

WGP

INTERVIEW

**ENTRE DEVOIR ET PASSION, LA
VIE D'UN POLICIER MOTARD ET
PILOTE DE COURSE**

MAGAZINE #10

**GP DE GRANDE-
BRETAGNE 2024**



DANS LA LANGUE DE SHAKESPEARE

**WEEK-END PARFAIT DE LA PART DU DOUBLE VAINQUEUR
ENEA BASTIANINI. QUI VOUS DIT QUE LA BÊTE NE
CROQUERA PAS TOUT LE MONDE EN FIN DE SAISON ?**

**WORLD GRAND
PRIX MAGAZINE**

@WGP_Magazine

wgpmagazine.wixsite.com/france





WARM-UP

En grille 3

Les essentiels 4

Revue de presse 5

MOTOGP

Dans la langue de Shakespeare 7

INTERVIEW

Entre devoir et passion, la vie d'un policier motard et pilote de course 11

MOTO2

God save the King 20

MOTO3

Et revoilà Ortola 23

PARC-FERMÉ

Les notes 26

Programme TV 27

Résultats et championnats 28-29

EN GRILLE

MotoGP					
POLE POSITION 41 A. Espargaró Aprilia 1'57.309	2	1 F. Bagnaia	+0.208	1'57.517	Ducati
	3	23 E. Bastianini	+0.384	1'57.693	Ducati
	4	89 J. Martin	+0.425	1'57.734	Ducati
	5	73 A. Márquez	+0.508	1'57.817	Ducati
	6	33 B. Binder	+0.641	1'57.950	KTM
	7	93 M. Márquez	+0.789	1'58.098	Ducati
	8	12 M. Viñales	+0.828	1'58.137	Aprilia
	9	31 P. Acosta	+1.003	1'58.312	GasGas
	10	49 F. Di Giannantonio	+1.062	1'58.371	Ducati
	Moto2				
POLE POSITION 79 A. Ogura Boscoscuro 2'02.940	2	44 A. Canet	+0.052	2'02.992	Kalex
	3	10 D. Moreira	+0.183	2'03.123	Kalex
	4	13 C. Vietti	+0.209	2'03.149	Kalex
	5	96 J. Dixon	+0.229	2'03.169	Kalex
	6	75 A. Arenas	+0.265	2'03.205	Kalex
	7	18 M. González	+0.266	2'03.206	Kalex
	8	64 B. Bendsneyder	+0.336	2'03.276	Kalex
	9	16 J. Roberts	+0.349	2'03.289	Kalex
	10	21 A. López	+0.438	2'03.378	Boscoscuro
	Moto3				
POLE POSITION 48 I. Ortola KTM 2'09.270	2	95 C. Veijer	+0.041	2'09.311	Husqvarna
	3	66 J. Kelso	+0.483	2'09.753	KTM
	4	80 D. Alonso	+0.628	2'09.898	CFMoto
	5	6 R. Yamanaka	+0.661	2'09.931	KTM
	6	12 J. Roulstone	+0.770	2'10.040	GasGas
	7	82 S. Nepa	+0.849	2'10.119	KTM
	8	96 D. Holgado	+0.858	2'10.128	GasGas
	9	24 T. Suzuki	+1.184	2'10.454	Husqvarna
	10	99 J. Antonio Rueda	+0.821	2'10.786	KTM

LES ESSENTIELS

Silverstone Circuit

CARACTÉRISTIQUES

Construction - 1947

Longueur - 5,900 km

Largeur - 15 m

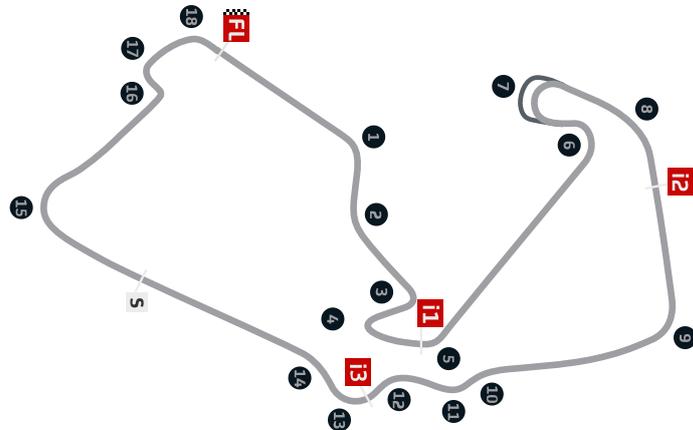
Virages - 8g / 10d

Pole position - À gauche

Plus longue ligne droite - 770 m

Distance SPR - 59 km

Distance GP - 118 km



RECORDS

En course - Marc Márquez
1'58.168 - 2019

Absolu - Johann Zarco
1'57.767 - 2022

V-MAX - Enea Bastianini
340.6 km/h - 2022

VAINQUEURS

2023 - Francesco Bagnaia

2022 - Francesco Bagnaia

2021 - Fabio Quartararo

2019 - Marc Márquez

2017 - Andrea Dovizioso

POLEMANS

2023 - Marco Bezzecchi

2022 - Johann Zarco

2021 - Pol Espargaró

2019 - Marc Márquez

2018 - Jorge Lorenzo*

*Course annulée

MISANO

ACCUEILLERA DEUX ÉPREUVES

On ne peut pas dire que le suspens était à son comble, mais le paddock attendait tout de même une réponse. Quel circuit allait remplacer le Grand Prix du Kazakhstan, annulé plus tôt dans la saison ? Bien que le micmac autour de ce tracé ressemble drôlement à celui du KymiRing en Finlande, la DORNA, le promoteur du MotoGP, se devait de trouver une solution : perdre un rendez-vous au calendrier ou bien le remplacer par une



double épreuve sur un même tracé. En l'occurrence, le plan B a plus séduit que le A. En effet, ce n'est pas le Qatar, premier remplaçant annoncé, qui accueillera une seconde épreuve mais bien le MWCMS, le Misano World Circuit Marco Simoncelli, qui se voit attribuer deux Grands Prix. Cependant, ce n'est pas la première fois que ce genre de magouilles s'opère lors d'une saison. Effectivement, en 2020 et 2021, à cause de la pandémie de Covid-19 qui avait limitée les déplacements du

paddock, Misano avait accueilli deux épreuves d'affilée, tout comme Jerez, Spielberg, Aragón ou encore Valence. Marquez donc en rouge sur vos agendas le week-end du 6 au 8 septembre pour le Grand Prix de Saint-Marin, puis celui du 20 au 22 septembre pour le Grand Prix d'Émilie-Romagne.

