derniers apportent aux revenus de la F1 globalisée. Les chiffres sont révélateurs : en 1998, sur 16 manches disputées, 11 étaient européennes (soit 69%) ; en 2018, sur 21 manches, seulement 9 se sont déroulées sur le Vieux Continent (soit 43%).

La F1 a donc progressivement quitté son berceau européen pour s'exporter dans le reste du monde, notamment vers le continent asiatique<sup>2</sup>. Cependant, la politique promotionnelle développée par l'ancien propriétaire de la F1, CVC Capital Partners, et sa figure de proue Bernie Ecclestone, consistant à exiger des franchises colossales à des métropoles émergentes friandes de visibilité internationale, montre ses limites. En moyenne quatre fois plus élevées que dans les pays d'accueil européens, ces franchises, combinées aux coûts d'organisation d'un Grand Prix, rendent difficile la rentabilisation par les hôtes (privés ou publics), d'autant plus que les tribunes de la plupart des circuits asiatiques demeurent clairsemées. Sur ces nouvelles destinations, 4 ont disparu faute de popularité locale et de rentabilité (Turquie en 2011, Inde et Corée du Sud en 2013, Malaisie en 2017), alors que 3 autres restent dans une situation économique précaire (Chine, Bahreïn, Azerbaïdjan). Surtout, les franchises exorbitantes perçues par la *Formula One Management* (FOM) en Asie ont participé à la précarisation des Grands Prix européens, pourtant populaires et historiques. Les exigences organisationnelles de plus en plus coûteuses de la discipline (caractérisées par le dynamisme de métropoles émergentes désireuses de tourisme international, d'urbanisation accélérée et de publicité), ainsi que la valeur financière colossale du plateau de la F1<sup>3</sup>, ont progressivement mis à mal plusieurs courses européennes ne pouvant plus couvrir les frais croissants.

Face à ce déséquilibre, la nouvelle direction de la F1, emmenée depuis janvier 2017 par *Liberty Media* et le directeur du F1 Group, Chase Carey, tentent de réorienter ses partenariats en s'attaquant à la composition même du calendrier saisonnier, signe que le modèle économique actuel de la F1, qui s'appuie excessivement sur des Prix asiatiques profitables, mais incertains, doit être assaini. Le rééquilibrage du calendrier est ainsi une proposition dans ce sens. « Nous voulons une répartition équilibrée des courses à travers les régions du monde et un peu plus d'équilibre entre circuits traditionnels et circuits

<sup>1</sup> Victoria Adam, « Selon Ecclestone, l'Europe est devenue le tiers-monde pour les affaires ! », Boursier.com, 03/11/2014

<sup>2</sup> La F1 s'est successivement implantée en Malaisie (1999), en Chine et à Bahreïn (2004), en Turquie (2005), à Singapour (2008), à Abou Dhabi (2009), en Corée du Sud (2010), en Inde (2011), en Russie (2014), en Azerbaïdjan (2016) et au Vietnam à partir de 2020.

<sup>3</sup> Essentiellement les écuries engagées, leurs membres et leurs sponsors. Les plus grands constructeurs voient leur budget annuel atteindre les 400 millions de dollars.

urbain<sup>4</sup>», annonçait le directeur commercial du F1 Group Sean Bratches en août 2017. L'essence de ce projet s'appuie ainsi sur trois dynamiques : la reconquête du continent américain, la limitation des délocalisations spéculatives vers l'Asie et le Moyen-Orient, ainsi que la conservation de la F1 en Europe. Berceau historique et populaire de la F1, le Vieux Continent fait aujourd'hui l'objet d'une attention toute particulière de la part de l'actuel propriétaire, *Liberty Media* ayant admis que le succès et la préservation de la discipline reine du sport automobile en son berceau étaient un jalon vers un modèle économique plus sain. Cependant, cette prise de conscience suffit-elle pour que la F1 recouvre son attractivité auprès des organisateurs européens ? Autrement dit, *Liberty Media* et les nouveaux dirigeants du F1 Group peuvent-ils s'abstraire de l'héritage laissé par leurs prédécesseurs, CVC Capital Partners et Bernie Ecclestone, afin de revaloriser l'Europe comme terreau populaire de la catégorie reine du sport automobile ?

