

2017

Licence Management du sport, Université Paris-Est Créteil

Guyot Rémi, dirigé lors de ce mémoire par :

[L'INFLUENCE DES DROITS TELEVISES SUR LE CHAMPIONNAT MOTOGP, ENJEUX SPORTIFS ET ECONOMIQUES.]

Ce travail consiste tout d'abord à contextualiser le MotoGP. Il en explique son fonctionnement, la stratégie de développement, de promotion et les obstacles à franchir pour accéder à son projet d'implantation sur tous les continents.

Remerciements

Je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont rendu ce travail plus complet : Simon Danilo, ex pilote en championnat du monde Junior Moto3. Jules Danilo, actuel pilote en championnat du monde Moto3. Christophe Guyot, consultant MotoGP pour Eurosport France et team manager de l'écurie GMT94. Le service presse de l'entreprise Philibert et Associés (PHA), qui est l'organisateur du Grand-Prix de France motocycliste. Philippe Debarle, journaliste spécialisé dans le sport motocycliste. Mike Di Meglio, champion du monde 125cc en 2008, et pilote MotoGP en 2014 et 2015. Philippe Thiebaut, directeur technique national de la Fédération Française de Motocyclisme. Je tiens également à remercier ma directrice de mémoire, _____, pour son aide avant et pendant la construction de ce mémoire.

Sommaire

Introduction.....	3
I. Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix et leur généalogie.....	12
1. Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix	12
2. Le sport motocycliste.....	16
II. Relation et dépendance croisée des acteurs du championnat du monde des Grand-Prix motocyclistes	26
1. Les acteurs du MotoGP.....	26
2. Les sponsors dans le championnat des Grand-Prix motocyclistes.....	31
III. Un projet d'extension médiatique du MotoGP, qui s'appuie sur la télévision et la nationalité des acteurs.. ..	37
1. Les obstacles auxquels doit faire face le sport motocycliste	37
2. Les concessions que doit réaliser le MotoGP, pour continuer son expansion	41
3. L'impact des droits télévisés pour le championnat MotoGP	46
Conclusion	49
Bibliographie	51
Table des matières	56
Annexe	59

Introduction

1. Elaboration du questionnaire

Dans le cadre de mes activités de pilote motocycliste de vitesse, ainsi que d'étudiant STAPS en Management du sport, j'ai pu observer l'évolution de pilotes motocyclistes vers le haut niveau de différentes manières.

Issu d'une famille totalement implantée dans ce milieu, j'ai souvent pu être informé d'éléments peu connus du grand public, et qui m'ont offert cette curiosité sur le système d'accès au haut niveau dans le monde motocycliste. Mais étant donné que ce sport est peu connu au sein de la population française, ma première interrogation fut de savoir si je voulais réellement m'exprimer autour d'un thème qui est complexe à expliquer, et donc à comprendre. Cependant ma passion est telle, que ce défi me séduisait, et le projet d'explicitier ce système, qui comprend d'autres paramètres au regard de sports plus connus comme le football, le basket-ball ou le rugby.

1.1 Evolution du questionnaire

Ma première manière de synthétiser mes interrogations fut de poser la question suivante : *Quelles sont les difficultés de professionnalisation des pilotes motocyclistes de vitesse ?* Mais le terme « professionnalisation » posait un problème de définition qui allait être si long, que je ne traiterais pas assez en détail le cœur de mon sujet. De plus, les échanges avec ma tutrice m'ont démontré que ce qui m'intéressait, était l'accès au haut niveau et non la professionnalisation en tant que telle. J'ai alors modifié ma question en, *Quelles sont les difficultés d'accès au haut niveau des pilotes motocyclistes de vitesse ?* Une fois de plus le terme « difficulté » paraissait vague à définir et peu précis. J'ai donc finalement opté pour le terme « obstacle », qui me paraissait être le terme plus adéquat à mon questionnaire de base.

Puis un camarade de classe m'interrogea sur l'ensemble du système d'accès aux Grand-Prix motocyclistes, ce qui me fit remarquer que c'était plutôt cet angle-là du haut-niveau qui m'intéressait. Le MotoGP étant la catégorie phare des Grand-Prix, c'était surtout l'accès à ce championnat que je préférais étudier, plutôt que les deux catégories inférieures qui rentrent également dans la catégorie des Grand-Prix motocyclistes. Ma question est donc finalement devenue, *Quels sont les obstacles spécifiques d'accès au MotoGP pour les pilotes motocyclistes de vitesse ?*

Enfin, après avoir commencé un début de recherche dans la littérature scientifique (sociologique, historique ou économique) autour de mon sujet, je me suis rapidement rendu compte que le sport motocycliste avait de nombreux points communs, avec des sports comme l'équitation, le sport automobile ou les sports de navigations. En résumé, les sports avec un moyen de locomotion externe à l'humain lui-même, partagent un certain nombre de propriétés.

Ainsi, mon plan a commencé à se former, et c'est à ce moment que j'ai compris que j'aborderai dans une ultime partie, les obstacles dans le sport motocycliste, à l'aide de mes propres connaissances, ainsi que mes différentes personnes ressources. J'ai donc retiré le terme « *spécifique* », par méconnaissance des obstacles vers le plus haut niveau dans les autres sports.

Au cours de la rédaction de mon mémoire, j'ai remarqué que le contexte institutionnel était si structurant, que celui-ci occupait une place prépondérante dans mon travail. Pour une compréhension totale, cela me demandait d'approfondir l'explication. Ainsi j'ai modifié l'angle de mon questionnement, des obstacles que peuvent rencontrer les pilotes motocyclistes au plus haut niveau, vers un axe plutôt orienté sur le contexte institutionnel, et le jeu d'acteur qui en découle, conditionné en grande partie par l'enjeu des droits télévisés. Ma problématique est donc devenue : « *Quelle est l'influence sur les versants économiques et sportifs, des droits télévisés sur le championnat du monde MotoGP ?* »

Cette question que je tenterai de problématiser me satisfaisait, car cela me permet de développer un questionnement autour d'une question qui me passionne, de l'expliquer à un public non initié, tout en tentant d'en apprendre plus sur le sujet. En effet, le MotoGP est un sport où des constructeurs motocyclistes, sont en concurrence. Ils doivent s'affronter autour d'un règlement se trouvant entre recherche de performance, qui permettra aux constructeurs de diffuser leur capacité d'innovation, dans la quête d'une toujours plus grosse part du marché économique motocycliste. Dans une majorité de sport, les athlètes s'affrontent au cours de compétitions qui culminent aux Jeux Olympiques, ou lors de championnats du monde. Ici, cette compétition qu'est le MotoGP, est tributaire d'une industrie qui va utiliser la compétition sportive pour la communication, la publicité et la notoriété des constructeurs. Cependant, la Fédération Internationale Motocycliste¹ (FIM), doit également permettre la plus grande équité possible dans son championnat phare, pour que ce dernier puisse être sportivement crédible. Il est vrai que pour un sport reconnu depuis 1998 par le Comité Internationale Olympique, l'importance des pilotes, des écuries et des sponsors, est primordial pour que le sport motocycliste puisse poursuivre son évolution. La nécessité de présence de plusieurs intervenants, pour le bon déroulement du championnat, donne lieu à un réel jeu d'acteur conduisant la FIM à accorder le quasi-monopole à Dorna², dans l'ensemble des décisions à caractères commerciaux. Finalement, sous couvert de « sport », nous sommes en réalité dans une mise en scène spectaculaire de la compétition entre des constructeurs que Dorna tente de réguler. Dorna limitera l'introduction des teams non officiels et opérera des aménagements réglementaires pour attirer d'autres constructeurs.

¹ Créée en 1904.

² Promoteur des Grand-Prix motocyclistes.

En effet, dans la limite de 24 pilotes fixée pour des raisons de sécurité, Dorna souhaite remplir son plateau avec le plus de constructeurs possible pour que son championnat soit important pour un maximum d'usines motocycliste, qui investiront des sommes importantes pour devancer directement ses concurrents du marché motocycliste. Les constructeurs étant le plus souvent les premiers innovateurs, et les écuries privées les suiveurs, Dorna souhaite faire rêver les spectateurs par des motocyclettes à la pointe de la technologie. Cette stratégie tente d'offrir un spectacle toujours plus intense dont Dorna saura tirer les dividendes...

La question des références bibliographiques m'est alors venue en tête, car il n'existe pas, ou peu d'ouvrages précis sur ce sujet, et les termes utilisés dans ma problématique ne donnaient pas lieu à un réel approfondissement de définition. J'ai alors pensé que les nombreuses personnes ressources à qui je pouvais faire appel, seraient en capacité de m'aider à approfondir mes connaissances, et pourquoi pas me donner différents axes d'études au cours de mon travail.

Cette aide accompagnée de la presse spécialisée, m'a alors paru suffisante en complément de mes connaissances personnelles afin de réaliser mon mémoire.

2. Définitions des termes employés dans la question

Avant de tenter de répondre à cette question, il convient de définir les termes « *sport motocycliste* », « *MotoGP* », « *droits télévisés* ».

2.1 La notion de « sport motocycliste »

Selon l'annuaire officiel 2016 de la fédération française de motocyclisme, une motocyclette est un véhicule à deux roues, sur lequel le conducteur est à califourchon. Il est alors propulsé par un moteur et se dirige avec un guidon³.

La compétition regroupe « *toute épreuve organisée dans le cadre d'une manifestation dont l'objectif est l'obtention des meilleurs résultats possibles.* »⁴ La course motocycliste est donc « [...] *une compétition où la vitesse constitue le seul facteur de classement* »⁵.

2.1.1 La notion de « pilote motocycliste »

Un *motocycliste* n'est pas un *pilote motocycliste*. Selon le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales⁶, un motocycliste est celui qui conduit, qui monte une motocyclette.

³ http://extra.ffmoto.org/annuaires_web/ANNUAIRE%20WEB_2017.pdf, page 36 consulté le 04/02/17

⁴ http://extra.ffmoto.org/annuaires_web/ANNUAIRE%20WEB_2017.pdf, page 37, consulté le 04/02/17

⁵ http://extra.ffmoto.org/annuaires_web/ANNUAIRE%20WEB_2017.pdf, page 37 consulté le 04/02/17

⁶ <http://www.cnrtl.fr/definition/motocycliste> (consulté le 23/11/16)

Alors que la notion de *pilote motocycliste*, se distingue par son lien avec la compétition sportive, à la quête de performance à bord d'une motocyclette. Le sport motocycliste ne requiert pas obligatoirement un permis de conduire sur route et sous-entend l'ensemble des entraînements réalisés au préalable de la compétition pour être performant, sur et en dehors de la motocyclette. Un Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste (CASM) est cependant requis pour obtenir une licence sportive.

Le pilote motocycliste est aussi confronté à la difficulté d'accessibilité de son sport, tant sur le plan économique, que sur le plan des infrastructures. Plus de consommables sont utilisés (essence, pneumatiques, pièces mécaniques etc...) par les pilotes que par les motocyclistes. Il existe 32 circuits motocyclistes répartis en France⁷, ce qui peut paraître beaucoup comparé à d'autres pays. Mais cette quantité face au nombre de gymnase en France par exemple, peut paraître très faible. L'ensemble de ces contraintes caractérise le pilote motocycliste.

2.1 Le MotoGP

Le MotoGP, ou Moto Grand-Prix, est la catégorie la plus médiatisée du sport motocycliste, et donc celle qui possède le niveau de machines et de pilotes, le plus relevé du monde.

C'est une catégorie de motocyclisme de vitesse, ce qui sous-entend que ce sont des motos adaptées au goudron. Il n'existe aucune motocyclette dans le monde comme celles qui courent en MotoGP, en effet ce sont des prototypes conçus par les constructeurs eux-mêmes.

Le fait que le MotoGP soit la catégorie la plus médiatisée (90 chaînes le retransmettent⁸), et que les machines les plus performantes, attirent forcément les meilleurs pilotes. Le MotoGP appartient au monde des Grand-Prix (GP), et possède la plus grande puissance motrice utilisée en compétition de motocyclisme de vitesse.

Depuis la création des GP, deux autres catégories existent afin d'aménager un chemin d'accès vers le MotoGP, qui s'intitule en 2016 : le *Moto3* et le *Moto2*. Le Moto3, étant la catégorie avec la plus faible cylindrée et souvent les plus jeunes pilotes.

Le Moto2 est la catégorie intermédiaire, qui dispose des motocyclettes de plus grosse cylindrées et généralement des pilotes plus âgés. Les courses de ces trois catégories, se déroulent sur un calendrier commun, et permet aux écuries de repérer éventuellement les futurs pilotes MotoGP.

⁷ <http://www.lerepairedesmotards.com/guides/circuits.php> (consulté le 23/11/16)

⁸ <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/04/19/de-nouveaux-sommets-pour-la-retransmission-tv-du-motogp/198710> (consulté le 22/11/16)

Dans le championnat Grand-Prix il y a :

- La Moto3, qui est la plus petite catégorie. Ce sont des motocyclettes de 250 centimètres cube (cc) quatre temps, et possède généralement les pilotes les plus jeunes. On peut y participer dès 16 ans jusqu'à 28 ans, ou plus jeune si l'on a remporté le championnat du monde Junior Moto3.

- La Moto2, qui est la catégorie intermédiaire avec des motocyclettes de 600 cc. L'âge minimum est également de 16 ans.

- La MotoGP, qui est la catégorie reine, avec des prototypes des 1000cc. On peut y participer à partir de 18 ans.

2.2.1 La notion de « droits télévisés »

Sport et télévision entretiennent une relation complémentaire, où l'un et l'autre contribuent à gonfler leurs chiffres d'affaires respectifs. Les droits télévisés correspondent à l'autorisation qu'allouent les détenteurs, aux chaînes télévisées afin que ces dernières puissent retransmettre un événement. La télévision fournit un apport financier, en contrepartie de l'autorisation, qui lui permettra d'augmenter la somme apportée par les publicités, en fonction de la popularité de l'évènement. En effet, plus il y aura de personnes mobilisés autour d'une chaîne de télévision, plus les publicités qui passeront auront un impact auprès des téléspectateurs, ce qui fera augmenter le prix de l'offre.

Ces dernières années, les chiffres ne font que gonfler, notamment à travers le football européen. En France, entre 1991 et 2005, les chiffres de droits télévisés sont passés de 21 millions d'euros à 600 millions, soit une multiplication par 30⁹. Les chiffres au sujet du MotoGP ne sont pas divulgués, mais cela semble être aussi en augmentation, comme le retrait en 2013 de la chaîne publique NT1 semble le montrer¹⁰. La limite pour que l'enjeu économique n'empiète pas sur le versant sportif peut parfois être mis en doute, c'est pourquoi nous essaierons au cours d'analyser la position de Dorna, qui détient les droits commerciaux du MotoGP, face à la FIM.

⁹ <https://www.cairn.info/revue-d-economie-politique-2008-2-page-229.htm> (consulté le 02/04/17)

¹⁰ <http://www.gp-inside.com/3921/03-mars-2013/arret-du-motogp-sur-nt1-laurent-corric-et-on-fait-quoi-maintenant> (consulté le 02/04/17)

3. Premières recherches

3.1 « Des sportifs sans qualité ? Genèse du modèle étatique de production de l'élite sportive française », de Sébastien Fleuriel et Manuel Schotté.

Le texte de Sébastien Fleuriel et Manuel Schotté¹¹, m'a permis de soulever quelques interrogations pour la poursuite de mon mémoire. Le texte traite du pouvoir de l'Etat au sein des fédérations sportives, qui sont souvent en besoin de financement, ce qui les amène à s'aligner sur la politique sportive de l'Etat. Je me suis alors demandé s'il y avait également une étatisation dans le sport motocycliste.