Hugo C.

MOTOGP

DANS LA LANGUE DE SHAKESPEARE

Bastianini va-t-il créer la zizanie dans le clan Ducati ? En effet, quelques peu vexé du choix des Rouges de le remplacer, lui et Jorge Martín, par Marc Márquez, “Bestia” tient à finir sa saison en beauté.





DANS LA LANGUE DE SHAKESPEARE

Après un mois de trêve estivale, les pilotes du paddock MotoGP reprennent du service pour disputer le Grand Prix de Grande-Bretagne. Malgré le retour du sérieux et de la concentration, ce week-end est très spécial. En effet, le championnat du monde de vitesse moto célèbre ses 75 ans, et l'histoire n'est pas prête de se terminer. À cette occasion, toutes les équipes se sont mises sur leur 31.

Le dimanche, les motos arboraient des livrées rétros toutes plus belles les unes que les autres, pour le plus grand plaisir des fans de longue date ! Certains auraient souhaité les voir tout le week-end, mais nous n'allons tout de même pas bouder notre plaisir ! Mais qui s'est alors imposé dans ce Grand Prix atypique et historique ? Réponse dans quelques instants !

Le vendredi et le samedi matin, les trois séances d'essais sont outrageusement dominées par Jorge Martín. L'Espagnol prend le meilleur chrono à chaque fois. Pourtant favori des qualifications, le Martinator ne se place que 4e. À la surprise générale, Aleix Espargaró s'empare de la pole position en toute fin de séance. Le vainqueur de ce GP à Silverstone l'an dernier bat le record de la piste, jusqu'ici détenu par Johann Zarco, avec un tour en 1'57.309. Derrière lui, la première ligne est complétée par les deux pilotes officiels Ducati, avec Bagnaia devant Bastianini. Il est d'ailleurs assez rare de voir Bastianini aussi rapide en qualifications. C'est probablement le signe annonciateur d'une belle performance ce week-end...

DANS LA LANGUE DE SHAKESPEARE

Le samedi après-midi, le départ de la course sprint est très mouvementé. En milieu de peloton, Morbidelli rate complètement son freinage et vient percuter Marco Bezzecchi. Les deux Italiens finissent au tapis, et le pilote Pramac écoperà de deux Long Lap pour la course du lendemain. Décision logique. Devant, les positions s'échangent dès les premiers virages. Martín profite de son opportunisme pour prendre la tête dès le virage 3. Bastianini le suit en deuxième position, tandis qu'Espargaró et Bagnaia se retrouvent respectivement 3e et 4e. Les positions restent figées jusqu'à 6 tours de l'arrivée où l'impensable se produit. Bien qu'étant en train d'attaquer, Bagnaia est en phase d'observation. Mais dans le virage 4, le champion du monde en titre et leader du championnat perd soudainement l'avant ; une erreur qu'on n'avait plus l'habitude de voir chez Pecco Bagnaia depuis la course sprint de Barcelone.

C'est du pain béni pour Martín, qui a maintenant l'occasion de lui reprendre de gros points. Heureusement pour le pilote italien, son lieutenant est en grande forme ce week-end. À 5 tours du but, Bastianini dépasse Martín et met immédiatement un coup de collier pour se protéger d'une éventuelle réplique de l'Espagnol. Le tour suivant, c'est Marc Márquez qui part tout seul à la faute, alors que sa 4e place semblait assurée. Enea Bastianini remporte ainsi cette course sprint, devant Jorge Martín et Aleix Espargaró. Avant la course du lendemain, Bagnaia n'a plus qu'un petit point d'avance sur Martín.

Placée entre les courses Moto3 et Moto2, la course principale de la catégorie MotoGP s'élance à 14h heure française. Contrairement à la veille, Bagnaia réalise un excellent départ en s'emparant des commandes de la course. Son coéquipier le suit de près, mais il rétrograde en 4e position dans les deux tours suivants, dépassé par Jorge Martín puis Aleix Espargaró. Après trois tours animés, le climat s'apaise en tête de course. Il faut attendre la moitié du Grand Prix pour voir la course s'éveiller de nouveau. Enea Bastianini enclenche la vitesse supérieure et dépasse l'Aprilia d'Espargaró, aux couleurs de la 250 cm³ de Max Biaggi et ses 4 titres de champion du monde. C'est également à cet instant que Martín décide de prendre la tête face à son rival italien.

La Ducati Pramac est d'ailleurs rouge et noire, en hommage à l'iconique Ángel Nieto. Bagnaia montre alors des signes de faiblesse, alors que la gestion des pneus est un de ses points forts. Plusieurs pertes de l'avant l'alertent, et l'Italien est obligé de ralentir. Bastianini profite justement d'une erreur de Bagnaia, qui frôle la correctionnelle, pour le dépasser et se lancer à la poursuite du Martinator. Dans les trois derniers tours, la jonction est faite. Encore une fois, Bastianini est un ton au-dessus de tout le monde en fin de course.

À 2 boucles du terme, Martín ouvre la porte et offre la première place à « Bestia » sur un plateau. La bête de Rimini s'envole vers sa première victoire de la saison, et envoie un message fort aux têtes pensantes de Ducati, qui n'ont peut-être pas réalisé le meilleur choix de pilote pour les prochaines saisons.

DANS LA LANGUE DE SHAKESPEARE

Jorge Martín termine deuxième, tandis que Francesco Bagnaia complète le podium, malgré un gros retour de Marc Márquez en fin de course. Bastianini réalise donc le doublé course sprint et course principale en terre britannique. Réputé pour ne pas être très à l'aise en anglais, c'est pourtant bien dans la langue de Shakespeare qu'il faudra répondre aux innombrables questions des journalistes !