## DES HÔTES EUROPÉENS FRILEUX AUX EXIGENCES ORGANISATIONNELLES DE LA F1 ACTUELLE ?

Afin de répondre à ses objectifs, *Liberty Media* a annoncé sa ferme intention de négocier la tenue de nouveaux Grand Prix en Europe. Toutefois, les réalités économiques de la F1 actuelle sont susceptibles d'avoir raison de ces effets d'annonce. Dévoilé dès le mois de juillet 2017, le projet d'un nouveau Grand Prix au Danemark dans les rues de Copenhague a fait l'objet d'un intérêt particulier de la part du président du F1 Group Chase Carey. Après que le consortium d'hommes d'affaires investis dans ce projet ait dévoilé le tracé de 4,5 kilomètres destiné à accueillir les monoplaces de F1 à partir de 2020, le président du F1 Group s'est rendu au Danemark en janvier 2018 afin de rencontrer le Maire de Copenhague, le ministre de l'Économie danois, l'ancien ministre Helge Sander et l'homme d'affaires Lars Seier Christensen (notamment cofondateur de Saxo Bank). Si, à l'époque, l'issue de cette rencontre avait semblé fructueuse, les différentes parties étant séduites par la perspective d'un Grand Prix susceptible de toucher une Scandinavie traditionnellement ancrée en F1<sup>5</sup>, le projet a rapidement été remis en cause. Dans une déclaration du 20 mars 2018, Ninna Hedeager Olsen, députée-maire responsable du département technique et environnement, s'est opposée à l'idée que des monoplaces puissent investir les rues de la capitale, invoquant des raisons économiques et logistiques. « L'organisation d'un événement comme la F1 coûte très cher », souligne-t-elle au quotidien Politiken. « Cela demande tellement de ressources qu'il est tout simplement irréaliste d'imaginer un Grand Prix pour 2020<sup>6</sup> ».

<sup>4</sup> Le Dauphiné, « Vers des saisons à 25 courses, dont une bonne part en ville », [www.ledauphine.com](http://www.ledauphine.com), 23/08/2017

<sup>5</sup> Outre la tenue du Grand Prix de Suède entre 1973 et 1978, la Finlande est la patrie de trois champions du monde de F1 : Keke Rosberg (1982), Mika Häkkinen (1998-1999) et Kimi Räikkönen (2007)

<sup>6</sup> Guillaume Alvarez, « Clap de fin pour le Grand Prix du Danemark ? », [www.F1i.fr](http://www.F1i.fr), le 21/03/2018

La ferveur pour le pilote Red Bull et phénomène néerlandais Max Verstappen, a également poussé *Liberty Media* à travailler au retour éventuel d'un Grand Prix aux Pays-Bas, sur le circuit d'Assem ou de Zandvoort<sup>7</sup>. Mais une fois encore, l'enthousiasme de Chase Carey et la popularité d'ores et déjà acquise de l'événement semblent se heurter à la prudence des organisateurs concernés. Ainsi, même si le projet d'une course à Zandvoort dès 2020 connaît une évolution prometteuse, les premières études de faisabilité ayant révélé des résultats très positifs, le propriétaire du circuit s'est néanmoins montré réservé à de multiples reprises. En effet, Bernhard van Oranje n'a pas manqué de rappeler ce sur quoi s'est construit le modèle économique de la F1 ces deux dernières décennies et dans quelle mesure il peut empêcher la mise en place d'un nouveau GP dans son pays dans les années à venir. « Nous parlons avec *Liberty Media*, mais les chances de succès ne sont pas si bonnes », expliquait-il le 16 mars 2018, rappelant que « de nombreux pays sont prêts à payer n'importe quel prix pour la F1 ». « Les frais de *Liberty Media* sont d'environ 20 millions de dollars, qu'aucun circuit ne produit avec la vente de billets », ajoutait-il, avant de conclure : « *Liberty Media* veut des courses européennes classiques, alors que cela n'a guère de sens d'avoir autant de Grand Prix en Europe. De nouveaux marchés comme le Mexique sont plus intéressants pour eux »<sup>8</sup>.

L'inflation économique de la F1, tirée par les franchises colossales versées par les hôtes émergents et un paddock de plus en plus coûteux, semble donc être un argument dissuasif à l'encontre du développement de nouveaux Grand Prix européens, dont la popularité serait pourtant au rendez-vous. Plus encore, ce contexte économique continue de menacer certaines destinations historiques au cœur du patrimoine de la discipline.