Par la suite, le texte aborde le rapport jeune athlète-encadrant qui dirige sa carrière. Ce qui est également vrai dans le sport motocycliste. Je souhaiterais donc appuyer cette analyse à l'aide de l'exemple Zarco/Fellon, qui est la paire athlète-encadrant la plus célèbre du sport motocycliste français, et donnera une illustration des difficultés d'accès au MotoGP, pour les pilotes motocyclistes de vitesse.

Pour finir, le texte explique longuement la création du statut de sportif de haut niveau en France, défini par le Comité National Olympique du Sport Français (CNOSF) et le Syndicat de l'Encadrement de la Jeunesse et des Sports (SEJS). C'est un statut qui permet de ne pas être toujours présent au travail, et/ou à l'école, afin d'accorder plus de temps aux entraînements et aux compétitions.

Le sport demande de plus en plus de préparation physique, d'entraînements et d'investissements, ce qui rend la poursuite des études, et l'exercice d'une profession en parallèle fortement difficile, voire parfois impossible. Le système d'attribution de ce statut est défini sport par sport, et peut éventuellement constituer un problème à l'accès au haut niveau pour les pilotes motocyclistes français. Mais suite à la rédaction du mémoire, j'ai compris que son impact était réellement mineur, voire inexistant.

J'ai compris à l'aide de ce passage que les institutions sportives pouvaient avoir un rôle si important, comme Dorna par exemple, qu'il était obligé pour les acteurs de les suivre dans leur démarche afin de profiter de ses subventions. Ce texte m'a alors permis de porter mon attention sur la possible influence des objectifs des institutions sur les décisions sportives ou règlementaires.

- ¹¹ FLEURIEL Sébastien, SCHOTTE Manuel, *Des sportifs sans qualité ? Genèse du modèle étatique de production de l'élite sportive française*, Elsevier Masson SAS, p. 424-437, 2015.

3.1 Des carrières semées d'obstacles : l'exemple des cavalier-e-s de haut niveau de Fanny Le Mancq

La lecture *Des carrières semées d'obstacles : l'exemple des cavalier-e-s de haut niveau* de Fanny Le Mancq¹² m'a permis de remarquer, qu'un sport comme l'équitation rejoignait le sport motocycliste sur de nombreux points.

En effet, il faut comprendre que dans ces deux sports, il y a un moyen de locomotion autre que l'homme lui-même. Dans un but de performance, le couplage motocyclette-pilote tout comme le rapport cheval-cavalier est primordial.

De plus dans les deux domaines, les notions « convivialité » et « loisir », sont souvent évoquées, cependant la performance et la compétitivité aussi. Ces deux sports sont des pratiques onéreuses, et posséder un bon cheval, ou une bonne motocyclette, n'est pas accessible à tous. Tout d'abord par leur rareté, mais également par leurs prix élevés.

Même si cela dépend du niveau de compétition, rare sont les cavaliers/pilotes, propriétaires de leur monture. Généralement elles appartiennent plutôt aux écuries, et le système d'attribution ne respecte généralement pas de règles officielles. C'est une des problématiques à laquelle nous tenterons de répondre.

Fanny Le Mancq, a questionné un professionnel du monde équestre (Philippe) : « *Quand tu es professionnel, c'est formateur, t'es assez polyvalent, on peut te mettre sur n'importe quel cheval, tu t'en sors. Alors qu'un amateur [Pro]¹³, qui a un cheval lambda, il va pas être capable de passer d'un cheval à l'autre. Être performant avec un cheval, c'est bien, mais c'est pas ça savoir monter à cheval* »¹⁴.

Il suffit alors de remplacer le terme cheval, par motocyclette, et la différenciation entre un « Amateur Pro » et un professionnel se fait, et peut alors commencer à justifier le lien entre sport de haut niveau et sport motocycliste.

En résumé, ce texte m'a permis d'ouvrir mon intérêt à d'autres pratiques. En effet, j'ai pu remarquer que même si le sport motocycliste comporte de nombreuses différences avec l'équitation, notamment le moyen de locomotion, il est intéressant de montrer que même si le sport motocycliste s'apparente à un spectacle, il y a un versant sportif indéniable, qui peut me permettre d'étendre mes recherches au-delà de cette pratique.

¹² LE MANCQ FANNY, *Des carrières semées d'obstacles : l'exemple des cavalier-e-s de haut niveau*, Sociétés Contemporaines, 66, p. 127-150, 2007.

¹³ L'article sous-entend par « amateur [Pro] » un cavalier qui ne vit pas de cette activité, mais qui peut tout de même avoir un niveau de pratique tout à fait honorable.

¹⁴ Page 140

3.2 Personnes ressources

Je ne possède pas toutes les informations dont j'aurai besoin pour rédiger ce mémoire, et c'est pour cela que j'aurai fortement besoin de personnes ressources. Tout d'abord, pour confirmer ce que j'ai appris de ce système par ma pratique personnelle du sport motocycliste.

Mais aussi, pour répondre aux différentes questions de base comme : Comment le sport motocycliste s'est-il développé ? Comment les institutions se sont-elles implantées dans cette pratique ? Quel est le rôle de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) envers les sportifs de haut niveau ?

Quelle est la différence entre la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) et Dorna¹⁵ ? Quels sont leurs rôles ? Qui décide des règlements ? Qu'est-ce que l'IRTA ? La MSMA ? Quel est le rôle des organisateurs ? De la nationalité des pilotes ? De la télévision ?

Ma documentation se tournera essentiellement vers des personnes ressources, mais également vers la presse spécialisée, et si cela m'est possible, vers des documentations internes à une équipe.

J'ai souhaité interroger sur l'ensemble des problématiques qui me paraissent pertinentes pour traiter ce sujet, Christophe Guyot, team manager du GMT94, et consultant pour la chaîne télévisée Eurosport dans la section MotoGP. Christophe Guyot, connaît parfaitement le système d'accès au MotoGP que j'aimerais expliciter. En effet, il a lui-même fait partie du Comité Directeur de la Fédération Française de Motocyclisme, et connaît personnellement de nombreux acteurs directement impliqués dans ce système. Les paires Laurent Fellon-Johann Zarco, et Eric Garcia-Mike Di Meglio en sont les principaux, puisque le français Johann Zarco intègrera le MotoGP en 2017, et Mike Di Meglio¹⁶ a quitté la catégorie en 2015.

Le team manager du GMT94 a pu me transmettre par les questions qui sont importantes à poser tout au long de mon mémoire : Pourquoi certains pilotes n'ont pas le temps de faire leur preuve pour accéder au-devant de la scène ? Quels facteurs entrent en compte pour intégrer une écurie de Moto3 ? De MotoGP ? Depuis quand les pilotes doivent payer pour rouler sur une bonne machine ? Qui paye ? Qui ne paye pas ?

Simon Danilo et Jules Danilo¹⁷ sont, ou ont été totalement dans ce système, et me permettront d'apporter leur point de vue sur mes connaissances collectées.

Ils connaissent parfaitement le fonctionnement des équipes de Grand-Prix, le rôle de la nationalité, du sponsoring...

¹⁵ Promoteur télévisuel des Grand-Prix et du Superbike.

¹⁶ Mike Di Meglio est un pilote motocycliste français qui a roulé en MotoGP (2014 et 2015).

¹⁷ Pilote Moto3 français.

3.3 Explications du plan envisagé

J'ai construit ce plan dans le but d'explicitier au maximum le sujet, avant d'aborder concrètement la réponse à ma question dans les deux dernières parties.

Mon but est d'expliquer concrètement le système de fonctionnement du monde des Grand-Prix, et le jeu d'acteur au sein du championnat du monde des Grand-Prix.

3.3.1 L'implantation des institutions du championnat du monde des Grand-Prix.

Je souhaiterais dans la partie « Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix et leur généalogie », expliquer en premier le cadre institutionnel présent, ainsi que le déroulement général du championnat. Par la suite j'ai l'idée de réaliser un court historique, puis de passer directement en 1949 (date de création des Grand-Prix motocyclistes).

A partir de cette période j'aimerais montrer comment un loisir comme la motocyclette, s'est sportifié, et à travers quels évènements. Ainsi le lecteur pourra comprendre comment le système de fonctionnement en 2017, en est arrivé là, et comment se sont implantés les acteurs majeurs du championnat.

3.3.2 Le système de fonctionnement du championnat du monde des Grand-Prix

Dans la seconde partie, plus axée sur les composants du championnat, je souhaiterais détailler le rôle des acteurs du championnat, comme les organisateurs, les sponsors, les écuries et les pilotes. A l'aide de cette partie, j'ai pour idée d'expliquer le système interne des Grand-Prix, et les relations croisées qu'entretiennent chaque acteur, afin de comprendre ce championnat si médiatisé, mais si peu décortiqué.

3.3.3 L'expansion du championnat du monde des Grand-Prix

Pour finir mon mémoire, j'envisage d'analyser le jeu d'acteur tisser autour du championnat, qui vise à accroître son impact médiatique, en s'appuyant sur le rôle de la nationalité et des constructeurs. In fine, nous démontrerons comment les Grand-Prix motocyclistes, essentiellement concentré en Europe depuis ses débuts, opère une mutation planétaire.

1. Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix et leur généalogie.

1. Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix

1.1 Les deux instances décisionnelles

Le monde MotoGP est géré par deux instances décisionnelles, qui sont la FIM et la Dorna.

1.1.1 La Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).

La FIM est l'instance mondiale qui gère le sport motocycliste. Elle est la seule autorité compétente reconnue par le CIO. Elle s'occupe particulièrement des prises de décisions autour du sport motocycliste en général, des règlements, des questions de sécurité, et possède un fort poids dans toutes les décisions qui touchent au monde des Grands Prix. La FIM s'assure que les objectifs de performance des constructeurs, les objectifs télévisuels de la Dorna, et les souhaits des différentes écuries, ne soient pas en opposition avec le règlement et la sécurité des pilotes. Par exemple en 2016, l'ensemble des constructeurs MotoGP, notamment Ducati, avait développé des ailerons semblables à ceux de la Formule 1. Pour des questions d'aérodynamisme et de stabilité, en 2017, la FIM a pris la décision de les interdire pour des raisons de sécurité. Si ces ailerons venaient à toucher un pilote ils pourraient en effet causer de sérieux dommages physiques, car les motocyclettes roulant derrière¹⁸ une autre avec des ailerons se trouvent dans une zone d'air extrêmement instable, ce qui pourrait causer un déséquilibre du pilote. De plus, il aurait été difficile pour la FIM de règlementer l'utilisation de ces ailerons, pour qu'ils ne deviennent pas trop encombrants.

1.1.2 Dorna Sports.

Dorna est une entreprise créée en 1988, qui détient depuis 1992 des droits commerciaux et de télévision du MotoGP, suite à une délégation accordée par la FIM¹⁹. C'est une instance majeure de prise de décision. Elle a pour objectif de promouvoir le sport motocycliste au niveau télévisuel. Elle travaille continuellement avec la FIM pour que ses décisions restent mesurées. Les deux parties se rencontreront par exemple lors d'un Grand-Prix, et discuteront directement des futures décisions à prendre. Dorna propose certains aménagements pour que les Grand-Prix motocyclistes soient toujours plus télégéniques, comme par exemple la règle du « Flag to Flag ». Originellement en MotoGP, s'il se mettait à pleuvoir au cours de la course, celle-ci était soit stoppée, soit interrompue en laissant le temps aux équipes de changer de type de pneumatiques.

¹⁸ Dans la zone d'aspiration

¹⁹ Qui reste flou et non officiellement divulguée

Cette règle créait une irrégularité de temps pour la télévision, et refroidissait donc les diffuseurs. Avec la règle « Flag to Flag », Dorna a convaincu la FIM d'autoriser une deuxième motocyclette durant la course. Alors, dans la condition où la piste devient mouillée au cours d'une séance, les pilotes peuvent rentrer et changer de monture avec les bons pneumatiques. Ainsi, les courses MotoGP durent un temps quasiment équivalent course par course, et sécurise les diffuseurs d'images télévisées. Dorna possède également le pouvoir d'admission des écuries sur le plateau des trois catégories. Cette responsabilité n'est pas des moindres, puisqu'elle a pour mission de trouver le plateau le plus attrayant possible, le plus étoffé, et avec un bon niveau de professionnalisme.

Dorna est responsable de toutes les dépenses et recettes publicitaires. La signature de sponsors officiels du MotoGP, passe donc par cet organisme.

1.2 Les deux instances porte-parole des écuries et des constructeurs.

1.2.1 L'International Road Racing Teams Association (IRTA)

L'IRTA est l'association porte-parole de l'ensemble des écuries du plateau. Elle ne possède pas de rôle décisionnel, cependant elle est présente ou amène son point de vue lors des Grand-Prix à l'ensemble des prises de décisions de la FIM et de Dorna. L'IRTA défend les intérêts de l'ensemble des écuries en elles-mêmes. Par exemple, si dans le futur la DORNA souhaite organiser deux courses supplémentaires en dehors de l'Europe, l'IRTA rappellera que, possédant une majorité d'écuries d'origine européenne, cela engendre de forts coûts de logistique, mais également une demande supplémentaire envers leur personnel qui est déjà fortement sollicité.

1.2.2 La Motorcycles Sport Manufacturer's Association (MSMA).

La MSMA est l'association porte-parole de l'ensemble des constructeurs présents en Grand-Prix. En reprenant l'exemple des ailerons pris ci-dessus, la MSMA a pour mission de transmettre la contestation de Ducati, quant à la suppression des ailerons sur lesquelles ils s'étaient fortement appuyés pour le développement de leur motocyclette. Cependant l'IRTA et la MSMA ne possèdent pas de rôle décisionnel direct, mais plutôt de conseillers. Une harmonie entre les quatre instances reste primordiale pour pérenniser le championnat.

1.3 La direction de course

Les quatre organismes précédents discutent sur le mode de déroulement du championnat en général, alors que la Direction de course possède le rôle arbitral au moment de la course en elle-même. La Direction de course est composée de trois personnes, et relaye ses directives auprès de « commissaires de piste », qui sont le lien entre les décisions prises et les pilotes.

Ces commissaires communiquent à l'aide d'un système de drapeaux que chaque pilote connaît. Les décisions les plus communes sont : l'avertissement d'une chute dans un virage précis, le changement d'adhérence d'une portion du circuit, l'élimination d'un pilote suite au non-respect du règlement, l'arrêt de la course si les conditions météorologiques ne sont pas adaptées ou si la sécurité d'un pilote est mise en jeu.

C'est à ce niveau que les pilotes possèdent un porte-parole officiel, le « représentant des pilotes ». Si une décision est contestée par les pilotes, la Direction de course en sera informée par cette personne. Cela ne signifie pas que les pilotes n'ont aucun impact sur les prises de décisions des quatre grandes instances, mais cette influence ne se fait pas de manière directe. Leurs avis sont connus à travers le représentant des pilotes, et les managers des écuries.

Cette partie évoque les différentes institutions qui vont entrer dans le jeu d'acteur, et qui souhaiteront faire valoir leurs intérêts. La FIM souhaitera pérenniser son championnat, et donc son sport, la Dorna recherchera les profits, et la conquête des marchés. L'IRTA défendra les intérêts des écuries engagées sur le championnat, lorsque la MSMA ne manquera pas de faire pression sur l'ensemble des parties lorsqu'une décision ne leur conviendra pas, connaissant son importance primordiale dans le sport motocycliste. La direction de course est l'instance qui prendra les décisions d'urgence, notamment les pénalités, lors du roulage des motocyclettes, qui peuvent parfois avoir des conséquences au-delà du versant sportif.

1.4 Le déroulement du championnat du monde des Grand-Prix motocyclistes.

Une saison de MotoGP se déroule entre Mars et Novembre sur 18 circuits différents tout autour du monde. C'est une course au sprint, sans passer par les stands pour ravitailler. Le vendredi est consacré aux essais libres, qui permettent aux pilotes d'appréhender la piste et de mettre en place une base de réglages techniques de la motocyclette. Le samedi est consacré aux qualifications, qui détermineront les positions de départ de la course. Le pilote ayant réalisé chronométriquement le tour le plus rapide, débutera en première position. Le plus lent commencera dernier.