D'un point de vue comptable, Martín récupère la place de leader du championnat qu'il avait quitté au soir du Grand Prix d'Allemagne. Bagnaia accuse un retard de seulement 3 unités, le classement est plus serré que jamais ! Après sa démonstration de force, Bastianini passe 3e au général, devant son futur remplaçant Marc Márquez.

Avec un retard de 49 points sur le leader, le pilote au numéro 23 est toujours loin, mais semble toujours à portée du titre. En tout cas, s'il reproduit ce genre de performances, l'écart au classement général pourrait fondre comme neige au soleil !

Erwan R.

37 Ce week-end est le premier où Enea Bastianini marque le maximum de points possible, soit 12 le samedi et 25 le dimanche.



Tout comme Marc Márquez, Pecco Bagnaia a enregistré un nouvel abandon en sprint. Avec sa troisième place le lendemain, le champion en titre voit son coéquipier revenir à 49 points du nouveau leader Jorge Martín. (image MotoGP)

INTERVIEW

ENTRE DEVOIR ET PASSION

À l'occasion de ce numéro, nous avons eu l'honneur de rencontrer Olivier, policier motard dont la passion pour la moto ne connaît pas de limites. Aventures sur les circuits et anecdotes marquantes, plongez dans la double vie fascinante d'Olivier, où l'adrénaline du quotidien rencontre celle de la piste.



Olivier lors d'un entraînement à Loon-Plage (Nord) pour la préparation à L'Enduropale du Touquet 2024.



ENTRE DEVOIR ET PASSION

Bonjour Olivier, tu es motard dans la police nationale : peux-tu nous raconter comment es-tu devenu policier et qu'est-ce qui t'a attiré dans cette carrière ?

Comment suis-je devenu policier ? Ce n'était pas une vocation au départ. Lors d'une balade à moto, j'ai rencontré un autre motard. On a sympathisé, et de fil en aiguille, en me racontant ses anecdotes et ses aventures de policier, ça m'a donné envie et je me suis inscrit pour passer le concours dans la foulée. C'était déjà il y a vingt ans..

Est-ce que ton amour pour la moto a influencé ta décision de rejoindre les forces de l'ordre ou cela est-il venu après ?

Je suis rentré dans la police principalement pour être motocycliste mais j'avais deux orientations. Je voulais soit être à la BAC (Brigade Anti-Criminalité, ndlr) soit être motocycliste. J'ai eu la chance de pouvoir faire les deux. Ça fait maintenant quinze ans que je suis motocycliste et c'est un bonheur.

Comment se déroulent les sélections pour devenir policier motocycliste ?

Il faut savoir que tous les policiers, que l'on appelle les « piétons » dans notre jargon, viennent de tous les univers différents. Qu'ils gardent une barrière, qu'ils soient à la BAC, à la brigade canine, etc... Si leur rêve est de devenir motocycliste, ils doivent passer les sélections qui durent quatre jours à Sens (Yonne). Durant celles-ci, ils doivent montrer leurs compétences sportives mais aussi au guidon d'une moto. Une fois les présélections réussies, ils sont formés pendant quatorze semaines. Puis, s'ils valident leurs notes à l'issue du stage, ils deviennent motocyclistes.

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Comment as-tu découvert le sport mécanique et qu'est-ce qui t'as poussé à pratiquer ce loisir ?

Quand j'étais tout petit, mon père faisait déjà du tout-terrain. Il avait initié mon frère à faire du motocross sur terrain et, malheureusement, quand je suis arrivé dans la famille, deux enfants qui voulaient faire de la moto, cela faisait beaucoup.

À un moment, mes parents ont coupé un peu le robinet côté budget et la moto est quelque peu sortie de la famille. Mais j'ai toujours gardé ça de côté. Au fur et à mesure des années, j'ai pu commencer à toucher la moto et c'est devenu une passion, voire une drogue.

Et tu regardes des compétitions de sports en parallèle ?

Je survole. J'ai plus tendance à vouloir rouler qu'à regarder les autres rouler (rires).

Justement, quelles sont les similitudes et les différences entre conduire une moto en tant que policier et en tant que compétiteur ?

La bienséance dirait la vitesse, mais en toute sécurité. On a tendance à rouler un peu plus vite en tant que policier. Quand on est dans la circulation, on ne peut pas rester derrière les véhicules. Notre rôle, c'est d'aller nous occuper du code de la route, tout ce qui concerne la sécurité routière. Donc si on reste derrière un véhicule ou que l'on est à l'arrêt derrière d'autres véhicules en stationnement, on ne va pas pouvoir aller trouver des infractions. Donc, on va devoir doubler des véhicules et anticiper la circulation. C'est pour cela que je dirais la vitesse dans un premier temps.

Ensuite, les points négatifs sont plutôt la sécurité. On a tendance à être plus vulnérable que les collègues qui sont dans un véhicule. On n'a pas de carrosserie autour de nous, que ce soit pour la circulation ou pour les interventions. Avant, j'étais sur Valence (Drôme), et lorsqu'on arrivait pour porter assistance aux collègues dans les quartiers plus sensibles, on était plus vulnérables que ceux qui étaient dans des fourgons plus sécurisés.

Ainsi, tu fais plus de la moto sur piste ou plus du motocross ?

J'essaye d'être polyvalent. Mon père m'a appris à essayer de toujours découvrir de nouvelles choses. La moto est une discipline dont j'essaye de connaître toutes les branches qui y sont liées. J'ai commencé par le tout-terrain. Le hasard fait que pour nous, formateurs moto au Centre Nationale de Formation Motocycliste de la Police

**“La moto est devenue une
passion, voire une drogue.”**

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Nationale (CNFM), le tout-terrain est la base de la formation. Ça nous apprend à rouler avec des aptitudes différentes, chercher le grip à des endroits où il n'y en a pas. Pour nous, c'est la discipline de base. Personnellement, je fais principalement du tout-terrain mais, au final, dès qu'il y a un guidon, avec ou sans moteur, ça me passionne.

Cela veut dire que tu as déjà fait de la piste ?