## LIBERTY MEDIA FACE À LA PRÉCARISATION DE L'EUROPE EN F1 : CONTINUITÉ OU RUPTURE ?

Préserver le berceau européen de la F1 nécessite également de pérenniser les Grands Prix fondateurs. Or, face à l'inflation économique que connaît la F1 globalisée, deux rendez-vous aussi populaires que mythiques sont en danger : le Grand Prix de Grande-Bretagne à Silverstone et celui d'Italie à Monza. Rendez-vous à succès<sup>9</sup>, ces deux Grand Prix reposent pourtant sur des contrats précaires. Le GP d'Italie a certes été sauvé *in extremis* par un accord de trois ans entre la compagnie SIAS – détentrice de l'Autodromo Nazionale Di Monza – et Bernie Ecclestone en août 2016, puis renfloué en novembre 2018 par un don conséquent versé par la Lombardie à hauteur de 25 millions d'euros. Cependant, comme le craint le propriétaire du circuit Angelo Sticchi Damiani, l'avenir du Grand Prix d'Italie pose question sur le long terme. Le contrat signé en 2016 avec la FOM de Bernie

<sup>7</sup>Le Grand Prix des Pays-Bas s'est tenu entre 1952 et 1985 sur le circuit de Zandvoort.

<sup>8</sup> France Racing, « La F1 aux Pays-Bas, un projet qui ne verra pas le jour ? », [francerracing.fr](http://francerracing.fr), 18/03/2018

<sup>9</sup> Le GP de Grande-Bretagne et celui d'Italie ont rassemblé respectivement 344 000 et 185 000 spectateurs en 2017, comblant les tribunes.

Ecclestone est en effet significativement plus onéreux que le précédent (68 millions d'euros sur trois ans, soit 17 millions de plus que l'accord antérieur)<sup>10</sup>. Lucide, Damiani explique ces peurs par l'inflation économique de la F1 que les organisateurs européens ne peuvent plus supporter et estime l'arrivée de *Liberty Media* à la tête de la discipline n'aide en rien : « *Liberty Media* a fait un investissement monstrueux sur la F1 qui doit maintenant payer ; les équipes doivent supporter des coûts toujours plus élevés ; et nous, en tant qu'organisateur, nous sommes étranglés, déclarait-il en janvier 2018<sup>11</sup> ».

Également dans une situation précaire, le circuit de Silverstone pourrait bien connaître le même sort. Le Grand Prix de Grande-Bretagne, qui bat pourtant les records d'affluence année après année, sera en effet sans contrat avec la FOM à partir de 2020, le British Racing Drivers' Club ayant décidé en juillet 2017 de sortir de l'accord liant le circuit à la F1 jusqu'en 2027, à cause d'un déficit avoisinant les 5 millions de livres en 2016. Cette décision, prise six mois après le rachat de la F1 par son nouveau propriétaire, démontre donc que l'arrivée de *Liberty Media* n'a eu aucun impact sur une machine économique rodée dont elle n'a fait qu'hériter. Malgré la volonté affichée par le géant de la communication américain de conserver les circuits historiques dans le calendrier de la F1, l'avenir du circuit de Silverstone et, plus largement, celui du Grand Prix de Grande-Bretagne, s'assombrit devant l'immobilisme du F1 Group et de Chase Carey depuis un an, en témoigne les récentes déclarations inquiétantes du président British Racing Drivers' Club John Grant : « si les choses restent en l'état, 2019 marquera la fin du Grand Prix de Grande-Bretagne à Silverstone – ou ailleurs », déclarait-il à la BBC en juillet 2018<sup>12</sup>. La précarité économique de ces deux courses mythiques est révélatrice d'une certaine continuité économique en F1, nonobstant l'arrivée de *Liberty Media* aux commandes de la discipline. Cette situation contraste pourtant avec le retour du Grand Prix de France en juin 2018, dont l'exécutif du nouveau F1 Group a eu un rôle plus que limité.