Ce n'est que le dimanche que la course a lieu, avec un nombre de tours dépendant principalement du rapport entre la capacité du réservoir d'essence et la distance du circuit.²⁰

Le vainqueur de la course gagne 25 points, le second 20, le troisième 16, le quatrième 13, le cinquième 11 jusqu'au quinzième qui marquera un point. Après la 15^e place ce sont des places dites « d'honneur » puisque les pilotes ne marquent plus de points. Le pilote ayant marqué le plus de points à la fin de l'année devient champion du monde. Il existe également un championnat constructeur. Un constructeur pouvant faire rouler plusieurs motocyclettes, le constructeur champion sera défini en prenant le classement de la meilleure moto de la marque lors de chaque course puis en additionnant les points récoltés en fin de saison.

Plus les écuries et les pilotes finissent à une bonne place, plus leurs sources de financement augmentent. Tout d'abord DORNA, offre des primes d'arrivées plus élevées pour le pilote et l'équipe vainqueur, qui permettent de participer à l'économie de l'écurie.

Mais les contrats avec leurs sponsors pourront également être plus lucratifs, puisqu'en gagnant, l'équipe offre une retransmission télévisée plus étendue, et intéresse donc plus de public et donc de partenaires.

Le pilote roule dans des structures encadrantes que l'on appelle des équipes, écuries ou teams. Il existe des écuries dites « officielles » (« factory ») et des teams « privés ». Les teams officiels sont les équipes où les constructeurs investissent et développent directement la motocyclette. Alors que les teams privés sont soutenus par des investisseurs divers qui achètent (ou louent), la motocyclette au constructeur, et recrutent le personnel nécessaire de façon indépendante.

Ainsi, les prémices d'explication du déroulement du championnat MotoGP est posé. La saison se déroule principalement lors de la saison estivale européenne, la course du dimanche est précédée d'essais le vendredi et samedi, pour permettre au vainqueur d'empocher 25 points. Au cumul de l'ensemble des courses, les points sont comptabilisés, le pilote, le constructeur et l'écurie en possédant le plus sont respectivement élus champion du monde pilote, constructeur et écuries.

Pour arriver au haut niveau, avec des règles strictes et diversifiées, un niveau d'intérêt des pilotes et du public toujours plus fort, le MotoGP est passé par différentes étapes.

²⁰ Mais aussi des conditions météorologiques, ou d'événements imprévus.

2. Le sport motocycliste

2.1 Les prémisses du sport motocycliste

La première motocyclette ressemble réellement à un vélo accompagné d'un moteur, elle a été créée en 1868 par Perreaux, qui lui a donné son nom, la Perreaux²¹. C'est entre 1868 et 1921 que la motocyclette a subi le plus de transformation. A partir de 1921, la motocyclette a connu moins de grandes innovations et a donc commencé à s'affiner.

Elle commençait doucement à rentrer dans une logique de performance, où les chercheurs tentaient de créer des moteurs plus puissants avec des motocyclettes de moins en moins lourdes. Avec le temps, les notions de performance et de concurrence, entraînent dans la mentalité des ingénieurs de motocyclettes.

En parallèle de ces évolutions, les coureurs motocyclistes ont rapidement voulu s'affronter. La première course internationale s'est déroulée en 1904 à Dourdan, elle regroupait l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la France et la Grande-Bretagne.

Cette course a été contestée en raison des conditions de course, c'est pourquoi ces cinq pays ont eu l'idée de créer la même année, la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes (FICM). Les premières courses nationales françaises ont été référencées en 1913. Les coureurs s'affrontaient après la guerre sur le Circuit de Picardie. C'est donc en 1913 que l'Union Motocycliste de France (UMF) a été créée, afin de structurer les courses nationales. La création de cette instance a permis d'établir des règles équivalentes pour tous, et de différencier les catégories motrices. Ainsi, les petites cylindrées concouraient entre elles, et les plus puissantes entre elles.

Année après année, les règles des différents championnats sont devenues de plus en plus précises, les motocyclettes de plus en plus performantes, et les pilotes de plus en plus sérieux dans leur préparation physique. Ainsi en 1998, la FICM se renomme Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), et sera reconnue par le Comité Internationale Olympique (CIO)²².

²¹ Cf annexe, <http://www.toutsurlamoto.com/lhistoiredelamoto.html> (consulté le 21/12/16)

²² <http://www.fim-live.com/fr/fim/la-federation/a-propos-de-la-fim/> consulté au 12/12/16

2.2 L'idée du sport motocycliste.

La motocyclette a donc été à la base créée comme moyen de locomotion pratique. Elle permettait de faire rouler un vélo sans avoir besoin de pédaler. Comme l'automobile, le sport motocycliste s'est développé à travers l'évolution technologique.

Le fait qu'un facteur mécanique vienne interférer avec la performance sportive du pilote, a fait que les constructeurs ainsi que les pilotes ont voulu entrer en compétition assez rapidement. Les constructeurs voulant prouver leur fiabilité, et les pilotes leurs performances.

Le libéralisme économique qui s'est installé au fur et à mesure du siècle, a donné du pouvoir à ces constructeurs, en terme de développement technologique, ainsi qu'en terme de lobbying. Le sport motocycliste vit aujourd'hui à travers les constructeurs, les sponsors et la télévision. Sans l'un de ces trois facteurs, le sport motocycliste déclinerait sérieusement. Le fait que les Grand Prix soient retransmis dès le début des années 50, montre l'importance de la télévision²³.

L'intérêt premier du sport motocycliste pour les constructeurs, est économique. Il existe pour eux plusieurs moyens de vendre, à l'aide de stratégie marketing, de publicité, d'effet de mode et au travers de la performance sportive. Si la motocyclette gagne, c'est qu'elle combine performance et fiabilité. Le client sera donc rassuré dans sa volonté d'achat. De plus certains accords historiques avec la FIM, peuvent être interprétés dans cette optique.

Par exemple dès 1954, la FIM rendait obligatoire la présence de 30 engagés minimum au départ de chaque course de Grand Prix. Il fallait donc que les constructeurs vendent des motocyclettes pour qu'il y ait un championnat, et qu'ils puissent être visible pour vendre encore plus. Il y a eu une sorte de « mise à l'étrier » de la part de la fédération internationale.

2.3 L'évolution des Grands Prix de vitesse depuis 1949

2.3.1 De 1949 à 1958, la domination des constructeurs européens.

C'est au cours de l'année 1949 qu'est créé le Championnat du Monde des Grands Prix de course sur route. Ce championnat est considéré mondial, car même s'il ne se déroulait qu'en Europe, il attirait de nombreux australiens et néo-zélandais.

Neufs constructeurs (toutes catégories confondues), dont certains sont encore connus aujourd'hui, étaient engagés comme Moto Guzzi, Norton, Gilera et MV Agusta.

²³ <https://www.youtube.com/watch?v=NYRbk97-21w> consulté au 14/12/16

Les pilotes s'affrontaient sur des circuits fermés non permanents, c'est-à-dire que le reste de l'année la route était ouverte à la circulation. Le seul circuit permanent sur lequel ils couraient, était celui de Monza (Italie). Le championnat possédait six épreuves, toutes en Europe. Il existait déjà un championnat pilote, et un championnat constructeur.

Le championnat était divisé en quatre catégories : 125cc, 250cc, 500cc et Sidecars²⁴. Le vainqueur gagnait dix points, et seuls les cinq premiers marquaient des points. Au vu du peu d'épreuves au calendrier, il était fréquent à cette époque qu'un pilote coure dans différentes catégories.

1958 marque une première crise d'intérêt des Grands Prix moto avec le retrait des grands constructeurs italiens, qui représentaient quatre fabricants sur cinq en 1957. Ils n'étaient plus que deux sur cinq en 1958, et plus rien ne semblait pouvoir stopper la domination de MV Agusta qui écrasa les catégories 250cc, 350cc et 500cc. Le sport motocycliste était à cette époque peu professionnalisé. Au cours des années 50 nous assistions à des contournements du règlement quant à la préparation des machines. Par exemple, en 1955 Jakob Keller pris le départ avec un étrange side-car à trois roues, alors que ses concurrents n'en possédaient que deux.²⁵

2.3.2 De 1949 à 1958, la domination des constructeurs japonais.

C'est en 1960 que le sport motocycliste, et donc le monde des Grands Prix, va connaître un second souffle à l'aide de l'arrivée d'un constructeur japonais, Honda. C'est la première fois qu'un constructeur non européen sera présent en Grand Prix. De plus, ce dernier présentera sur le plateau des pilotes japonais, ce qui est une grande nouveauté puisqu'auparavant les pilotes étaient européens ou d'Océanie.

La FIM ne tarda pas à saisir cette occasion pour augmenter l'impact du motocyclisme, puisqu'en 1961 elle instaura une augmentation de la durée des courses, ce qui amènera plus de spectacle. Le fait que les courses durent un peu moins d'une heure, donna lieu à plus de rebondissements, notamment avec l'usure des pneumatiques qui rendait les motocyclettes de plus en plus instables au fil de la course. C'est également l'année de la première course outre atlantique en Argentine. Nous glissons alors doucement vers l'idée d'un sport télévisé.

²⁴ Cf annexe.

²⁵ <http://racingmemo.free.fr/MOTO-GP-1958.htm> consulté au 14/12/16

Ces nouveautés ont débouché sur l'arrivée d'un second géant des constructeurs de motocyclettes japonaises : Suzuki.

Ainsi Honda n'était plus seul à se servir de la compétition pour élargir son marché. La concurrence sur le marché entre ces deux entreprises se matérialise, puisque Suzuki a décidé de s'investir sur les deux mêmes catégories que Honda.

Le sport motocycliste est un sport onéreux. L'audience des Grand Prix étant grandissante, le nombre de pratiquants grandissait petit à petit. Comme les motocyclettes les moins puissantes sont globalement les moins chères, le nombre de pratiquants en compétition du 50cc explose. C'est pourquoi la FIM créa en plus des autres catégories de Grand-Prix, une catégorie de 50cc en 1962.

Tous les constructeurs n'y seront pas présents, et le nombre de pilotes engagés dans cette catégorie sera régulièrement le plus bas de l'ensemble des catégories de Grand Prix²⁶. Cependant cet effet de mode qui débouche sur la création d'un championnat au plus haut niveau mondial, montre bien l'intérêt économique des différents acteurs du sport motocycliste²⁷.

Cela débouchera sur la présence de plus en plus de constructeurs, ce qui sera profitable aux organisateurs du championnat puisqu'ils seront aux commandes d'un championnat générant de plus en plus de personnes, ce qui intéressera les télévisions, amènera de nouveaux pratiquants et ainsi de suite... 1962 est la première année où les Grand Prix regroupent six catégories de cylindrées différentes, qui sont les : 50cc, 125cc, 250cc, 350cc, 500cc et les side-cars.

La FIM se sert de cette nouvelle vague pour passer à douze épreuves au calendrier, soit le double de 1949, avec notamment l'arrivée du GP du Japon, terre de nombreux grands constructeurs motocyclistes. Ce Grand Prix reste même aujourd'hui un des plus importants de la saison, car c'est pour le constructeur un moyen de démontrer directement à leur population, que leur marque est la plus performante. Cette augmentation du nombre d'épreuves traduit le fait que le sport motocycliste est une pratique de plus en plus suivie. En 1963, les GP regroupent quatorze constructeurs dont trois japonais avec l'arrivée de Yamaha, et quatre italiennes. La puissance de ces nations dans le sport moto actuel n'est donc pas un hasard.

²⁶ Büla M., 2001, « Continental Circus, 1949-1998 : 50 years of the Motorcycle World Championship », Chronosports EDS.

²⁷ Büla M., 2001, « Continental Circus, 1949-1998 : 50 years of the Motorcycle World Championship », Chronosports EDS.

2.3.3 Les années 70, une nouvelle ère

En 1969, la FIM se doit de trouver le moyen de relancer son championnat. La fédération s'attaque donc à la méthode d'attribution des points. Désormais ce seront les dix premiers qui marqueront des points.

Plus de pilotes seront récompensés, le championnat constructeur pourra être influencé par ces places, la lutte au championnat pilote sera présente à une échelle plus grande, et les constructeurs pourront se mettre en valeur à travers un autre moyen que la victoire. Par exemple, dans la catégorie 500cc lors de l'année 1969, le constructeur Linto a inscrit cinq motocyclettes dans les 14 premiers²⁸, ce qui peut être une consolation face à la suprématie de MV Agusta qui remporta 10 GP sur 11.

Au cours de la même année, les pilotes plaident pour plus de sécurité sur les circuits, et notamment à travers la demande de murs moins proche de la piste. La FIM refuse provisoirement en conservant un des circuits les plus dangereux au monde : l'Ile de Man.

Dès l'année d'après, la FIM prend une décision forte où elle décide de retirer des GP cette épreuve. Etant une des courses les plus dangereuses au monde, le Tourist Trophy (TT) restera une course incontournable. Mais la FIM a ainsi pris la décision de privilégier la sécurité des pilotes, face aux intérêts économiques.

2.3.4 La croissance de l'influence capitaliste au sein du sport motocycliste

Au début des années 80, le sport motocycliste possède de nombreux constructeurs, de nombreux participants, la presse s'y intéresse, de plus en plus de chaînes télévisées de différents pays retransmettent les courses, les règles structurent correctement le championnat, en résumé, c'est un sport reconnu de tous.

Afin de continuer son expansion, les GP vont courir en 1983 en Afrique du Sud. Ainsi le sport motocycliste est présent sur les quatre continents exploitables. Depuis quelques années la catégorie 350cc était délaissée par les constructeurs, ce qui a amené la FIM à supprimer cette catégorie en 1983.

De plus en 1984, la catégorie des 50cc est remplacée par les 80cc, légèrement plus puissantes, mais surtout plus en accord avec le marché économique de l'époque.

²⁸ Dont une seconde place au classement général

Le nombre de participants devient dès la première année, égale à celui des 500cc, ce qui traduit l'attractivité de cette nouvelle catégorie. Ce qui démontre une nouvelle fois que les bonnes relations entre les constructeurs, et les instances décisionnelles du sport motocycliste, sont déterminantes.

L'adaptation de la catégorie est intéressante pour l'ensemble des parties. Pour les pilotes cela permet de conserver une catégorie à coût réduit, les constructeurs répondent à la tendance du marché, et la FIM conserve un championnat attractif à une pluralité d'échelons.

Dans la deuxième partie des années 80, les GP s'institutionnalisent. En 1986 est créé l'IRTA (*International Racing Team Association*) pour défendre les intérêts des chefs d'écuries et de leurs sponsors face à la FIM et la DORNA. L'IRTA ne décide pas, mais elle propose leurs doléances, particulièrement autour de l'attribution des budgets et de l'organisation du calendrier.

Le championnat du monde des GP regroupe en 1987, quinze Grand Prix dont trois outre-mer, ce qui commence à se rapprocher du nombre d'épreuves présentes en 2017 (18). C'est en 1988 que le système d'attribution de points jusqu'au 15^e est mis en place afin de ne pas seulement aider les meilleurs.

C'est également l'année du passage à quatre pilotes par ligne, au lieu de 7, pour plus de sécurité au départ. Mais 1988 a surtout marqué un tournant dans l'histoire des Grand Prix, car c'est cette année qu'est créée la Dorna. Le sport motocycliste se spécialise, la FIM apporte le règlement officiel, la Dorna gère les droits télévisés et l'IRTA défend les teams.