Effectivement, j'ai fait de la piste et dans des compétitions diverses. Les deux dernières années, j'ai participé à l'Enduropale du Touquet, où j'ai représenté la Fédération Sportive de la Police Nationale (FSPN). Par conséquent, j'essaye de varier, de me fixer des objectifs un peu plus lointains. J'ai commencé le sable au Touquet donc pourquoi ne pas continuer le sable au Dakar. Ça peut être un objectif à long terme mais c'est le budget qui va m'orienter.

De ce fait, comment ta formation et ton expérience de policier peuvent-elles t'influencer dans tes compétitions et dans ton pilotage ?

C'est une bonne question. Si je reprends l'exemple du Touquet, on est 1300 au départ. On se retrouve dans un goulet où l'on est dans les bouchons, serrés les uns contre les autres. J'ai l'impression d'être sur une chasse ou sur un refus d'obtempérer, où je dois rattraper le premier et me faufiler dans la circulation. C'est la sensation que j'ai eu sur ma première course et ça m'a permis d'être plus efficace mais aussi de ne pas avoir cette peur du voisin et de la proximité en moto. C'est peut-être ça qui me donne un petit plus : le côté policier motocycliste me permet d'être plus efficace et de rouler avec plus de sécurité en ouvrant les yeux un peu plus large, en étant plus attentif.

Et inversement, as-tu rencontré des situations où tes compétences en sport mécanique t'ont aidé dans ton travail de policier au quotidien ?

Oui, évidemment. Tout le passé que j'ai en moto, que ce soit en tout-terrain, sur piste ou en acrobatie moto, que j'ai pratiqué pendant dix-sept ans, m'apporte une dextérité dans la moto qui me permet d'être beaucoup plus à l'aise et donc d'être plus en sécurité. Je reprends l'exemple des patrouilles sur Valence où, lorsqu'il y avait un jeune qui refusait de s'arrêter et qui montait sur un trottoir : mon rôle de policier motocycliste n'était pas un handicap. J'étais apte à monter sur ce trottoir et donc plus à l'aise. Je ne dis pas que j'irai plus vite mais, par contre, je me sens plus en sécurité d'avoir eu tout ce passé.

Il est vrai que les motos de fonction et les motos de compétition sont assez différentes.

Oui, même au niveau du poids et du gabarit. Derrière les motos de fonction, on a des valises pour ranger nos outils de travail (les radars, nos documents etc...) et le poids de la moto est lui aussi très différent. On est sur un engin qui pèse quasiment 400 kg contre 100 pour une motocross et 200 à 220 pour une moto de route. Donc on a vraiment de gros bébés à emmener.

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Quels sont les défis, physiques et mentaux, que tu peux rencontrer en jonglant entre travail et compétition ? Est-ce difficile d'alterner entre le travail, les entraînements et les courses ?

L'avantage que l'on a en tant que policier motocycliste, c'est qu'il existe le Club Moto de la Police Nationale (CMPN), qui est affilié à la FSPN. Avec ces deux entités, on arrive à avoir des journées de détachement qui nous permettent d'aller nous entraîner. Chaque année, on est une petite dizaine à préparer l'Enduro et on arrive à organiser quatre ou cinq jours d'entraînement spécifiques où nous sommes détachés par la police. En effet, on représente l'institution sur ces événements. En contrepartie, on a l'opportunité d'avoir ces jours de détachement pour pouvoir s'entraîner. Par exemple, on est obligé d'aller dans le Nord pour trouver le sable similaire à celui du Touquet.

La gestion du risque au quotidien et en compétition est donc différente ?

Finalement, pas tant que ça. Lorsque je prends le départ d'une course, mon objectif est de la terminer. Donc il y a des moments où je vais devoir baisser le rythme pour ne pas me mettre en difficulté. Et c'est presque ça aussi dans la police. Si j'ai besoin d'aller en renfort d'un collègue et que j'ai un accident au milieu de la route ou que je tombe, le collègue sera toujours en difficulté. De plus, si je dois aller aider une victime qui s'est faite agresser et que j'ai un souci en cours de route, que je ne vais pas du point A au point B, le problème sera toujours le même. Donc finalement, on se rejoint pas mal entre le boulot et la compétition.



Dès leur plus jeune âge, Olivier (à gauche) et son frère (à droite) sont tombés dans la marmite.

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Maintenant, pour évoquer ta carrière sportive, tu as participé au GS Trophy en 2018 et aux deux dernières éditions de l'Enduropale. Comment se sont passées ces compétitions ?

Pour décortiquer un peu l'événement, le GS Trophy est un plan marketing de BMW qui organise, un peu comme le Camel Trophy à l'époque, une « compétition » entre plusieurs nations. Chaque pays qualifie des pilotes, dont trois des cent-cinquante français inscrits. J'ai terminé troisième. Six mois plus tard, on partait représenter la France en Mongolie pour faire cette finale internationale où BMW nous fournissait les 1200 GS. On devait donc participer à des épreuves comme tracter des motos, faire des parcours de maniabilité en récoltant le moins de pénalité possible etc. Cette année-là, on a fini troisième, derrière les États-Unis et l'Afrique du Sud, donc c'était un bel événement. Mais ce n'est pas qu'une expérience moto. C'est également une rencontre avec des gens des quatre coins du monde donc c'est assez sympathique.

Pour ce qui est de l'Enduro, c'est beaucoup plus compétitif. La première année, j'y suis allé en dilettante en voulant voir ce que ça donne. Mais, étant compétiteur dans l'âme, quand je me retrouve sur la grille de départ avec tous les autres énervés, ça me fait forcément monter en tension. Malgré une petite panne, j'ai bien vécu cette première année. Malheureusement, lors de la deuxième, à une demi-heure de la fin, j'ai une passe mécanique qui m'empêche de finir. Mais comme je suis compétiteur et que je n'aime pas abandonner les choses en cours de route, je serai sur les 50 ans de l'Enduropale en 2025. Par conséquent, je veux faire une course du point A au point B, comme je te disais tout à l'heure, et de donner tout ce que je peux tout en représentant la police nationale, ce qui est une fierté.

As-tu participé à d'autres compétitions ?