## LE RETOUR DU GRAND PRIX DE FRANCE : CHRONIQUE D'UN CONTRAT COÛTEUX

Le retour du Grand Prix de France au Castellet, annoncé en décembre 2016 avant même le changement de propriétaire de la F1, est pourtant bien révélateur d'une volonté de conserver la F1 en son berceau européen. Disparue du calendrier saisonnier en 2009, l'épreuve française a effectué son grand retour les 22, 23 et 24 juin 2018 dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Fruit de longues et discrètes négociations entre le président de la région PACA Christian Estrosi, l'ancien directeur de la FOM Bernie Ecclestone et le président de la FIA Jean Todt, le retour effectif du Grand Prix du Castellet succède aux

<sup>10</sup>James Allen, « Official: Italian F1 Grand Prix at Monza safe for 3 more years », jamesallenonf1.com, 02/09/2016

<sup>11</sup>Autoweek, « Future of F1 GP at Monza beyond 2018 might be in doubt », autoweek.com, 23/01/2018

<sup>12</sup>Andrew Benson, « Formula 1: British Grand Prix 'may not continue after 2019' - BRDC », BBC Sport, 05/07/2018

nombreuses tentatives avortées de la Fédération française du sport automobile (FFSA) et de la *task force* menée par l'ancien Premier ministre François Fillon en vue de ressusciter la course. Mais cette fois-ci, plusieurs éléments déterminants ont facilité la signature d'un contrat de 5 ans entre le Circuit Paul Ricard et la FOM. Premièrement, l'attentat meurtrier de Nice le 14 juillet 2016 a été un élément déclencheur pour Christian Estrosi et son conseil régional en vue d'attirer à nouveau les touristes ayant déserté la région. La mise en place d'un méga-événement sportif mondial comme un Grand Prix de F1 semblait susceptible d'illustrer le retour au premier plan de la PACA après les événements tragiques survenus sur la Promenade des Anglais. Deuxièmement, la représentation francophone en F1 s'est considérablement améliorée depuis quelques années, ce qui a permis de rendre plus crédible le projet d'une nouvelle course en France : outre Jean Todt comme président de la FIA depuis 2009, le plateau de la F1 a vu depuis 2012 se succéder bon nombre de pilotes tricolores : Romain Grosjean, Charles Pic, Jules Bianchi, Esteban Ocon et Pierre Gasly. Mais surtout, la région PACA a mis les moyens de ses ambitions afin de sortir la France du « tiers monde » du sport automobile tant vilipendé par Bernie Ecclestone, si bien que le conseil départemental du Var et la ville de Toulon ont été prêts à investir les 30 millions d'euros annuels que doivent verser les organisateurs afin de recevoir le plateau de la F1 et accueillir du Grand Prix<sup>13</sup>. Il s'agit en effet de franchises importantes par rapport à la moyenne des circuits européens, et intermédiaires entre celles déversées par les autres pays d'accueil du Vieux Continent (entre 10 et 25 millions d'euros en moyenne) et celles colossales exigées aux destinations émergentes (entre 50 et 70 millions d'euros).

*Liberty Media* ne peut donc tromper personne : malgré l'immense succès rencontré par l'événement, la tenue du premier Grand Prix de France depuis 2008 n'est pas à mettre au crédit de la firme américaine, mais à celui de l'ancien propriétaire de la F1, CVC Capital Partners, et sa figure de proue, Bernie Ecclestone. *Liberty Media* et la direction du F1 Group se trouvent en réalité soumis au lourd héritage d'un modèle économique qu'ils souhaitent pourtant faire évoluer. Dans le cas du Grand Prix de France au Castellet, cette soumission est triple : d'une part, *Liberty Media* n'est pas à l'origine du projet, au contraire de CVC ; d'autre part, l'actuelle propriétaire de la piste Paul Ricard n'est autre que l'ex-femme du même Bernie Ecclestone ; enfin, le retour du GP de France s'est opéré à un prix très élevé et répulsif pour bon nombre de pays européens. Confirmé un mois avant le rachat des parts de CVC Capital Partners par *Liberty Media*, cette annonce est ainsi intervenue à un moment opportun pour le nouveau propriétaire de la catégorie reine du sport automobile, qui met de fait en exergue un retour à « l'ADN de la F1 ». Cependant, à l'instar du Grand Prix de France, le retour en juillet 2018 du Grand Prix d'Allemagne, absent du calendrier en 2015 et en 2017 à cause d'un différend financier entre le propriétaire du circuit d'Hockenheim et Bernie Ecclestone, n'est en rien lié à l'action de *Liberty Media*, qui doit pour l'instant se contenter de s'aligner sur le modèle économique

<sup>13</sup>Alain Pernot, « Formule 1 : Grand Prix de France, les coulisses d'un retour », Le Parisien, 05/12/2016.



précédemment développé par CVC Capital Partners : exiger des droits de plus en plus importants aux Grand Prix européens afin de soutenir la croissance globale de la F1.