Le sport motocycliste étant en train d'avoir une image de plus en plus soignée, la FIM décide de supprimer la catégorie 80cc en 1990, pour ne laisser place qu'aux 125, 250, 500 et side-cars.

Dorna décide d'attribuer un nom plus séduisant avec le terme GP1 pour les 500, GP2 pour les 250 et GP3 pour les 125. Seuls les side-cars ne possèdent pas de dénomination semblable. Ils sont au fur et à mesure du temps délaissés par les instances motocyclistes.

En 1991, l'alliance FIM, DORNA, IRTA, MSMA naît. C'est un énorme pas dans le système de prise de décision du MotoGP, cela permettra de rassembler les objectifs de chacun et de moins faire face à des mouvements contestataires indépendants.

En 1995, le monde des Grands Prix rechute à 5 constructeurs, mais les plus importants comme Yamaha, Honda, Suzuki, Aprilia sont toujours présents. Seul Paton, permet une légère diversification avec un pilote. Nous rentrons dans une sorte d'oligopole.

2.3.5 Les nombreux changements des années 2000

2002 est un tournant majeur de l'histoire du MotoGP puisque les motocyclettes changent de cylindrées en passant d'un moteur 500cc deux temps à un moteur 1000cc quatre temps.²⁹

Ainsi les constructeurs vont développer un type de moteur que l'on retrouve majoritairement sur le marché. C'est à cette date que le « naming » de la catégorie phare change en passant de « GP1 » à « MotoGP ».

Des écuries franchisées comme Repsol Honda Team et Marlboro Yamaha Team par exemple, déposent un dossier auprès de la Dorna, avec le nombre de machines engagées, le nombre et le nom de pilotes engagés... Le lien entre sponsor et constructeur est directement affiché dans le nom de l'écurie, et permet de rendre le sport motocycliste encore plus attractif pour le sponsoring.

La FIM tente même de réduire les coûts en autorisant un maximum de 31 pneumatiques par Grand Prix et de limiter la contenance des réservoirs. Le nombre de pneus reste énorme pour un week-end de course face à d'autres championnats. Cependant avec le facteur de conservation de performance qui permet de continuer de battre des records chronométriques, a rendu difficile une plus ample limitation.

Le choix entre la performance pure des pneumatiques, ou une performance plus constante, a amené à cet entre-deux. Avec ce choix la Dorna oblige tout de même les constructeurs à créer des motocyclettes performantes mais qui consomment moins. Et cela amène également les manufacturiers pneumatiques à fabriquer des gommages qui puissent avoir une durée de vie plus longue. Cette obligation de limiter les consommables, qui impacte positivement l'environnement écologique, étaient pour certains, en opposition à la sécurité des pilotes.

En effet les pneumatiques neufs possèdent plus d'adhérence, et avec des machines aussi puissantes, la possibilité de chute des pilotes est en théorie réduite. Dans tous les cas, ces recherches faites au plus haut niveau, permettent de retrouver aujourd'hui les produits performants qui sont à la disposition du grand public.

Dans les années 2000, le nombre de constructeurs variait entre huit et onze au maximum. Cependant, le retrait de Kawasaki en 2009 a mis à mal la situation de Dorna qui perdait un constructeur puissant en MotoGP. Pour remédier à cela, Dorna lance un appel d'offre dans le but de trouver un manufacturier pneumatique unique, qui deviendra Bridgestone. Les pneumatiques étant un facteur essentiel à la performance d'une motocyclette, puisque ce sont eux qui font le lien entre la machine et le sol, la FIM et Dorna augmentent le taux d'équité entre les pilotes.

²⁹ Ce sont deux types de catégories motrices techniquement différentes, mais en termes de puissance qui sont équivalentes.

2.3.6 La crise de 2012

Ne disposant plus que quatre constructeurs et environ quinze pilotes³⁰ en MotoGP, les instances décisionnelles tentent de relancer la diversité du championnat en créant une catégorie interne au MotoGP³¹, appelée le Claiming Rules Teams (CRT) en 2012.

Ce sont des motocyclettes pour des équipes privées, possédant un moteur de 1000cc que l'on trouve dans le commerce associé à un châssis prototype. De plus les autres MotoGP redeviennent des 1000cc. Cette réforme a permis certes de remplir la grille, mais les pilotes CRT partaient avec un réel handicap.

C'est pourquoi en 2014, le règlement change et les CRT deviennent des « Open » ou désormais les moteurs devront être fournis par un constructeur MotoGP. Avec l'aide d'avantages du point de vue du règlement en faveur des « Open », les écarts sont réduits (mais toujours présents) entre les équipes privées et les équipes factory.

La MSMA a permis de prolonger cette stratégie d'équité entre les machines. Elle s'est accordée dans le but de favoriser tout constructeur qui n'a pas encore gagné dans des conditions météorologiques sèches. Le but est de donner la chance aux nouveaux arrivants de rattraper le retard de développement que les plus anciens ont accumulé. Ainsi l'équité entre les constructeurs tend à se réduire au plus vite.

En 2016, la catégorie Open disparaît. Désormais les teams privés devront louer ou acheter des motocyclettes aux teams officiels MotoGP. Ainsi les écarts sont minimisés, et les prix de location et de ventes sont surveillés par la Dorna et la FIM afin qu'ils ne soient pas excessifs.

Même si le constructeur n'investit pas autant dans les teams officiels que dans les écuries satellites, l'écart reste minime entre les machines, et un bon pilote peut tout de même se mettre réellement en valeur sur ces machines. Les teams « factory » possèdent les toutes dernières innovations dont les teams satellites bénéficieront peu de temps après. A travers cette objectif, la Dorna veut proposer aux téléspectateurs un plateau où les pilotes et les constructeurs se disputent à armes les plus égales possibles. Avec l'augmentation de l'incertitude du résultat final, la Dorna sait que l'intérêt envers le sport motocycliste ne peut que grandir, surtout quand les écarts dans d'autres disciplines mécaniques grandissent, comme en Formule 1 par exemple.

³⁰ Alors que la moyenne de pilotes au départ d'une course motocycliste se trouve plutôt entre 20 et 30 pilotes.

³¹ C'est-à-dire qui roule en même temps.

Cet historique regroupant aller-retour de différents constructeurs, crises, évolution de règlements, nouvelles catégories ... A pour but d'expliquer le contexte actuel du sport motocycliste, et comment Dorna a su rendre son championnat plus attractif. Cette partie montre pourquoi les constructeurs japonais et pilotes européens sont si importants aujourd'hui. Le sport motocycliste est historiquement un sport européen, et génère depuis des décennies le plus grand vivier de pilotes motocyclistes. Les constructeurs japonais sont ceux qui ont relancé les Grand-Prix, et parmi ceux qui se sont investis le plus tôt. Les crises, notamment celle de 2012, servent d'expérience et expliquent l'objectif de Dorna de regrouper un maximum de constructeurs dans son championnat. Ainsi, il ne retombera pas dans un championnat hétérogène sans luttes réelles entre les pilotes, et peu spectaculaire, caractéristique indispensable pour que Dorna puisse vendre ses droits télévisés à des bons prix. La FIM défendant sa crédibilité en tant que sport à proprement parler, et Dorna recherchant le spectacle et le profit, laisse sous-entendre des objectifs parfois divergents, menant sûrement à des discussions houleuses.

3. L'objectif de Dorna.

Après la crise de 2012, où la grille de départ ne possédait que trois constructeurs d'usines (Yamaha, Honda et Ducati), Dorna a eu pour objectif ces dernières années de faire revenir les plus grands constructeurs du sport motocycliste, dont seul Kawasaki a résisté en 2017, préférant le championnat Superbike.

En 2015, le MotoGP a vu revenir deux grands noms de constructeurs motocyclistes, en la présence de Suzuki (Japon) et Aprilia (Italie). Ces deux usines sont venues s'ajouter aux trois grands, qui sont Honda (Japon), Yamaha (Japon) et Ducati (Italie). En 2017 c'est KTM (Autriche) qui est venu inscrire deux machines de plus au plateau MotoGP, et ainsi porter le nombre de constructeur à 6. Ces trois derniers ne possèdent qu'un unique team chacun, afin d'être plus concentré sur la recherche et développement de leurs machines dans le but de réduire l'écart avec les trois premiers.

Pour concourir en MotoGP, les écuries signent des contrats³² avec Dorna de 5 ans. Si une des deux parties souhaite rompre, il faudra déboursier la somme nécessaire.

Par exemple en 2009, si Kawasaki avait voulu arrêter le MotoGP au cours de son contrat, l'écurie officielle aurait dû régler une somme de 24,3 millions d'euros.³³ Cependant, un nouveau constructeur qui s'engage bénéficiera d'avantages techniques dans le but de rattraper les plus anciens. Ainsi, plus de séances d'essais sont autorisées, plus de moteurs et l'autorisation de les développer au cours de la saison.

³² Plutôt par cycle de 5 ans, selon Christophe Guyot, consultant MotoGP pour Eurosport.

³³ <http://www.asphaltandrubber.com/racing/how-much-does-it-cost-to-race-in-motogp/> consulté au 27/01/17

Aprilia n'a de son côté, pas souhaité signer de contrat avec Dorna. L'usine n'a pas voulu prendre le risque d'être contrainte de rester jusqu'en 2021. Elle a donc opté de s'inscrire dans le championnat de façon implicite, en fournissant les motocyclettes et le développement au team Gresini.

Pour que le championnat « 100% » usine voit le jour, il faudra encore attendre. Il faut laisser le temps à Suzuki, Aprilia et KTM, d'être sportivement compétitifs, pour que Dorna impose la réglementation espérée. Carmelo Ezpeleta, chef exécutif de Dorna explique le projet : « *Les constructeurs auront le droit de participer avec deux motos et l'obligation de mettre sur le marché pour les teams existants deux motos de plus, avec un maximum de six motos par constructeur.* »³⁴.

Avec ce contrat, Dorna s'engage à ne pas accepter d'autres constructeurs sur la durée du contrat, le MotoGP devient donc fermé. Dorna s'engage à geler le règlement technique sur cette période, sauf en cas d'accord à l'unanimité, ou concernant des règles liées à la sécurité, et de fixer un maximum de 20 Grand-Prix jusqu'en 2021.

Pour un championnat où les constructeurs sont pleinement investis, ce qui réduira les écarts techniques entre les machines, Dorna a imposé : « *les constructeurs qui constitueront le plateau participeront avec deux pilotes officiels et devront mettre un minimum de deux motos sur le marché, en location, sur un maximum de quatre, pour les équipes qui existent déjà dans le championnat. Ces motos auront un prix maximal de 2,2 millions d'euros par an, en incluant tout hormis les coûts liés aux chutes.* »³⁵ Ce système ne touche que les teams qui existent déjà. Si un team souhaite entrer en MotoGP, il devra se mettre d'accord avec un constructeur, sachant que Dorna vise un plateau de 25 pilotes.

Afin de resserrer les écarts entre teams officiels et teams privés, Dorna allouera des subventions 30% supérieures, aux constructeurs, et notamment aux teams satellites. Ainsi, ces derniers auront la capacité de financement de payer la location des motocyclettes au prix fixé.

Pour finir, Dorna a un objectif de réduction des dépenses, pour une meilleure équité entre les écuries.

La place omniprésente de Dorna à tous les niveaux dans son championnat n'est donc plus mise en cause. Nous commençons à identifier clairement l'objectif de Dorna, et ce qu'elle met en place pour conquérir les chaînes télévisées. Que ce soit par l'aide aux nouveaux constructeurs, et la fidélisation, Dorna sécurise la base d'un championnat motocycliste, les constructeurs, pour entreprendre son envie d'expansion sereinement.

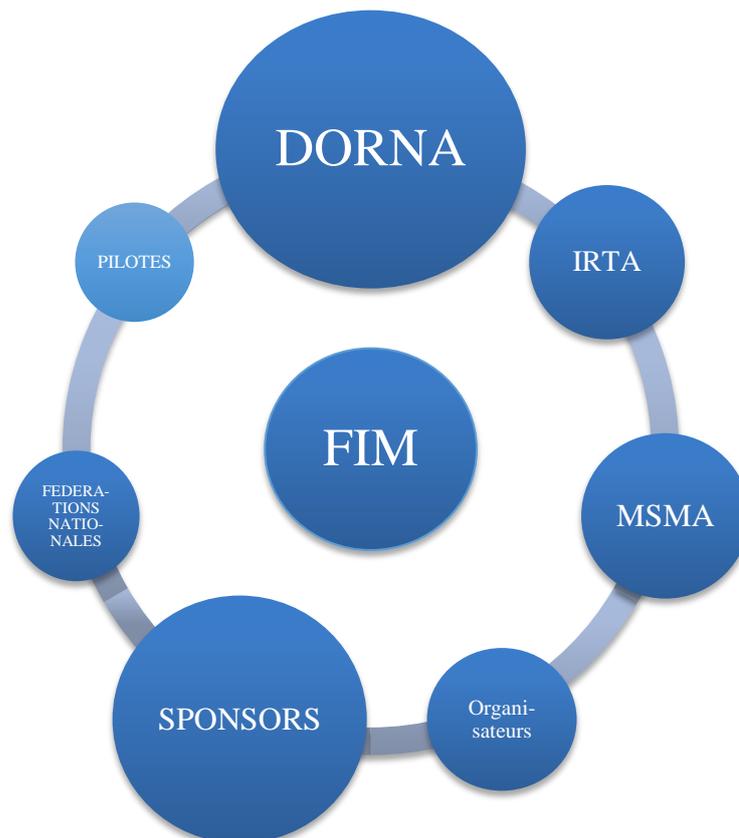
³⁴ <http://fr.motorsport.com/all/article/?id=553336> consulté le 05/02/17

³⁵ <http://fr.motorsport.com/motogp/news/motogp-un-avenir-trace-jusqu-en-2021/> consulté le 05/02/17

II. Relation et dépendance croisée des acteurs du championnat du monde des Grand-Prix motocyclistes

1. Les acteurs du MotoGP.

Les différents intervenants dans les Grand-Prix motocyclistes(1).



La FIM supervise l'ensemble des acteurs du MotoGP, mais tous sont en relation plus ou moins étroite les uns avec les autres. J'ai placé la FIM au centre car quelles que soient les décisions prises, elle possèdera un droit de véto. Dorna est en haut en plus gros, car c'est majoritairement elle qui possède les reines du championnat MotoGP, face à l'IRTA et la MSMA en plus petit, au vue de leur position de conseiller auprès de Dorna et de la FIM, et non pas de décisionnaire. J'ai grossi le cercle « SPONSORS » car sans lui le financement de cette pratique serait quasiment impossible, et son rôle auprès des pilotes, des teams, des constructeurs, de Dorna et de la FIM est prépondérant. Enfin, les organisateurs, les fédérations nationales et les pilotes sont mis en retrait, car même si sans eux la course motocycliste n'est pas possible, leur impact auprès des institutions du MotoGP n'est pas aussi fort que les cinq autres acteurs. Le rôle institutionnel de la FIM, de Dorna, de l'IRTA et la MSMA étant étudié au cours de la partie précédente, nous allons nous intéresser au cours de cette partie, au système de fonctionnement interne de ce championnat.

Tout d'abord appuyons nous sur des chiffres permettant de mieux cerner l'ampleur de ce championnat mondial. C'est à partir de 1974 que l'intérêt des entreprises envers le MotoGP a pris, notamment grâce à Olivier Chevalier. Afin de pouvoir financer sa saison de course moto, il trouve un manufacturier de cigarettes français : la SEITA.

Lorsque cette entreprise a souhaité investir un peu plus dans le sport motocycliste, Chevalier l'avait dirigé vers un autre team Yamaha, ce qui a donné lieu à une longue relation entre Gauloises et Yamaha. Lorsque dans les années 90, Le journal « Les Echos » dénombre un investissement des cigarettiers autour des 60 millions d'euros auprès d'équipes et de circuits³⁶, ce n'est donc pas une surprise.