Oui, j'ai participé au championnat de France de Supermotard en 2015. C'est une discipline qui mélange le tout-terrain et la piste. C'était un rêve de gosse. J'ai également fait du stunt et de l'acrobatie moto avec ma femme, que ce soit lors de spectacle, de portes ouvertes, de salon de la moto, etc. Bien que ce ne soit pas vraiment de la compétition, c'était plus de l'acrobatie en tandem avec des motos, des quads ou encore du drift en voiture.

Quels seraient le meilleur et le moins bon souvenir que tu retiens de toutes tes compétitions ?

Le meilleur souvenir serait le GS Trophy, et notamment le fait de partir à l'autre bout du monde dans un pays que je n'aurais pas forcément choisi pour aller en vacances. La Mongolie c'était particulier et, finalement, ça m'a vraiment dépaycé. La rencontre avec des gens des quatre coins du monde, que ce soit des japonais, des australiens etc. était incroyable. Discuter et se déconnecter dans un univers que tu ne connais pas du tout, bien qu'il faut maîtriser l'anglais sinon on a tendance à parler avec les mains, est mon meilleur souvenir.

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Le moins bon souvenir est certainement mes passages à l'hôpital. Malheureusement, ça va avec. Tu ne peux pas être performant sans te faire mal. Bien que l'on essaye de toujours limiter la casse, j'ai dû passer par la case « opération » plusieurs fois pour des broches ou des fractures. Et évidemment, mon abandon à trente minutes de la fin du Touquet est le pire.

Il est vrai que l'on sait que le risque existe lorsque que l'on fait de la compétition, surtout en sports mécaniques.

Effectivement, on a tendance à avoir un rythme un peu différent. Forcément qu'il y a une prise de risque, de la vitesse, du monde autour mais est-ce que ce n'est pas ça qui nous donne de l'adrénaline ? La recherche du danger fait partie du boulot.

As-tu des rituels d'avant-course ? Es-tu superstitieux ?

Pas du tout. Je suis très peu superstitieux. Justement, j'essaye de ne pas m'attacher à des choses qui pourraient me mettre dans le doute ou en difficulté avant l'épreuve. J'ai toujours la boule au ventre, certes, cette sorte de stress, de track.

Quand j'enfile mon casque, j'ai la gorge serrée mais je respire, je profite du moment. Je reprends l'exemple du Touquet. Ce n'est pas à la portée de tout le monde de participer à ce genre d'épreuves. Donc, rien que d'être inscrits et de prendre le départ, c'est comme une victoire. Après, plus je peux aller loin, mieux c'est. Si je peux aller au bout tout en décrochant une performance, c'est toujours mieux.

Justement, as-tu déjà eu peur, que ce soit en tant que policier ou compétiteur ?

En compétition, non. J'ai tendance à être plus prudent que performant, ce qui fait que je n'ai jamais été champion de quoi que ce soit finalement. J'ai tendance à plus chercher le plaisir que le risque. Au boulot, en revanche, oui. Par exemple lors d'interventions compliquées, comme des chasses qui durent très longtemps.

J'ai dû faire deux fois usage de mon arme à contre-sens sur l'autoroute, de nuit, à cinq heures du matin. Ça a été un moment palpitant mais ça fait partie des risques du boulot. Par contre, il faut parvenir à gérer ces dangers et faire le travail sans se mettre trop en danger.

“Faire usage de mon arme à contre-sens sur l'autoroute, de nuit, à cinq heures du matin fut un moment palpitant.”

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Penses-tu que la peur pourrait te pousser à arrêter ton métier ou la compétition ?

J'essaye de ne pas y penser. Je ne suis pas dans l'état d'esprit d'arrêter complètement si j'ai peur. Je vais avoir tendance à m'adapter. Si je vois que la prise de risque est trop importante, j'irai moins fort tout en essayant de continuer à profiter de ma passion. Comme je disais tout à l'heure, je suis formateur au CNFM donc on a des itinéraires avec nos stagiaires, qui n'ont pas tous le même niveau, où il est possible d'avoir de la pluie, du froid, de la chaleur, etc. Et lorsqu'on les emmène avec nous, je dois également m'adapter à leurs rythmes et à leurs craintes. Je profite donc du roulage tout en étant un cran en dessous. C'est plutôt ça, ma philosophie.

Tu nous as parlé de tes perceptives sportives avec peut-être le Dakar, ce que l'on te souhaite. En as-tu côté professionnel ?

Pas tout de suite. Je suis arrivé au CRFM il y a trois ans maintenant. Je suis épanoui et je n'ai pas encore fait le tour donc j'essaye de profiter de tout ce que ce poste peut m'apporter. Je ne dis pas que je serai au même endroit dans dix ou quinze ans. Pourquoi pas repartir en patrouille ou sur d'autres choses, je ne sais pas encore. Mais pour l'instant, j'essaye de me focaliser sur celui-là.

À l'heure actuelle, je sais que j'ai un job qui colle vraiment avec ma passion et mon état d'esprit, c'es-tà-dire partager mon savoir et ma passion. Finalement, je rencontre des stagiaires qui rêvent d'être à ma place donc je me dois également de tout donner. Premièrement pour continuer à faire rêver et, secondement, apporter à mes stagiaires tout ce qu'ils viennent chercher, comme la technique ou le plaisir, pour qu'ils puissent être épanouis dans leur boulot.

Pour changer un peu de sujet, le coup d'envoi des Jeux Olympiques de Paris 2024 vient d'être donné : comment toi et ton équipe vous êtes-vous préparé à cet événement ? Est-ce que certaines choses ont évolué par rapport au travail du quotidien ?

Malheureusement, nous sommes pas mal détachés de la voie publique. Mais, comme on est tous passionné par notre boulot, on n'a pas trop de difficulté à revenir sur le terrain.

Au contraire, cela nous manque un petit peu. Il n'y a pas de grosse préparation. Pour l'instant, on a des missions de sécurisation, notamment la voie JOP du périphérique (où seuls les véhicules accrédités Paris 2024 sont autorisés à les emprunter, ndlr), ce qui ne sont pas des missions difficiles. Il faut bien quelqu'un pour les faire donc les motocyclistes sont plus adaptés à les faire. Les seules « préparations » sont de savoir faire de la moto, être capable de gérer son environnement et arriver à s'adapter. À titre d'exemple, je n'avais quasiment jamais roulé sur le périph' sur une moto de police

ENTRE DEVOIR ET PASSION

Penses-tu que les sports comme la FI, le MotoGP, le rallye ou encore le MXGP ont leurs places parmi les autres épreuves ?