## CONCLUSION

---

La revalorisation de l'Europe comme berceau de la F1 sera plus difficile à opérer qu'à annoncer. F1 Group, sous la coupe de son actuel propriétaire, est encore tributaire du modèle économique inflationniste établi précédemment. L'ombre de l'ancien « grand argentier » de la F1 plane toujours sur les politiques plus ouvertes prônées par les nouveaux dirigeants du F1 Group, Chase Carey et Sean Bratches. En effet, le retour du Grand Prix de France n'est pas l'œuvre de *Liberty Media*, mais celle de l'ancien grand argentier de la F1 lui-même, et s'est conclu au prix d'un contrat très onéreux pour une destination européenne. En outre, la prudence extrême des propriétaires de circuits européens à financer de nouvelles courses, ainsi que les incertitudes actuelles rencontrées par les Grands Prix pourtant historiques et populaires de Grande-Bretagne, d'Italie et d'Allemagne, tendent à donner raison à la thèse de l'ancien « grand argentier » de la F1, selon laquelle l'Europe serait devenue le « tiers-monde » organisationnel de la discipline par rapport à des hôtes asiatiques prêts à investir des sommes colossales en vue d'obtenir l'organisation d'un méga-événement sportif médiatique et publicitaire. Plus qu'un sport, la Formule 1 est une marque en quête de croissance. La mondialisation de la catégorie reine du sport automobile, visible depuis la fin des années 1990 et illustrée par la conquête de nouveaux marchés asiatiques, a considérablement alimenté l'expansion économique de la F1, notamment sous l'égide de Bernie Ecclestone et CVC Capital Partners. À l'instar de son prédécesseur, *Liberty Media* se doit de soutenir cette croissance économique afin d'assurer le développement de sa discipline sportive. Pourtant, le faible apport financier de certains Grands Prix européens ne permet plus cette évolution, si bien qu'il est légitime de s'interroger sur la capacité du nouvel exploitant des droits commerciaux de la F1 à négocier de nouveaux contrats sans recourir à la méthode redoutable de son prédécesseur. À ce titre, l'annonce récente d'un Grand Prix dans les rues d'Hanoï au Vietnam<sup>14</sup> à partir de 2020 démontre deux choses : d'une part, le F1 Group et ses nouveaux dirigeants sont une fois de plus tributaires de l'héritage laissé par Bernie Ecclestone, ce dernier ayant mené la majeure partie des négociations avec les organisateurs vietnamiens avant son éviction ; d'autre part, la conclusion même de cet accord par *Liberty Media* a exigé du pays d'accueil des droits commerciaux annuels de 50 millions d'euros pour accueillir le plateau de la F1<sup>15</sup>, ce qui illustre la continuité de la politique économique spéculative précédemment menée par CVC Capital Partners et que la firme américaine est pourtant censée juguler. ■

<sup>14</sup>Christian Sylt, « Bernie Ecclestone reveals he vetoed Vietnam Grand Prix despite potential £320m windfall », *The Independent*, 05/04/2017.

<sup>15</sup>Christian Sylt, « F1 'Would Get \$50 Million Boost' From Vietnam Grand Prix, Ecclestone Says », *Forbes*, 26 /02/2018

**OBSERVATOIRE GÉOSTRATÉGIQUE DU SPORT**

# **LA REVALORISATION DU CONTINENT EUROPÉEN EN FORMULE 1 : QUELLE MARGE DE MANŒUVRE POUR LIBERTY MEDIA ?**

PAR JÉRÉMIE GAUTHIER / DIPLÔMÉ D'IRIS SUP'

JANVIER 2019

*Un observatoire du*

**PROGRAMME SPORT ET RELATIONS INTERNATIONALES**

Sous la direction de Carole GOMEZ et Pim VERSCHUUREN, chercheurs à l'IRIS

[gomez@iris-france.org](mailto:gomez@iris-france.org)

[verschuuren@iris-france.org](mailto:verschuuren@iris-france.org)

© IRIS

Tous droits réservés

INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

2 bis rue Mercoeur

75011 PARIS / France

T. + 33 (0) 1 53 27 60 60

[contact@iris-france.org](mailto:contact@iris-france.org)

@InstitutIRIS

[www.iris-france.org](http://www.iris-france.org)