Avec des données représentatives récentes difficilement trouvables, l'unique article sur le MotoGP permettant de donner un ordre d'idée de la notoriété du championnat, est paru en 2005 dans le journal économique : « Les Echos »³⁷.

A l'époque, DORNA, qui détient les droits commerciaux du Championnat du Monde MotoGP, possédait un chiffre d'affaire de 90 millions d'euros pour 115 salariés. Le chef exécutif, Carmelo Ezpeleta, affirmait une augmentation de 20% de téléspectateurs et de spectateurs par rapport à 2004. Les courses étaient retransmises dans 200 pays, et regroupaient 5,2 milliards de téléspectateurs cumulés.

DORNA percevait 29 millions d'euros par le sponsoring, une somme équivalente aux droits de retransmission télévisés, et aux alentours de 31 millions d'euros par les organisateurs de GP.³⁸

Nous pouvons ainsi nous représenter un peu mieux ce que génèrent les Grand-Prix motocyclistes, et les acteurs qui interviennent. Les sommes évoquées permettent de mesurer l'importance des droits télévisés, et des sponsors. Ainsi nous pouvons mieux comprendre l'influence qu'ont ceux-ci dans le jeu des prises de décisions, autour du dilemme entre la priorité au versant sportif ou au côté économique.

1.1 Les organisateurs de Grand-Prix motocycliste

En effet, pour qu'une course ait lieu il faut un organisateur par GP, qui puisse promouvoir l'évènement, mettre en place les infrastructures nécessaires, et réunir le personnel adéquat.

³⁶ http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm
consulté au 04/01/17

³⁷ http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm
consulté au 04/01/17

³⁸ http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm
consulté au 04/01/17

Les organisateurs possèdent un rôle essentiel dans le championnat du monde MotoGP. Certes, cette activité représente généralement pour eux une activité à but lucratif, mais c'est surtout un moyen de délégation pour Dorna afin de promouvoir son championnat tout autour du monde.

La répartition des GP sur le calendrier ne se fait évidemment pas au hasard, ou en fonction du rapport saisons climatiques/clémence météorologique, car débiter ou conclure le championnat représente forcément un avantage économique.

La première course est la mise en application, après quatre mois de trêve hivernale, de l'ensemble des transferts des pilotes, d'éventuelles modifications de règlements, et/ou de nouveauté de la part des constructeurs. Il est logique que l'ensemble des amateurs de motocyclismes soient plus mobilisés que lors du milieu du championnat. Idem pour la dernière course. C'est ici que les titres mondiaux peuvent éventuellement se jouer, et ainsi retenir l'attention de plus de spectateurs que le reste de l'année. Cette répartition se fait donc en fonction de la somme apportée à Dorna.³⁹ Le promoteur se voit donc réserver le droit d'attribuer les Grand-Prix, en monnayant leurs places dans le calendrier. C'est encore une fois une délégation de responsabilités de la FIM vers Dorna.

La sélection des circuits du championnat, se fait plutôt par Dorna, en fonction des critères de sécurité, d'infrastructures présentes (nombre de tribunes, nombre de garages, taille du circuit, directeur du circuit, taille de l'espace spectateur ...), de tribunes modulables supplémentaires afin d'accueillir plus de spectateurs... DORNA se tourne alors vers les organisateurs potentiellement intéressés, et les sélectionnera principalement en fonction de la somme apportée, le plateau de pilotes proposés et le nombre de pilotes nationaux présents.⁴⁰ En effet, il est logique pour la Dorna que l'absence de pilotes argentins, par exemple, pour le GP d'Argentine, constitue un risque de perte de spectateurs, qui se sentiraient moins concernés par la course. Pour des nations importantes du sport motocycliste comme l'Espagne, l'Italie, ou la France, la présence d'au moins un pilote par catégorie de Grand Prix, est préférable. Pour des nations où le sport motocycliste est moins développé, comme l'Argentine, le Qatar ou la République Tchèque, la présence d'au moins un pilote dans l'ensemble des trois catégories, peut être un bon point de départ.

Les organisateurs peuvent alors parfois apporter une aide financière à leur pilotes nationaux, afin qu'ils puissent être présent sur la ligne de départ du championnat, et ainsi porter l'intérêt du public lors de leur Grand Prix national. Nous pouvons prendre l'exemple de Sebastian Porto qui, pour le retour au calendrier du GP d'Argentine en 2014, est sorti de sa retraite sportive datant de 2006, pour courir ce Grand-Prix en Moto2.

³⁹ Selon Christophe Guyot, consultant MotoGP pour Eurosport

⁴⁰ Elle sélectionne généralement les mêmes organisateurs puisque les courses de GP sont généralement un succès

L'organisation d'un GP représente un coût important, par exemple en 2015 le budget d'organisation du GP de France s'élèverait à 7,5 millions d'euros.⁴¹

Pour organiser un tel évènement il y a également les participations de prestataires et concessionnaires, à hauteur de 400 000 euros, des hébergements pour 1,5 millions d'euros⁴² et les dépenses au sein de la restauration monteraient à 600 000 euros⁴³. En ce qui concerne les dépenses locales, elles atteindraient 40 000 euros⁴⁴, les dépenses locales des campeurs grimperaient jusqu'à 3 millions d'euros⁴⁵, et celles des autres spectateurs à 1,36 millions d'euros. Si l'estimation totale de ces dépenses injectées dans l'économie locale est précise, nous pouvons affirmer que l'impact du GP de France atteint 15 millions d'euros⁴⁶. C'est le second plus grand évènement de sport mécanique en France, derrière les 24 heures du Mans automobile, avec un bilan carbone cumulé sur les trois jours de Grand-Prix, inférieur à celui de Roland-Garros.

Claude Michy, organisateur du GP de France, affirme que cet évènement représente pour la région 400 emplois à l'année. Claude Michy est un homme d'affaires français d'envergure. Il est président du club de football professionnel de Clermont-Ferrand (Ligue 2)⁴⁷, et organise le Grand-Prix de France motocycliste depuis 1994 à l'aide de son entreprise d'évènementiel sportif : Philibert et Associés (P.H.A).⁴⁸ Dorna lui délègue alors l'organisation du Grand-Prix, ce qui comprend la location de circuit auprès du l'Automobile Club de l'Ouest, la vente des billets, la disposition des écuries sur place...

Cette collaboration n'est pas prête de s'arrêter. Le journal « Le Monde » affirme en 2016, que « [...] *la Dorna, organisateur du championnat du monde MotoGP, l'Automobile Club de l'Ouest présidé par Pierre Fillon et PHA/Claude Michy ont annoncé, le 7 mai, qu'ils prolongeront leur collaboration jusqu'en 2021. [...]* »⁴⁹

L'organisateur est un acteur primordial, qui est à la fois une source de financement pour Dorna, regroupant des sponsors de poids, et permettant le déroulement d'une course. Cette partie met en lumière un acteur qui possède une influence dans les prises de décision de Dorna et de la FIM. Sans eux le déroulement des courses ne peut avoir lieu, le poids de leur partenaire financier augmente leur influence auprès de Dorna, qui ne doit pas les perdre.

⁴¹ <http://www.lemainelibre.fr/actualite/sarthe-ce-que-rapporte-le-grand-prix-de-france-moto-25-03-2015-129404> consulté au 12/01/17.

⁴² Basé sur 3000 chambres d'hôtel et 500 chambres d'hôtes, ce qui représente approximativement 6 000 personnes.

⁴³ Sur une base équivalente de 6000 personnes

⁴⁴ Qui sont l'ensemble des dépenses en carburant, péages, achats divers, sur une base de 6000 personnes

⁴⁵ Sur une base de 40 000 campeurs

⁴⁶ Au niveau local, et sachant que d'autres facteurs ne rentrent pas en compte comme les frais de transport, diverses offres d'hébergement comme AirBnB, mais aussi les dépenses de l'organisateur hors secteur local qui s'élèvent à 3,5 millions d'euros. <http://www.lemainelibre.fr/actualite/sarthe-ce-que-rapporte-le-grand-prix-de-france-moto-25-03-2015-129404> consulté au 12/01/17, en plus de <http://www.motoservices.com/actualite-competition/MotoGP-2015-Le-GP-de-France-a-des-retombees-economiques-colossales-10-millions-d-euro.htm> consulté le 12/01/17

⁴⁷ <http://www.clermontfoot.com/club/organigramme> consulté au 27/01/17

⁴⁸ <http://www.gpfrancemoto.com/fr/formulaire/promoteur-claude-michy> consulté au 27/01/17

⁴⁹ http://www.lemonde.fr/sports-mecaniques/article/2016/05/08/ca-roule-pour-le-grand-prix-de-france-moto_4915567_1654646.html consulté au 27/01/17

Dorna possède également ses atouts puisqu'il ne faut pas oublier que c'est elle qui choisit où auront lieu les Grand-Prix. Dorna doit donc proposer un championnat le plus spectaculaire possible aux organisateurs, qui remplira les tribunes, sans oublier le versant sportif qui permet à cette pratique de conserver de la crédibilité.

1.2 Les écuries des Grand-Prix motocyclistes

Pour rappel, en 2017, il existe trois types d'écuries : les écuries⁵⁰ officielles⁵¹, les écuries satellites et la position du constructeur Aprilia.

Les teams « factory » comme ceux de Yamaha, Honda, Ducati, Suzuki, et KTM, sont les écuries gérées par les constructeurs eux-mêmes. Ce sont les mécaniciens et l'équipe technique liés au constructeur qui se déplacent. Le développement des motocyclettes, le travail de maintenance se font dans les locaux de l'usine.

Les teams satellites sont des écuries indépendantes, qui louent⁵² des motocyclettes aux constructeurs. Le personnel est principalement salarié ou bénévole d'un employeur détaché des usines, comme Hervé Poncharal ou Lucio Cecchinello, respectivement directeur des teams Tech3 et LCR. Ces teams satellites sont voulus par la Dorna, dans le but de remplir la grille de départ, et ainsi créer du spectacle à toutes les échelles. Si ces écuries n'étaient pas présentes, le nombre de pilotes serait très restreint, et le championnat perdrait en attractivité. Ces teams permettent non seulement de remplir les grilles de départ, mais aussi de permettre aux pilotes talentueux de se mettre en avant. Ainsi, la FIM et Dorna laisse une illusion de challenge sportif. Le promoteur a incité Honda, Yamaha et Ducati, étant des constructeurs de longue date au sein du MotoGP, à fournir des motocyclettes aux teams satellites sous forme de location. Les usines sont par la suite libres d'opter pour leurs propres stratégies.

Ainsi, Yamaha a décidé de ne fournir que quatre machines pour deux pilotes au team Tech3⁵³, dans le but de repérer les pilotes de demain. En n'offrant que quatre motocyclettes, Yamaha offre aux pilotes de Tech3 des machines vraiment proches des motocyclettes officielles, permettant à ces pilotes de s'exprimer pleinement. C'est une stratégie risquée puisqu'il ne faut pas oublier que ces écuries restent avant tout rivales, et offrir des machines très performantes à un concurrent, augmente les chances de le retrouver devant soi.

⁵⁰ Ou team

⁵¹ Ou factory

⁵² Ou sont sujets à un prêt, cette information n'est trouvable qu'en lisant les lignes des contrats liant les deux partis.

⁵³ Soit un total de quatre

Cette obligation de la Dorna n'entre pas (encore) en compte pour Suzuki et KTM, puisque ces deux constructeurs sont encore nouveaux dans le championnat, et doivent avant tout se concentrer sur les propres performances de leurs machines officielles.

Pour finir, il y a l'exception d'Aprilia qui n'est ni « factory », ni satellite. En effet, Aprilia n'a pas souhaité signer de contrat avec Dorna les liants de 2016 à 2021, pour intégrer le cercle des constructeurs officiels.

Aprilia étant constructeur, ce n'est pas une écurie satellite. Aprilia a décidé de déléguer ses machines au team Gresini, et de les développer à travers cette écurie. Sans être liée à Dorna, Aprilia peut quitter le championnat quand elle le souhaite, mais ne possède pas les avantages destinés aux constructeurs sous contrat avec Dorna.

Les écuries présentes sur le plateau MotoGP 2017(2).

Usines	Honda	Yamaha	Ducati	Suzuki	Aprilia	KTM
Teams officiels	Repsol Honda	Movistar Yamaha	Ducati Corse	Suzuki Ecstar	Aprilia Racing Team Gresini	Red Bull KTM
Teams satellites	LCR Honda	Tech3 Yamaha	Pramac Ducati			
	Marc VDS Honda		Reale Esponsorama Racing			
			Pull & Bear Aspar Ducati			

2. Les sponsors dans le championnat des Grand-Prix motocyclistes

Le journal économique « Les Echos »⁵⁴ montre clairement, que le succès grandissant du MotoGP à partir des années 2000, a poussé par exemple en 2005, Telecom Italia à parrainer le Grand Prix du Mans et du Mugello (Italie) en collaboration avec le groupe Alice.

⁵⁴ http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm
consulté au 04/01/17

Ce partenariat s'élèverait à 500 000 euros par GP. En effet, nous pouvons avancer que plus une pratique sportive regroupe un nombre de personnes élevé, plus l'intérêt et l'investissement des sponsors est important. Ce constat est confirmé, puisqu'en 2004 1,6 millions de spectateurs se sont déplacés sur les 17 GP⁵⁵, lorsqu'en 2016 ce chiffre s'élevait à plus de 2,6 millions, répartis sur 18 GP⁵⁶. Ainsi, avec l'explosion du sport business ces dix dernières années, et l'augmentation de la popularité du MotoGP, ces chiffres ont très certainement augmenté en 2016.

Lors du GP de France 2016, la revue spécialiste « Moto Journal » a rapporté une audience de 900 000 téléspectateurs sur France3, et plus de 260 000 sur Eurosport. 1,1 millions de téléspectateurs dans l'après-midi d'un dimanche de Mai, est un score non négligeable.⁵⁷ C'est un chiffre de plus qui permet d'évaluer la popularité du sport motocycliste.

Nous pouvons ainsi en conclure qu'une pratique réunissant plus de monde, attire plus de sponsors, faisant augmenter le prix de l'offre d'un contrat de sponsoring avec Dorna.

Dorna possède des sponsors officiels, des sponsors titres, ainsi que des fournisseurs officiels pour chacune des trois catégories des Grand-Prix. Selon le site internet officiel MotoGP⁵⁸, « Être Sponsor Officiel permet à une marque d'explorer de nouvelles opportunités B2B ainsi que d'intégrer le prestigieux groupe des entreprises internationales déjà engagées en MotoGP. ». « Être sponsor titre d'un Grand Prix confère la plus haute visibilité et une forte association avec l'évènement. Le Sponsor titre est visible durant tout le week-end du Grand Prix, au plus près de l'action, et devient le symbole de la course. ». « Tout au long de la saison, les différents Fournisseurs du MotoGP™ jouent un rôle clé en fournissant le matériel, l'équipement et la logistique nécessaire à l'organisation du MotoGP™. ».

En résumé, les sponsors officiels sont les partenaires financiers⁵⁹ officiels de la Dorna, comme DHL, qui aura transporté en 2015, 80 motocyclettes et 350 tonnes de matériel sur 90 000 kilomètres⁶⁰. Les sponsors titres sont ceux visibles sur les Grand-Prix, et les fournisseurs officiels⁶¹ sont ceux qui participent à l'organisation du championnat.