Je pense qu'au bout d'un moment, il va être compliqué de réunir toutes les épreuves de sport aux JO. De nouvelles disciplines sont déjà arrivées comme le breakdance, le BMX ou d'autres sports un peu plus « fun » qui me plaisent. C'est l'univers qui m'intéresse. Cependant, je pense que ça sera compliqué d'intégrer les sports mécaniques aux Jeux Olympiques.

Si tu avais la possibilité de participer à une seule épreuve des Jeux, laquelle choisirais-tu ?

Sans parler de performances (rires), si cela ne tenait qu'à l'envie, je pense que je choisirai le triathlon, d'autant plus que mon frère le pratique et que je le suis sur ses courses. Même si la course à pied n'est pas ma première passion, je trouve que c'est, malgré tout, un sport noble. J'aime beaucoup la natation et le vélo, des sports qui se rapprochent de la moto. C'est donc la discipline qui me plairait le plus car j'essaye toujours d'être polyvalent et d'avoir plusieurs cordes à mon arc.

Pour conclure chaque interview, nous posons la même question à chaque invité. Au vu de ton parcours et de tes différentes expériences, que dirais-tu à ton jeune toi et quel(s) conseil(s) donnerais-tu à une personne qui souhaiterait se lancer dans une carrière de policier ou de sportif ?

Je dirais à mon jeune moi de commencer plus tôt pour être plus performant et je dirais à son père de lui faire commencer la moto plus tôt. Continuer à se faire plaisir, d'essayer de saisir toutes les opportunités possibles sans être opportuniste car c'est toujours bon d'acquérir plusieurs savoirs dans plusieurs disciplines. Ça permet d'avancer et d'être polyvalent. Pour moi c'est vraiment LE mot important. Pour les jeunes qui sont sur le point de se lancer, il ne faut pas griller les étapes et y aller progressivement. C'est comme ça que j'ai commencé. Il ne faut pas non plus chercher à être très performant tout de suite et à y aller progressivement. Si je pouvais donner un conseil, ce serait celui-là.

Hugo C.



En 2022, lors d'une journée organisée par Yamaha France sur le circuit Bugatti, Olivier a été invité pour représenter le CNFM afin d'essayer les modèles sportifs de la marque (en l'occurrence en R6).

MOTO2

GOD SAVE THE KING

Un Britannique qui s'impose à Silverstone en 2024, ne serait-ce pas une impression de déjà-vu ? Comme un symbole, le succès de Jake Dixon rappelle celui de Lewis Hamilton en juillet dernier, mais également ceux de son père, ancien coureur en Grand Prix, à qui il a rendu hommage en arborant le même casque.





Jeux de mains, jeux de vilains (image MotoGP)

GOD SAVE THE KING

Fini les vacances pour les pilotes de la catégorie intermédiaire ! Tout le paddock du Moto2 s'est retrouvé en Grande-Bretagne, qui avait vu l'an dernier la victoire de Fermín Aldeguer. Mais cette année, tout est différent : les châssis Boscoscuro ont eu du mal à se mettre en marche sur un circuit qui a pourtant toutes les caractéristiques pour qu'ils fonctionnent à merveille.

Et ça se vérifie dès la première séance d'essais libres du vendredi matin : les châssis Boscoscuro concèdent entre 6 dixièmes et 1,1 seconde à leurs adversaires directs. Et ils n'arriveront pas vraiment à corriger cela tout au long du week-end : la première Boscoscuro à l'arrivée du Grand Prix le dimanche est à 9 secondes du vainqueur sur une course de 17 tours (soit environ une demi-seconde de concédée par tour).

Mais puisque Boscoscuro n'est pas là, qui a finalement tiré son épingle du jeu ? Deux pilotes se sont largement distingués en Angleterre, Arón Canet et Jake Dixon. Le premier a signé les meilleurs temps des deux séances d'essais, mais il a échoué pour 52 millièmes dans l'exercice de la pole position, laissant le trône à Ai Ogura. Quant à Jake Dixon, il avait à cœur de réaliser chez lui une performance digne de ce nom, lui qui a abandonné l'an dernier sur ce même tracé. Et le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il est monté en puissance tout au long du week-end : 12e de la séance d'essais libres le vendredi matin puis 7e dans la séance d'essais n°1, il a ensuite enchaîné 2 top 5, de quoi bien se placer sur la grille et espérer un bon résultat.

GOD SAVE THE KING

Dimanche, jour de course ! Les pilotes Moto2 ont dû attendre patiemment la fin des courses de Moto3 et de MotoGP (comme c'est de coutume à Silverstone) avant de pouvoir faire eux-mêmes la course. Le départ est donc donné à 15h30. Tandis que Sergio García se fait une frayeur et rétrograde au classement, Ai Ogura effectue une excellente sortie de grille et signe le holeshot au premier virage. Mais le Japonais ne gardera pas longtemps la tête du Grand Prix puisqu'Arón Canet lui prend en l'attaquant dès le virage de Stowe. Jake Dixon se débarrassera d'Ogura au tour suivant, dans le virage de Copse.

Cette course est ensuite divisée en plusieurs groupes : un groupe pour la victoire avec Canet et Dixon qui s'envolent et un groupe de 6 pilotes pour la dernière marche du podium dans lequel on retrouvera Ogura (qui fait le bouchon sur ses adversaires), Roberts (qui chute au tour 7), les deux Gresini, Alonso López et même... Darryn Binder (oui, vous avez bien lu) !

La victoire se joue donc entre Arón Canet et Jake Dixon. Alors qu'on pensait l'Espagnol en passe de l'emporter, Jake Dixon a porté l'estocade finale dans le premier virage du dernier tour. Il remporte donc le Grand Prix de Grande-Bretagne, une première pour un pilote anglais en Moto2 depuis... Scott Redding en 2013 sur la moto du team Marc VDS. Arón Canet termine deuxième et Celestino Vietti troisième. Victime d'une petite poussette au départ, Sergio García termine 4e de la course, et Fermín Aldeguer, pourtant vainqueur l'an passé, finit 12e.

Jake Dixon a ainsi réalisé d'une certaine manière sa quête personnelle : remporter son Grand Prix à domicile en Moto2. De quoi débloquent quelque chose dans cette deuxième partie de saison ? Il faudra de toute manière confirmer ce résultat très positif dans 2 semaines à Spielberg, en Autriche.

Valentin V.

18 Il a fallu attendre 18 Grands Prix pour que Jake Dixon retrouve la victoire, soit près d'une saison entière.

MOTO3

ET REVOILÀ
ORTOLÁ

Il ne faut pas vendre la peau du Marsupilami avant de l'avoir tué... Effectivement, David Alonso n'est pas parvenu à stopper le rythme effréné d'Ivan Ortolá, qui signe son deuxième succès de la saison après Assen.





ET REVOILÀ ORTOLÁ

C'était un week-end de reprise pour « les jeunes talents de demain » comme aime à le dire Jules Deremble, présentateur MotoGP pour Canal+. Pour ceux qui étaient en vacances, petit récapitulatif : en arrivant à Silverstone, c'est David Alonso qui mène le championnat avec un total de 179 points, devant Ivan Ortolá avec 121 points (soit un écart de 58 points) et Daniel Holgado avec 120 points. Il est vrai que le pilote colombien a écrasé la première partie du championnat, annihilant par la même occasion un semblant de suspense... du moins pour l'instant !

En terre britannique, David Alonso arrive en ultra-favori des bookmakers, ayant gagné l'édition précédente de ce Grand Prix (c'était d'ailleurs sa première victoire en Mondial). Et dès la séance d'essais libres le vendredi, il a mis tout le monde d'accord avec un temps de 2'09.600, reléguant ses adversaires directs à 4 dixièmes de seconde. Mais le reste du week-end s'est avéré être plus compliqué pour le pilote du team Aspar : 6e temps de la première séance d'essais le vendredi avec un chrono plus lent de 5 dixièmes par rapport à celui du vendredi matin, il n'a même pas amélioré son chrono le samedi matin, terminant la séance à une anonyme 15e position.

Heureusement, son chrono du vendredi après-midi lui a suffi à se qualifier. Mais le malheur des uns faisant le bonheur des autres, on voit d'autres pilotes aux avant-postes comme Ivan Ortolá, Collin Veijer ou encore Daniel Holgado, les principaux rivaux d'Alonso.

ET REVOILÀ ORTOLÁ

Et la (relative) méforme du Colombien se confirmera en qualifications, où il prendra une modeste 4e place. Et celui qui en profite et qui s'est montré comme étant le patron à Silverstone, c'est Ivan Ortolá. L'Espagnol du team MT Helmets - MSI signe un nouveau record de la piste en qualifications, en 2'09.270.

Dimanche, jour de course, les pilotes Moto3 partent pour 15 tours du mythique circuit de Silverstone, le berceau du sport automobile. Les feux s'éteignent et les fauves sont lâchés. On le sait, à Silverstone il est difficile de s'échapper et c'est souvent un groupe dense qui se joue la victoire. Et c'est encore le cas : 11 pilotes se disputent les trois places du podium. Plusieurs pilotes ont ainsi tenu la tête du Grand Prix : Daniel Holgado, Joel Kelso et même David Alonso, dépassant ses adversaires dans les nombreuses lignes droites qu'offre le circuit.

Et alors qu'on pensait que le Colombien allait gagner sa 6e course de la saison, il s'est fait doubler à deux tours de l'arrivée, au virage de Stowe, par Collin Veijer et surtout Ivan Ortolá, qui réussira quelques mètres plus tard à reprendre la tête de la course au Néerlandais, dans le dernier tour. Alonso tentera tout pour se rapprocher du pilote MT Helmets - MSI, mais rien n'y fait ! Ortolá, qui est l'un des trois seuls pilotes à avoir remporté au moins un Grand Prix cette saison, franchit la ligne d'arrivée en tête devant David Alonso et Collin Veijer. Ortolá reprend donc 5 points à Alonso.

Le début de la fin pour le Colombien ? Réponse dans 15 jours sur le tracé de Spielberg, en Autriche.

Valentin V.

6

Sur les neuf derniers rendez-vous, l'Espagnol est monté sur six podiums, dont les trois derniers.

PARC-FERMÉ

LE DEBRIEF
COMPLET

Quand la Bête vous mord, elle ne vous lâche plus. Nouvelle démonstration de Bestia depuis Sepang 2023. L'Italien sera-t-il capable de se battre pour le titre à la fin de la saison ?



LES NOTES

FÉLICITATIONS

Marc Márquez l'avait dit : lorsqu'Enea Bastianini à ce niveau de confiance sur sa moto, rien ni personne ne peut l'arrêter. Comme à Sepang l'an passé, "Bestia" a dominé la course et a également remporté sa première victoire en course sprint. Un grand bravo.

COMPLIMENTS

C'est assez rare pour être souligné. Malgré des qualifications de nouveau compliquées (dix-huitième sur la grille), Fabio Quartararo s'est surpassé en course pour la terminer à la onzième position, ce qui est loin d'être évidemment avec une Yamaha sur un tracé comme Silverstone... L'autre Fabio du plateau, Di Giannantonio, se voit lui aussi attribuer les compliments. Avec une bataille féroce contre Alex Márquez et un rythme effréné pour rattraper Alex Espargaró en fin de course, l'Italien a prouvé une nouvelle fois qu'il méritait son guidon en MotoGP.

ENCOURAGEMENTS

Bien qu'il est laissé filer deux autres victoires ce week-end, Jorge Martín a su garder la tête froide. Il faut dire que son crash en tête de la course au Sachsenring lui a peut-être servi de leçon. Voyant qu'Enea Bastianini était au-dessus du lot, le Majorquin a préféré sécuriser ses deux deuxième place pour gratter le moindre point à Bagnaia.