⁵⁵ http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm consulté au 04/01/17

⁵⁶ <http://www.motoservices.com/actualite-competition/MotoGP-2016-Le-classement-mondial-des-circuits-par-le-nombre-de-spectateurs.htm> consulté au 27/01/17

⁵⁷ <http://www.moto-journal.fr/sport/motogp-au-mans/> consulté au 27/01/17

⁵⁸ <http://www.motogp.com/fr/sponsors> consulté au 26/01/17

⁵⁹ Sponsors numéraires

⁶⁰ <http://www.motogp.com/en/news/2015/07/17/motogp-signs-official-logistics-partner-deal-with-dhl/180240> consulté le 27/01/17

⁶¹ Sponsors en nature

2.1 La portée des Grand-Prix motocyclistes

En 2016, le Grand Prix de République Tchèque (Brno) a été l'étape la plus fréquentée, puisqu'elle a atteint 240 695 personnes⁶² sur trois jours d'épreuve. Le Grand Prix de France au Mans a réuni 178 073 personnes, et se place au cinquième rang des GP les plus fréquentés.

En 2016, le GP du Mans a attiré 195 450 personnes et se place quatrième, ce qui montre que le sport motocycliste ne perd pas de sa popularité au fil des années.⁶³

En 2016, pas moins de 90 chaînes télévisées ont retransmis le championnat du monde MotoGP, tout autour du monde. Les chaînes qui possèdent ces droits sont parmi les plus importantes du monde sportif puisqu'il s'agit de Bein Sports aux Etats-Unis et au Canada, de Skysports en Italie avec une chaîne 24/24 MotoGP, Movistar+ en Espagne et Eurosport en France.⁶⁴

La plupart de ces chaînes étant payantes, des chaînes gratuites possèdent également des droits de retransmission, dont France 3 pour la diffusion du GP de France, et 8TV (Italie) pour huit GP. Ce début de mobilisation des chaînes télévisées gratuites montre l'intérêt grandissant du sport motocycliste, et permet de promouvoir les GP motocyclistes à une plus grande échelle.

2.2 L'intérêt des sponsors dans les Grand-Prix motocyclistes.

Jean-Claude Olivier, PDG de Yamaha Motor France en 2004, ainsi que Konica Minolta Holdings, firme japonaise d'impression de documents, expliquent l'intérêt que porte le sport motocycliste pour les constructeurs et les sponsors. En 2004, Monsieur Olivier justifiait que « *si jamais une marque ne peut évaluer les retombées commerciales de la compétition* », la course « *donne une caution et une garantie sur sa fiabilité vis-à-vis de ses clients* ».

Avec Valentino Rossi dans ses rangs, déjà quatre fois champion du monde en 2004, puis neuf fois en 2016, Yamaha possède une utilité d'investissement dans le MotoGP. Cela se traduit par une dépense dans la compétition motocycliste de 1 % de son chiffre d'affaires mondial.

⁶² <http://www.gp-inside.com/9495/18-nov-2014/classement-des-affluences-sur-les-grand-prix-la-france-dans-le-top-5> consulté au 04/01/17

⁶³ <http://www.ouest-france.fr/sport/moto/motogp/motogp-le-grand-prix-de-france-4e-affluence-mondiale-cette-saison-4615107> consulté au 04/01/17

⁶⁴ <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/04/19/de-nouveaux-sommets-pour-la-retransmission-tv-du-motogp/198710> consulté au 20/01/17

Selon Philippe Debarle, journaliste spécialisé dans le sport motocycliste, Yamaha posséderait un chiffre d'affaires de 410,3 milliards de yens en 2014⁶⁵.

Pour Konica Minolta, qui représente 11 milliards d'euros en chiffre d'affaire mondial, mais qui sponsorise également un nouveau team Honda, « *La moto véhicule parfaitement les valeurs de notre groupe, qui sont la performance, la passion, le travail en équipe, la précision et la prise de risque quand une opportunité se présente* » d'après Emmanuel Deneuve, directeur général de la filiale française.

En parlant de la motocyclette en général, il ajoute : « *Elle est porteuse en Europe notamment auprès des jeunes avec des audiences en hausse et l'investissement est nettement plus abordable que celui de la F1* ». Malgré un prix plus abordable que la Formule 1, le groupe a investi 3,3 millions d'euros en MotoGP sur un contrat de trois ans.⁶⁶

2.3 L'impact des sponsors dans les teams de Grand-Prix.

La dépendance des écuries envers les sponsors est telle, que les sponsors viennent à influencer explicitement les choix de l'écurie. Par exemple, en 2016 le sponsor numéro un du team officiel Ducati est le fabricant de cigarette Philip Morris⁶⁷, propriétaire du groupe Marlboro. Ainsi, même si l'affichage de marque de cigarettes et d'alcool sur les motocyclettes est interdit depuis 2005, la couleur rouge symbolique de Marlboro est conservée. Même si certains diront que le rouge est la couleur symbolique de Ducati, nous pouvons voir qu'en 2007, le team officiel contournait la réglementation, en affichant implicitement le logo de la marque de cigarette.⁶⁸ Nous pouvons également prendre comme exemple, plus explicite de Yamaha et la marque de cigarette Camel.

La Yamaha est d'origine rouge, puis a tourné vers le bleu, avec notamment la présence du partenaire Gauloises aux couleurs bleues.

Nous voyons par la suite apparaître en 2006, année du partenariat avec Camel, en plus de l'autocollant de la marque, une motocyclette devenue jaune, couleur de ce dernier fabricant de cigarettes.

Mais l'influence des sponsors titres de s'arrête pas là. Le sponsor apportant la plus importante contribution financière, peut influencer voire décider le choix du pilote.

Ce n'est pas toujours le cas, mais dans certaines situations, la corrélation entre les nationalités du sponsor et du pilote, peut être un atout marketing pour le partenaire.

⁶⁵ Soit un peu moins de 3,4 milliards d'euros au 12 février 2017, soit 34 millions dans le sport motocycliste si l'on suit la logique de 2004 présenté par le journal les Echos .

⁶⁶ http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm consulté au 04/01/17

⁶⁷ <http://www.ducati.fr/partners/motogp/index.do> consulté au 26/01/17

⁶⁸ Cf. annexe.

Par exemple, l'arrivée du groupe italien Fiat sur les carénages du team officiel Yamaha en 2007, peut être expliquée par la présence de Valentino Rossi au sein du team.

En effet, à cette époque Rossi est au sommet de sa carrière, et au moment de son départ chez Ducati en 2010, le sponsor Fiat part de chez Yamaha. Au moment du retour de Rossi chez Yamaha en 2013, le retour de Fiat, à travers la branche Iveco, se fait également. Mais ce n'est pas toujours le cas puisqu'en 2016 chez Ducati officiel, constructeur italien sponsorisé par Philip Morris qui est américain, la nationalité des pilotes était italienne.

Les teams sont également dans une logique de performance. Aprilia, jeune constructeur de MotoGP italien, sponsorisé par Piaggio⁶⁹, qui est également un groupe italien, possède un pilote espagnol et un pilote allemand. Cela démontre que l'écurie est dans une optique de développement de la machine, et qu'outre l'aspect financier, Aprilia cherchait en priorité à se placer au-devant de la scène.

2.4 Les sponsors et les pilotes

Les sponsors ne sont pas seulement investis auprès des écuries, en effet avec un équipement étoffé pour plus de sécurité, les pilotes inscrits sur le championnat des GP motocycliste, possèdent majoritairement, pour ne pas dire tous, des contrats d'équipements. Un pilote doit s'équiper d'un casque, de gants, d'une combinaison intégrale en cuir, d'une plaque dorsale et de bottes montantes.

Il existe des marques différentes pour chaque produit. Les GP motocyclistes étant diffusés dans le monde entier, même le dernier de la plus petite catégorie peut passer à la télévision lors des séances d'essais. Ainsi, l'intérêt des fabricants d'équipements est concentré sur l'ensemble des pilotes.

Les pilotes peuvent gérer leurs intérêts seuls, avec le conseil d'amis, de la famille ou d'agents. Les tops pilotes peuvent également posséder des sponsors différents comme des boissons énergisantes, des montres, des vêtements, mais aussi leurs fédérations nationales.

2.4.1 Le rôle des fédérations nationales.

Chaque fédération accorde une importance différente au sport de haut niveau. En fonction de sa place, les subventions envers les pilotes de haut niveau sont plus ou moins importantes.

Même si la fédération soutient généralement ses sportifs de rang mondial, Jacques Bolle, président de la FFM en 2016, nous explique le rôle de la fédération à ce niveau : « *A la Fédération, contrairement à ce que certains pensent, nous n'avons pas que les 1% de pilotes de vitesse internationaux à gérer, mais des centaines de pilotes, dont la majorité sont en motocross.*

⁶⁹ Aprilia étant une filiale de Piaggio.

La vitesse ne représente en effet que 25 % des licenciés. Pour ce qui est des pilotes de vitesse, oui nous en aidons certains plus que d'autres. Avant, un pilote qui était dans le top 10 en Grands Prix trouvait sans problème un guidon et vivait même correctement de la course. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Même si vous terminez dans le top 5, vous devez souvent amener un budget qui peut être de l'ordre de 200/300 000 €. Si l'aide de base de la Fédération est la même pour tous et évolue en fonction des championnats (MotoGP, Moto2, Moto3, Superbike, Supersport, etc.), il nous arrive d'aider certains pilotes un peu plus que d'autres à un tournant de leur carrière.

A ce moment-là, oui, les aides se décident de manière souveraine, sur des critères sportifs et je pense objectifs. Les sommes demandées sont tellement élevées que nous sommes obligés de trancher et, malheureusement, nous ne pouvons pas aider tout le monde. Aujourd'hui, si Loris Baz est en MotoGP, c'est notamment grâce à l'aide de la FFM et de Claude Michy. Nous nous sommes en effet mis d'accord avec le promoteur du GP de France pour aider les mêmes pilotes, afin que l'apport au final soit plus conséquent. Ça a été le cas pour Loris Baz cette année, l'année prochaine ce sera peut-être un autre. On a aussi aidé à plusieurs reprises Johann Zarco. Je précise que ce type d'aide de la part de la FFM n'existe que depuis mon arrivée à la présidence de la Fédération. »⁷⁰

Cependant, elle peut également intervenir d'une autre manière dans la promotion de son image, à travers la création d'une écurie. La fédération française de motocyclisme peut créer par exemple, un team FFM⁷¹, avec des pilotes français et une équipe technique française, comme cela a été fait en 2006 avec Mike di Meglio comme pilote. Il terminera 26eme du championnat du monde 125cc. De même, en 2016, la fédération italienne avait également son propre team en catégorie Moto3. Les pilotes Valtulini et Petrarca, finiront respectivement 33eme et 34eme du championnat. En résumé, les fédérations nationales peuvent apporter un soutien financier direct aux pilotes pour les aider à s'inscrire en GP, ou bien créer une écurie fédérale.

Nous pouvons remarquer lors de ces paragraphes une dépendance totale du sport motocycliste envers les partenaires financiers, que ce soit pour le championnat, les écuries ou les pilotes. Cette partie montre l'intérêt des sponsors dans cette pratique, notamment avec l'exemple de Rossi et Fiat. Même si pour l'instant le MotoGP attire du public, il est difficile de voir le sport motocycliste évoluer à un tel niveau d'excellence sans sponsors. Cet acteur est donc un facteur que la FIM ne doit particulièrement pas négliger dans ses prises de décisions qui valorisent le versant sportif et sécuritaire. Dorna ne manquant pas de favoriser les partenaires financiers...

⁷⁰ http://www.sport-bikes.fr/news---interview----jacques-bolle-----nous-avons-toujours-une-epée-de-damocles-au-dessus-de-la-tête---_a11168_c11.html (consulté au 06/02/17)

⁷¹ Fédération Française de Motocyclisme

III. Un projet d'extension médiatique du MotoGP, qui s'appuie sur la télévision et la nationalité des acteurs.

Le sport motocycliste est un des rares sports qui repose dans sa logique interne, sur des entreprises à but lucratif. Les constructeurs sont présents sur les courses avec l'ambition de retomber économiques sur le marché mondial motocycliste, et sans eux ce sport ne serait pas praticable.

1. Répartition mondiale de la culture du sport motocycliste à travers son championnat phare : les Grand-Prix.

Au-delà de l'aspect économique, le sport motocycliste est croissant mais n'est pas un phénomène mondial, comme des sports comme le basket-ball ou le football. Nous retrouvons des cultures relativement semblables sur les grilles de départ de GP.

L'Asie possédant un grand nombre de constructeurs compétitifs, ces derniers ont permis l'intégration de pilotes asiatiques au sein d'un sport d'Europe de l'Ouest⁷².

En tant qu'ex colonies européennes, les Australiens, et Néo-zélandais font également partis du paysage des pilotes motocyclistes professionnels.

Cependant pour des régions comme l'Amérique centrale, l'Amérique du Sud, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Europe de l'Est, le nombre de pilotes inscrits en Grand-Prix reste faible, voire inexistant. Dorna cherche généralement à placer des courses, là où le public sera présent, ou dans le but d'ouvrir son championnat à différentes régions du monde. Le fait qu'en 2017, 10 GP sur 18 se déroulent en Europe de l'Ouest, et douze GP dans toute l'Europe, démontre que l'intérêt du sport motocycliste de vitesse⁷³ demeure principalement sur le vieux continent. Le premier africain vainqueur d'un GP, fut Brad Binder (Afrique du Sud) en catégorie Moto3 en 2016. C'est un réel signe que Brad Binder a lancé, puisqu'il finit champion de cette catégorie, et démontre ainsi que des régions sur lesquelles le sport motocycliste n'est pas culturellement implanté, peuvent réussir au plus haut niveau. Son exploit n'est d'ailleurs pas passé inaperçu puisqu'il raconte : « *Je crois que l'impact a été assez important. J'ai reçu un nombre incroyable de demandes venant des médias. Mon téléphone sonnait toutes les deux secondes. J'ai dû le laisser dans la voiture durant tout le week-end. Depuis hier (dimanche), j'ai parlé avec sept ou huit médias de mon pays, quelque chose est en train de changer.* »⁷⁴

⁷² 2 GP en Asie de l'Est en 2017, l'attestent.

⁷³ Puisque c'est aux Etats-Unis que le plus grand championnat de motocross a lieu.

⁷⁴ <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/09/29/binder-quelque-chose-d-important-pour-l-afrique-du-sud/212130> consulté le 01/02/17

C'est également une victoire pour Dorna que d'ouvrir son championnat à ce continent. Brad Binder, est cependant issu de l'immigration européenne, et la victoire d'un pilote en GP de nationalité Marocaine, Ghanéenne, ou Irakienne, n'est pas proche, puisqu'aucun pilote du Maghreb, d'Afrique Centrale ou du Moyen-Orient, n'est représenté en 2017 dans le championnat des Grand-Prix et Superbike. Brad Binder explique la nécessité de s'exporter pour rouler : « *En Afrique du Sud, il n'y a pas de compétition qui permette de progresser comme il y en a ici en Espagne par exemple. Je cours contre les mêmes adversaires depuis que j'ai 12 ans et ça a été très positif.* »⁷⁵.

La répartition des nations au sein du Championnat du Monde des Grand-Prix(3).

	Moto3	Moto2	MotoGP	Total	Nombre de victoires par nation
Espagne	11	11	10	32	16
Italie	15	8	5	28	10
Japon	5	4	2	11	1
France	4	3	1	8	7
Grande-Bretagne	2	2	4	8	5
Allemagne	3	3	1	7	1
Malaisie	3	2	0	5	2
Australie	1	2	2	5	1
Suisse	0	4	0	4	4
Afrique du Sud	2	1	0	3	7
République Tchèque	2	0	0	2	0
U.S.A	0	1	1	2	0
Belgique	1	1	0	1	0
Hollande	1	0	0	1	0
Argentine	1	0	0	1	0
Mexique	1	0	0	1	0
Saint-Marin	1	0	0	1	0
Portugal	0	1	0	1	0
Thaïlande	0	1	0	1	0
Irlande	0	0	1	1	0
Colombie	0	0	1	1	0
Finlande	0	0	1	1	0

⁷⁶

⁷⁵ <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/09/29/binder-quelque-chose-d-important-pour-l-afrique-du-sud/212130> consulté le 01/02/17

⁷⁶ http://resources.motogp.com/files/results/2016/VAL/table2.pdf?v1_56e2e77b consulté au 01/02/17

Même si en 2016 les Grand-Prix ont vu éclore le premier pilote Mexicain, Gabriel Martinez-Abrego, le fait que le sport motocycliste ne soit pas plus cosmopolite, limite le nombre potentiel de futurs talents du sport motocycliste, pour que ce sport se rapproche du plus haut niveau de performance sportive possible.