MISE EN GARDE

Comme au Portugal, les deux futurs coéquipier des Rouges reçoivent une mise en garde. Non pas pour leur Grand Prix du dimanche mais plutôt pour leur sprint du samedi. En effet, Márquez et Bagnaia ont perdu des points au combien important au championnat. L'un voit Bastianini se rapprocher des deux leaders tandis que l'autre perd de nouveau les reines du championnat.

LE GRAND PRIX

Il est vrai que cette édition des 75 ans du MotoGP n'a pas été aussi palpitante que le rendez-vous de l'année dernière. Le début était plus ou moins agité, mais la victoire s'est décidée trop rapidement, sans que les spectateurs aient le temps de savourer.

12,86/20

PROGRAMME TV



Vendredi 16 août

Canal + Sport 360	08h30	Essais 1 MotoE
	09h00	Essais Libres Moto3
	09h50	Essais Libres Moto2
	10h45	Essais Libres 1 MotoGP
	12h25	Essais 2 MotoE
	13h15	Essais 1 Moto3
	14h05	Essais 1 Moto2
	15h00	Essais MotoGP
	16h15	Qualifications MotoE

Samedi 17 août

Canal + Sport 360	08h40	Essais 2 Moto3
	09h25	Essais 2 Moto2
	10h10	Essais Libres 2 MotoGP
	10h50	Qualifications MotoGP
	12h15	Course 1 MotoE (7 tours)
	12h50	Qualifications Moto3
	13h45	Qualifications Moto2
	15h00	Course Sprint (14 tours)
	16h10	Course 2 MotoE (7 tours)

Dimanche 18 août

Canal + Sport 360	09h40	Warm-Up MotoGP
	11h00	Grand Prix Moto3 (20 tours)
	12h15	Grand Prix Moto2 (23 tours)
Canal +	14h00	Grand Prix MotoGP (28 tours)

RÉSULTATS

MotoGP					
VAINQUEUR 23 1 E. Bastianini Ducati 39:51.79 1'59.010	2	89 J. Martín	+1.931	1'59.025	Ducati
	3	1 F. Bagnaia	+5.866	1'59.049	Ducati
	4	93 M. Márquez	+6.906	1'59.046	Ducati
	5	49 F. Di Giannantonio	+7.736	1'59.180	Ducati
	6	41 A. Espargaró	+9.514	1'58.895	Aprilia
	7	73 A. Márquez	+9.741	1'59.253	Ducati
	8	72 M. Bezzecchi	+14.016	1'59.409	Ducati
	9	31 P. Acosta	+16.386	1'59.278	GasGas
	10	21 F. Morbidelli	+23.609	1'59.908	Ducati
	Moto2				
VAINQUEUR 96 1 J. Dixon Kalex 35:25.147 2'04.021	2	44 A. Canet	+0.177	2'03.984	Kalex
	3	13 C. Vietti	+7.054	2'04.569	Kalex
	4	3 S. García	+8.476	2'04.598	Boscoscuro
	5	18 M. González	+8.718	2'04.427	Kalex
	6	15 D. Binder	+8.901	2'04.482	Kalex
	7	52 J. Alcoba	+10.505	2'04.863	Kalex
	8	75 A. Arenas	+11.689	2'04.474	Kalex
	9	21 A. López	+12.390	2'04.518	Boscoscuro
	10	81 S. Agius	+13.935	2'04.870	Kalex
	Moto3				
VAINQUEUR 48 1 I. Ortóla KTM 32:42.328 2'10.185	2	80 D. Alonso	+0.123	2'09.931	CFMoto
	3	95 C. Veijer	+0.226	2'09.918	Husqvarna
	4	96 D. Holgado	+0.333	2'09.879	GasGas
	5	82 S. Nepa	+0.397	2'09.773	KTM
	6	6 R. Yamanaka	+0.463	2'10.117	KTM
	7	66 J. Kelso	+0.548	2'10.325	KTM
	8	31 A. Fernández	+1.321	2'09.727	Honda
	9	99 J. Antonio Rueda	+1.431	2'09.964	KTM
	10	24 T. Suzuki	+1.537	2'09.945	Husqvarna

CHAMPIONNATS

MotoGP				
LEADER 89 J. Martín Ducati 241 Points	2	1 F. Bagnaia	238 -3	Ducati
	3	23 E. Bastianini	192 -49	Ducati
	4	93 M. Márquez	179 -62	Ducati
	5	12 M. Viñales	130 -111	Aprilia
	6	31 P. Acosta	122 -119	GasGas
	7	33 B. Binder	114 -127	KTM
	8	49 F. Di Giannantonio	104 -137	Ducati
	9	41 A. Espargaró	99 -142	Aprilia
	10	73 A. Márquez	92 -149	Ducati
	Moto2			
LEADER 3 S. García Boscoscuro 160 Points	2	79 A. Ogura	142 -18	Boscoscuro
	3	16 J. Roberts	123 -37	Kalex
	4	54 F. Aldeguer	112 -48	Boscoscuro
	5	21 A. López	100 -60	Boscoscuro
	6	18 M. González	88 -72	Kalex
	7	96 J. Dixon	78 -82	Kalex
	8	44 A. Canet	78 -82	Kalex
	9	13 C. Vietti	71 -89	Kalex
	10	52 J. Alcoba	57 -103	Kalex
	Moto3			
LEADER 80 D. Alonso CFMoto 199 Points	2	48 I. Ortolá	146 -53	KTM
	3	96 D. Holgado	133 -66	GasGas
	4	95 C. Veijer	131 -68	Husqvarna
	5	64 D. Muñoz	88 -111	KTM
	6	6 R. Yamanaka	82 -117	KTM
	7	31 A. Fernández	75 -124	Honda
	8	99 J. Antonio Rueda	65 -134	KTM
	9	66 J. Kelso	64 -135	KTM
	10	36 A. Piqueras	60 -139	Honda

CRÉDITS

UNE

X / Enea Bastianini

REVUE DE PRESSE

Ricci Hotels Cattolica

5

MOTOGP

MotoGP

6

MOTO2

MotoGP

17

MOTO3

MotoGP

23

PARC-FERMÉ

MotoGP

27