Cette mission d'extension du MotoGP et du Superbike est aujourd'hui confiée à Dorna⁷⁷. Le retour du Grand-Prix d'Argentine en 2014, après 15 ans d'absence, démontre que Dorna a conscience du défi à relever.

La tentative d'implantation comme Dorna l'a fait entre 2005 et 2007 en Turquie, prouve que Dorna a réellement tenté d'ouvrir son championnat à des pays de cultures différentes, même si celles-ci ne semblent pas encore toutes prêtes puisqu'en 2005, le GP de Turquie a accueilli 14 531 spectateurs le dimanche, face à 57 932 aux USA et 124 520 au GP de Valence.

1.1 Les raisons de l'hétérogénéité des nations en Grand-Prix.

1.1.1 L'Espagne

Trois facteurs favorisent l'éclosion massive de pilotes espagnols de haut niveau.

Il faut tout d'abord noter que Dorna, qui gère les droits télévisés des GP, est une organisation espagnole, implantée en Espagne, qui a longtemps financé le championnat espagnol⁷⁸. Ce pays possède également le championnat « passerelle »⁷⁹ pour les GP, le plus emprunté.

Ce championnat a ainsi réussi à grandir en devenant championnat d'Europe⁸⁰ avec une course en France et en République Tchèque, au même moment que les GP, ce qui offre une encore plus grande médiatisation. Les vainqueurs de ce championnat ont toujours été une valeur sûre de performance sportive, ce qui leur assure régulièrement une place en mondial Moto3.

L'Espagne dispose également d'un climat permettant de pratiquer la motocyclette toute l'année, ce qui n'est pas le cas dans des pays comme la France ou l'Angleterre, où l'hiver les températures sont trop basses pour une bonne pratique. L'Espagne comprend également un très grand nombre de circuits de qualités et internationaux, permettant aux pilotes de préparer au mieux les quatre GP espagnols 2016.

⁷⁷ En 2017

⁷⁸ Selon Jacques Bolle, président de la FFM, http://www.sport-bikes.fr/news---interview----jacques-bolle----nous-avons-toujours-une-epée-de-damocles-au-dessus-de-la-tête---_a11168_c11.html consulté le 03/02/17

⁷⁹ Le championnat du monde Junior Moto3

⁸⁰ Même s'il est appelé Championnat du monde Junior.

Enfin, l'Espagne est également un pays constructeur avec des marques comme Bultaco, Cofersa, Derbi, Gas Gas, Montesa, MotoTrans, Ossa, Rieju, Sanglas et Sherco.

1.1.2 L'Italie

L'Italie est imprégnée d'une forte culture motocycliste, avec des constructeurs de renom comme Ducati et Aprilia, présents en MotoGP, mais aussi MV Agusta présent en Superbike. L'Italie a vu naître également les deux plus grands champions⁸¹, en la personne de Giacomo Agostini et Valentino Rossi⁸².

Valentino Rossi a vraiment porté les couleurs de son pays, et son sport au niveau international. En 2016, il est la star numéro un que les spectateurs viennent voir.

Même si Dorna prépare l'après Rossi, puisque sa fin de carrière en MotoGP approche, on a pu longtemps parler d'une Rossi-dépendance, tant sa personnalité, sa stratégie de communication et son côté « bête de course » a séduit le monde motocycliste.

Depuis 2014, Rossi a créé sa propre écurie, en catégorie Moto3, et en 2017 en Moto2, avec le projet d'un team en MotoGP après sa carrière sportive. Le but de cette écurie est de permettre aux jeunes italiens de se mettre en valeur dans un team de pointe.

La présence dans les trois catégories, permettrait de créer une voie royale vers le MotoGP pour les pilotes italiens. Valentino Rossi a également créé la « VR46 Riders Academy »⁸³, pour suivre les jeunes pilotes italiens internationaux volontaires. Ainsi, des séances d'entraînement sont prévues en commun. Cela permet aux italiens prometteurs de se développer dans des conditions optimales, et donc de réussir au plus haut niveau.

De plus, l'Italie accueille un championnat qui permet aux pilotes d'être préparés pour le championnat Superbike, et ainsi atteindre le niveau international. Ce pays dispose des infrastructures de qualité, certes moins que l'Espagne, mais les pilotes peuvent tout de même se préparer sur des circuits internationaux.

1.1.3 L'Asie, à travers le Japon.

Le Japon est un pays de constructeur motoriste. Avec Honda, Yamaha, Suzuki en MotoGP, et Kawasaki en Superbike, il reste le pays motoriste numéro un au monde.

⁸¹ Au moins en terme de titres mondiaux GP.

⁸² Respectivement 15 et 9 fois champion du monde en 2016.

⁸³ Valentino Rossi 46 académie des pilotes.

Il possède donc une culture du sport motocycliste et du sport mécanique en général. La présence de pilotes japonais n'est cependant pas plus importante, car les constructeurs ont un marché international à conquérir. Ils ont besoin de pilotes européens, américains et australiens, pour représenter leurs marques au niveau mondial.

Des pilotes malaisiens, thaïlandais et indonésiens sont également arrivés, puisque le Japon a intérêt à développer son marché en Asie, notamment en Asie du Sud-Est, où l'utilisation de motocyclettes est en forte croissance.

L'Asie détient également une marque indienne en Moto3 : Mahindra. Il n'y a pas de pilotes indiens, en partie puisque cette année le choix de l'écurie et du constructeur était de promouvoir sa marque à l'international comme un constructeur compétitif, avec des pilotes anglais, espagnols, français et japonais par exemple. Cependant il ne serait pas étonnant prochainement, de retrouver un pilote indien en championnat du monde.

1.1.4 Le reste de l'Europe et l'Australie

Les autres pilotes sont majoritairement européens et australiens, puisque leur région géographique regroupe en général les meilleurs pilotes mondiaux, mais aussi parce que leur région géographique représente un marché économique pour les constructeurs et les sponsors.

Un pays comme le Royaume-Uni possède une tradition de constructeur motoriste, avec l'exemple de Triumph présent en championnat du monde Supersport.⁸⁴

2. Les concessions que doit réaliser le MotoGP, pour continuer son expansion.

En 2017, des pilotes du championnat du monde Superbike comme Chaz Davies⁸⁵ et Jonathan Rea⁸⁶ ont fait leurs preuves, et possèdent un palmarès retentissant. Cependant, ils ne sont pas inscrits en tant que pilotes permanent en Grand-Prix, ce qui confirme que les places en MotoGP sont difficiles d'accès.

2.1 Un championnat où les usines ne sont pas encore partout impliquées.

Le championnat MotoGP en 2017, ne regroupe pas seulement des teams où le constructeur est directement investi.

⁸⁴ En catégorie Supersport

⁸⁵ Champion du monde Supersport 2011, vice-champion du monde Superbike 2015, avec 49 podiums et 20 victoires selon www.worldsbk.com/fr/pilote/Chaz+Davies consulté au 01/02/17

⁸⁶ Champion du monde Superbike 2015 et 2016, avec 88 podiums et 38 victoires.

Si Dorna applique son projet de demander dans le futur à Suzuki et KTM, de fournir des motocyclettes à une écurie satellite, les teams Reale Esponsorama Racing et Aspar Team MotoGP, sembleraient être, les deux teams au futur le plus incertain⁸⁷. Même si ces deux teams roulent sur Ducati, le team Pramac reste le team satellite de référence de la marque italienne⁸⁸, et les autres constructeurs soutiennent déjà les leurs.

Reale Esponsorama Racing et Aspar Team MotoGP sont donc des teams dont l'activité première est la course MotoGP avec un besoin de financement à courte durée. Les travailleurs de l'équipe sont donc des salariés ou des bénévoles d'une entreprise privée qui est de plus en plus mise de côté par Dorna. La santé financière de ces entreprises dépend uniquement des résultats en course. Reale Esponsorama Racing et Aspar Team MotoGP doivent donc trouver un budget équivalent aux écuries de pointe, pour une compétitivité maximum, mais sans l'appui aussi fort de la part des constructeurs. Ces deux teams s'appuieront donc sur des partenaires externes avec des partenaires personnels, un peu sur le constructeur, sur les partenaires qui suivent le pilote choisi, mais aussi sur Dorna si le team fait rouler un pilote de nationalité peu ou pas représenté, et qui sera susceptible d'intéresser un nouveau marché de spectateur⁸⁹. Ces deux teams, qui sont dans une stratégie de financement proche d'une majorité des écuries Moto3 et Moto2, peuvent mettre le nombre de sponsors détenus par un pilote dans les critères de sélection de celui-ci. Avec la stratégie de Dorna, d'un championnat « 100% usine », ce phénomène de s'appuyer sur les partenaires du pilote tend à s'éteindre. C'est un des facteurs qui explique l'absence en MotoGP de certains pilotes parmi les plus performants du moment.

Ce phénomène était important puisqu'il montre que le fait de sélectionner un pilote, en partie parce qu'il est capable de financer, est bientôt fini. Par sa stratégie « 100% usine », Dorna sécurise un peu mieux le niveau des pilotes qui prendront le départ de ses Grand-Prix.

2.2 Le rôle des constructeurs

Il faut tout d'abord expliquer que même si un constructeur est présent en MotoGP et en Superbike, ce n'est pas pour autant qu'il néglige le second championnat. Le championnat Superbike fait courir des motocyclettes dérivées du commerce, ce qui amène à des retombées économiques plus directes que le MotoGP. Ainsi Honda, Yamaha, Ducati et Aprilia, cherchent à performer dans les deux championnats.

⁸⁷ Au vue de leurs résultats d'avant 2017, à moins qu'un des deux constructeurs leurs confient leurs motocyclettes, ou que leurs résultats passent au premier plan.

⁸⁸ C'est en effet le plus ancien, les deux autres étant arrivés après 2010. <http://www.motogp.com/fr/Results+Statistics/> consulté le 03/02/17.

⁸⁹ Comme par exemple le colombien Yonny Hernandez en 2016 dans l'écurie Aspar Team MotoGP.

Ducati dispose en 2017, de Jorge Lorenzo et Andrea Dovizioso en MotoGP. Lorenzo fait actuellement partie des quatre meilleurs pilotes au monde, et peut donc jouer le titre suprême. Dovizioso a déjà réalisé trois saisons au sein du team Ducati officiel MotoGP. Il peut parfois jouer le trouble-fête pour la victoire, et possède également la confiance de ses encadrants pour aider à mieux développer la motocyclette italienne. Ainsi Ducati possède un équipage solide pour 2017.

Du côté Superbike, Ducati fait rouler le gallois Chaz Davies, et Marco Melandri. Chaz Davies est vice-champion du monde en titre, et a prouvé en fin de saison 2016, qu'il était un réel espoir de titre mondial 2017.

Marco Melandri est vice-champion du monde MotoGP 2005, et peut également jouer aux avant-postes. Cependant le favori reste Chaz Davies. Il n'y a donc pas d'intérêt pour Ducati à faire grimper Chaz Davies en MotoGP. En effet, il ne connaît pas aussi bien le championnat du monde MotoGP que Jorge Lorenzo et Andrea Dovizioso, que ce soit la motocyclette, l'équipe technique et l'environnement général, ce qui le fera automatiquement passer par une phase d'adaptation, sans être certain d'être aussi performant qu'en Superbike ! En le laissant en Superbike, Ducati peut aussi s'assurer de jouer la victoire finale dans les deux championnats mondiaux.

A travers cet exemple concret, j'ai pour but de prouver qu'il n'y a pas toujours un intérêt de la part des constructeurs impliqués en MotoGP et en Superbike, à promouvoir un pilote du championnat Superbike vers la catégorie reine. Le pilote pourrait alors porter les couleurs d'un team privé, mais pour deux raisons cela ne se fait pas :

a) Comme nous avons vu les potentiels de besoin de financement de certaines écuries de la part des pilotes, il est compréhensible que les pilotes ayant un palmarès de champion ne souhaitent pas payer, estimant valoir mieux.

b) Comme l'explique Chaz Davies : « *J'ai toujours dit que ce serait une perte de temps d'aller en MotoGP sans une moto d'usine. Il y a quelques années j'ai roulé avec une moto privée, et c'était très difficile. J'ai beaucoup progressé et je ne veux pas d'une machine qui ne permette pas de me battre devant. Pour être bon en MotoGP, il faut une moto d'usine.* »⁹⁰

Dorna pourrait alors entrer en jeu pour essayer de pousser son entrée en GP auprès des constructeurs officiels. Mais Chaz Davies est britannique.

Cette nationalité est répandue en Grand-Prix. Dorna préférera donc soutenir la candidature de pilotes d'une autre nationalité. En effet, Dorna n'ouvre pas directement un nouveau marché de spectateurs avec l'arrivée d'un britannique supplémentaire.

⁹⁰ <http://www.gp-inside.com/18639/23-dec-2016/chaz-davies-objectif-motogp> consulté au 02/02/17

Cependant, l'interview de Chaz Davies qui laisse entendre qu'un guidon en MotoGP en 2018, pourrait se libérer⁹¹ pour lui, prouve que la performance du pilote reste le facteur de sélection primordial. Ainsi les obstacles exposés précédemment ne sont pas omniprésents, et le MotoGP garde sa logique de pratique sportive, qui recherche la performance avant tout.

2.3 L'importance de la nationalité, limite de la présence des pilotes avec des palmarès en MotoGP en 2017, pour une performance sportive accrue à long terme.

2.3.1 L'importance de la nationalité pour le championnat.

Il faut comprendre qu'à ce stade de développement médiatique, il est plus intéressant d'avoir des téléspectateurs tout autour du monde, avec un championnat qui reste le plus relevé, plutôt qu'un championnat un peu moins retransmis, mais avec un niveau de performance des pilotes encore meilleur ! Dorna souhaite donc voir à long terme, arriver à un championnat médiatisé partout dans le monde.

En effet, agir ainsi en 2017 apporte un point positif pour le sport motocycliste. La présence de pilotes multinationaux et multiculturels, permet à ce sport de grandir et de se développer.

Nous pouvons illustrer cette stratégie en s'appuyant sur deux exemples : Jonathan Rea et Yonny Hernandez⁹². Jonathan Rea est pilote officiel Kawasaki en Superbike, et domine la catégorie. Cependant, Kawasaki n'est pas présent en MotoGP, ce qui laisse la potentielle participation de J.Rea en Grand-Prix entre les mains des autres constructeurs, et de Dorna.

Nécessitant souvent des gros salaires, les pilotes officiels de la carrure d'un J.Rea ne sont pas toujours préférés à de jeunes pilotes de la catégorie inférieure. D'autant que la capacité d'adaptation à la catégorie reine n'est pas garantie.

A contrario, la présence d'un pilote colombien comme Yonny Hernandez en MotoGP, est un réel atout pour le développement du championnat, même s'il ne figurait pas aux avant postes. En effet, l'Amérique du Sud est un marché immense pour le promoteur. Avec un pilote performant⁹³ de la région, Dorna s'assurait un minimum d'intérêt de la part des médias locaux. Avec un Grand-Prix en Argentine, il était préférable d'avoir un pilote sud-américain.

⁹¹ <http://www.gp-inside.com/18639/23-dec-2016/chaz-davies-objectif-motogp> consulté au 04/02/17

⁹² Pilote MotoGP de 2012 à 2016 inclus.

⁹³ Même s'il n'est jamais monté sur le podium, il se battait tout de même avec des européens, et a fini 14^e sur 28 pilotes en 2015, dans le championnat le plus relevé au monde. Suite à une année 2016 moins séduisante, il a été remercié par son team, et a quitté le championnat.

Certains diront qu'il prenait la place de pilotes « meilleurs que lui », mais je me suis rendu compte en composant ce travail, que même si Dorna trouve un avantage à but lucratif en prenant Yonny Hernandez, c'est un message d'espoir pour les potentiels futurs pilotes MotoGP de régions du monde moins connues dans le monde motocycliste. Cela permet de ne pas laisser les nations en avance sur le sport motocycliste, comme l'Espagne et l'Italie.

De plus, cela permet d'augmenter les chances de trouver d'autres pilotes de haut niveau, et de susciter plus d'intérêts pour le public. Cependant la nationalité du pilote est également importante pour l'écurie et les sponsors.

2.3.2 L'importance de la nationalité pour les écuries et les sponsors.

Un team d'un pays donné avec un pilote de même nationalité peut parfois être un avantage, notamment pour les écuries en difficulté de financement. Ainsi il est plus simple de trouver des partenaires de nationalité similaire, puisque les sponsors pourront ainsi avoir des retombées plus directes, notamment en communiquant à travers ce pilote.

Une harmonie de nationalité entre pilote, team et sponsor, génère donc un avantage pour l'ensemble des parties, puisque le pilote peut être amené à payer moins cher son intégration au team, voire ne pas payer du tout. Puisque s'il est présent le sponsor sera présent.

Nous pouvons prendre l'exemple de l'écurie Yamaha officielle, qui a signé un contrat en 2014 jusqu'à fin 2018 avec le partenaire espagnol Movistar. En sponsorisant une écurie de MotoGP, Movistar s'assure la retransmission du MotoGP pour cinq ans⁹⁴. Ce partenariat impliquera l'obligation d'avoir au moins un pilote espagnol.

Ainsi l'écurie nipponne, intégrera les espagnols Jorge Lorenzo de 2014 à 2016, puis Maverick Vinales de 2017 à fin 2018⁹⁵.

Cet accord de faire rouler un espagnol n'est pas officiel, mais c'est une stratégie à suivre si Yamaha veut prolonger son contrat avec Movistar, et prouver qu'elle est prête à des concessions pour obtenir le soutien financier de futurs partenaires.

Du côté de Ducati, le fait d'avoir au moins un pilote italien semble important puisque depuis son retour en 2003, il n'y a qu'en 2010 que l'écurie n'a pas eu au moins un pilote italien⁹⁶.

⁹⁴ http://www.sport-bikes.fr/---movistar-partenaire-de-yamaha-pour-5-ans-_a8249_c34.html consulté au 03/02/17

⁹⁵ <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/05/19/yamaha-confirme-vinales-en-motogp-pour-2017-et-2018/201135> consulté au 03/02/17

⁹⁶ En 2009, c'est Ducati Pramac qui avait un pilote italien, Niccolò Canepa, mais la marque restait attaché à un pilote de la même nationalité, <http://www.motogp.com/fr/Results+Statistics/> consulté au 03/03/17

A noter, que lorsque deux italiens étaient au niveau⁹⁷, comme en 2015-2016 avec A.Ianonne et A.Dovizioso, Ducati n'a pas hésité à engager une écurie quasiment 100% italienne⁹⁸, et ainsi communiquer directement à travers leurs pilotes sur leur marché local.

En effet, une motocyclette italienne pilotée aux avant-postes par deux pilotes italiens, permet d'affirmer la puissance de l'Italie dans le sport motocycliste.

Cette exigence de concordance de nationalité, ne comporte pas que des avantages. L'importance portée à l'extra-sportif, peut parfois peser dans la balance lorsque deux pilotes sont en concurrence pour rouler sur la même motocyclette. Il faut tout de même dire, que cette possible nécessité de concordance de nationalité, permet aux écuries et donc aux pilotes de s'engager. C'est en passant par cette étape que le sport motocycliste peut vivre, et espérer devenir un sport planétaire.

De plus, cette logique n'entre pas forcément dans la stratégie de tous, par exemple Suzuki et Aprilia, ne faisaient pas rouler de pilotes de la même nationalité que leur équipe, et les sponsors apparaissant sur leurs carénages. Cependant, le contrat de Dorna avec ses chaînes de télévision clientes, qui implique souvent un pilote de la nation en question sur la grille, confirme l'importance de ce facteur.

Au cours de cette dernière partie nous avons pu identifier les principales nationalités en Grand-Prix, et les raisons de leur suprématie. Nous pouvons ainsi comprendre tout au long de cette partie pourquoi Dorna favorisera des pilotes non européens, les constructeurs des pilotes de leur propre pays et les écuries de leur sponsors. La nationalité est sûrement le point d'appui le plus important pour Dorna dans sa conquête de chaînes télévisées internationales. Que ce soit le pays d'origine des pilotes, des sponsors ou des constructeurs, c'est en recherchant une diversité que Dorna pourra potentiellement intéresser le plus de monde.

3. L'impact des droits télévisés pour le championnat MotoGP.

Si le MotoGP était un sport semblable au tennis ou au golf, nous ne trouverions dans ce championnat que les meilleurs pilotes. Dorna est un organisme à but lucratif, et doit conquérir d'autres marchés. De plus, sa stratégie d'ouvrir le plateau à d'autres pays, peut en théorie augmenter le niveau du championnat à long terme. En effet, si plus de pilotes sont en concurrence pour un guidon en Grand-Prix, la recherche et l'innovation en termes de pilotage seraient accélérées. Chaque pilote tenterait de trouver un nouveau moyen pour se démarquer.

⁹⁷ Et s'ils sont en capacité d'être recrutés.

⁹⁸ 3 sur 39 personnes, non italien dans l'écurie <http://www.ducati.fr/racing/motogp/team/index.do> consulté au 03/03/17

Mais le fait que 80% des recettes de la FIM proviennent du MotoGP et de DORNA, peut mettre en doute la volonté de proposer un championnat où seuls les critères sportifs entreraient en ligne de compte. En effet, l'attractivité du championnat devient vitale pour la FIM, et sans l'impact médiatique du MotoGP, le sport motocycliste ne connaîtrait pas le développement actuel.

Depuis que la FIM a vendu les droits télévisés à Dorna, le contrôle de ce sport n'est plus dans les seules mains de la FIM. Ainsi, l'ensemble des directeurs compétition du MotoGP sont des employés de la Dorna, notamment Mike Webb.

Il est le directeur de course, et c'est donc lui qui décide si le départ d'une course peut avoir lieu, et si des sanctions doivent être prise envers des pilotes suite à un non-respect du règlement, un mauvais comportement... Ce rôle peut paraître anodin, mais il est très politique, tellement politique que la FIM peut intervenir dans certaines circonstances. Mike Webb doit penser aux conséquences de ses décisions pour son championnat. Nous pouvons prendre l'exemple de 2015, où l'idole Valentino Rossi a été placé sur la dernière position de la grille de départ du dernier Grand-Prix de l'année, alors qu'il jouait le titre. Cette décision a été une décision extrêmement forte de la FIM, car elle aurait pu prendre une toute autre prise de position. Pour certains, le sport motocycliste est un sport viril, où des contacts entre les pilotes permettent un plus grand spectacle.

En Malaisie, la FIM avait jugé que Valentino Rossi avait volontairement poussé Marc Marquez à la faute, et l'a donc mis en danger. Dorna considère que cela fait partie du sport, et que si certains craignent la chute, il ne vaut mieux pas faire de moto... En défendant ce point de vue, les instances auraient peut-être permis à Rossi de décrocher un dixième titre mondial, que tous ses nombreux fans attendaient. Dorna aurait ainsi connu de plus ample retombées médiatiques, du moins sur les mois suivant le titre de Valentino Rossi. Cependant, la FIM en a décidé autrement. Elle est venue s'opposer à Dorna, pour faire valoir les valeurs du sport face aux enjeux économiques.

Bien heureusement, Mike Webb n'est pas le seul responsable des prises de décisions de Dorna lors des courses. Le représentant des pilotes (Loris Capirossi) est également présent pour relayer son avis d'ex pilote MotoGP, tout en restant un employé de DORNA. Il sera particulièrement mobilisé lors de conditions météorologiques particulières, et lorsque la question de sécurité des pilotes sera mise en doute.

Influence de Dorna sur la FIM, abandon de la souveraineté de la FIM lors de l'élaboration des règlements, ou étroite collaboration entre les deux organismes ? Toutes les questions peuvent être posées. La FIM tient cependant à rappeler qu'elle reste maîtresse des décisions sportives même si elle n'est plus seule en direction de course qui comprend un représentant de DORNA à ses côtés. Le constat est qu'elle a réussi son pari de laisser les rênes à Dorna. En confiant ses intérêts à une entreprise à but lucratif, elle peut compter doublement sur l'expansion du sport de haut niveau et les recettes qui en découlent.

Il en va de même pour les stratégies marketing, communication et diffusions d'images, abordées précédemment.

Un point supplémentaire peut être relevé pour constater l'impact des droits télévisés, recettes majeures pour les promoteurs des principaux championnats de sport mécanique. Depuis un certain temps, il n'y a eu aucune concordance de date entre la Formule 1 et le MotoGP. Régulièrement, le calendrier MotoGP sort après le calendrier de Formule 1, ce qui peut laisser envisager que le sport représentant la plus grosse somme d'argent possède le dessus. En effet, il n'y aurait aucun intérêt à ce qu'il y ait une concordance de date, et qu'un spectateur ait à choisir entre le MotoGP et la Formule 1. Et c'est après ces deux championnats que le calendrier Superbike et de championnat du monde d'Endurance sont validés.

Cependant ces informations ne sont évidemment pas à ma portée, et un travail approfondi du réel système de fonctionnement, demanderait une position hiérarchique plus élevée dans le monde motocycliste. Ce paragraphe reste donc officiellement une hypothèse, au sujet de la loi de concurrence pure et parfaite sur le marché des droits télévisés des sports mécaniques.

Conclusion

Le sport motocycliste, et notamment le MotoGP restent sur un élan d'expansion, et la stratégie de Dorna qui vise une pratique spectaculaire et télévisuelle, semble fonctionner. Différentes nations sont sur la voie d'étendre leur implication dans le sport motocycliste. Ainsi en France, des écoles de pilotage pour enfants se créent. Ces écoles proposent des formules pour débutants à moindre coût, permettant de préparer et repérer les talents de demain. ZF Grand-Prix, mise en place par Johann Zarco et Laurent Fellon, mais aussi Race Experience School menée par Sébastien Gimbert⁹⁹, permettent d'espérer un futur optimiste pour le sport motocycliste français. La Turquie à travers son champion phare, Kenan Sofuoglu, inscrit de plus en plus de pilotes dans le championnat Superbike. La réussite de Brad Binder (Afrique du Sud), l'arrivée du premier pilote mexicain en Moto3 et la création du programme « *Road to MotoGP* », sont des exemples qui permettent de développer l'internationalisation des Grand-Prix. Ce programme comprend la Red Bull Rookies Cup, l'Asian Talent Cup et dès 2018, la British Talent Cup. Ce dernier championnat a été révélé en début d'année 2017 et promet un bel avenir aux pilotes britanniques¹⁰⁰.

Nous pouvons nous rendre compte, que dans l'ensemble des catégories motocyclistes, la domination espagnole n'est plus aussi écrasante. En 2014, la France est la première nation motocycliste au monde avec 20 podiums finaux dans les différents championnats du monde des différentes catégories.¹⁰¹

Le sport motocycliste est parfois l'objet de stéréotypes comme : sport pollueur, dangereux et onéreux. Le MotoGP sert en priorité aux constructeurs pour tester des innovations, de nouvelles technologies dont sont directement dérivées les motocyclettes du commerce.

Ainsi, lorsque Dorna prend des décisions de réduire la capacité des réservoirs ou de baisser le nombre de pneumatiques par Grand-Prix, c'est un défi pour les constructeurs de conserver la même performance avec moins de dépenses. Dans le futur nous posséderons des motocyclettes qui consommeront moins, et des pneumatiques qui dureront plus longtemps. L'impact des règlements sur l'écologie et l'économie sont essentiels. Il en est de même pour la sécurité.

Lorsque tous les pilotes devront en 2017 utiliser des combinaisons avec un système « Airbag » intégré, ce sont les motards qui en bénéficieront. Ce type de décision démontre que la FIM inscrit le sport moto vers des objectifs ambitieux et pas seulement sportifs.

⁹⁹ Ex pilote de Grand-Prix.

¹⁰⁰ Cf. annexe pour une plus ample explication de la British Talent Cup

¹⁰¹ <http://moto.caradisiac.com/La-France-premiere-nation-de-sport-motocycliste-au-monde-061> consulté le 05/02/17

Dorna et la FIM travaillent ensemble lors de modifications de règlement, mais la FIM possède toujours le dernier mot. En étant contractuellement lié aux organisateurs, aux écuries et aux constructeurs, Dorna reste l'acteur qui dirige majoritairement le championnat du monde des Grand-Prix. Le promoteur agit dans la quête de l'internationalisation de son championnat, en s'appuyant particulièrement sur la télévision, mais également sur la nationalité des pilotes, écuries et sponsors.

Alors que le MotoGP lutte et entreprend une stratégie pour être plus médiatisé, des spécialistes de la Formule 1¹⁰², se servent du MotoGP comme source d'inspiration. En effet le MotoGP possède une pluralité de machines capables de gagner, avec des luttes sur la piste, qui amènent un côté spectaculaire¹⁰³. Cet avantage que possèdent les Grand-Prix motocyclistes, est une garantie de réussite et de pérennité du championnat au niveau planétaire, même si cela peut remettre en question, pendant un moment, les attentes que les spécialistes ont du sport.

Dorna s'appuie sur les nationalités des pilotes pour séduire les chaînes de télévisions, et ainsi étendre son intérêt dans le monde. A l'aide de cette stratégie, Dorna veut nous proposer dans le futur, un championnat spectaculaire, où elle n'aura plus à favoriser certains pilotes par un autre critère que sa performance sportive. Dorna voit à long terme pour profiter pleinement du potentiel d'une pratique qui peut regrouper spectacle et sport, et se pérenniser comme pratique planétaire.

¹⁰² Catégorie phare du sport automobile

¹⁰³ http://www.corriere.it/spettacoli/16_settembre_06/ecclestone-moto-gp-formula-1-reinventare-tv-4c20b3d0-738b-11e6-8697-4ca4df3f7e63.shtml consulté le 05/02/17

Bibliographie

Articles scientifiques :

- FLEURIEL Sébastien, SCHOTTE Manuel, *Des sportifs sans qualité ? Genèse du modèle étatique de production de l'élite sportive française*, Elsevier Masson SAS, p. 424-437, 2015.
- LE MANCQ FANNY, *Des carrières semées d'obstacles : l'exemple des cavalier-e-s de haut niveau*, Sociétés Contemporaines, 66, p. 127–150, 2007.
- CAVAGNAC Michel, GOUGUET Jean-Jacques, *Droits de retransmission, équilibre compétitif et profits des clubs*, Dalloz, p.168, 2008.

Ouvrages :

- BÜLA Maurice, *Continental Circus, 1949-1998 : 50 years of the Motorcycle World Championship*, Chronosports EDS, p. 54-79, 2001.

Sites internet :

Sites de presse spécialisée :

- L'Equipe, <http://www.lequipe.fr/Moto/FichePilote31242.html>, 23/11/16
- Le repaire des motards, <http://www.lerepairedesmotards.com/guides/circuits.php>, 23/11/16
- Clermont Foot, <http://www.clermontfoot.com/club/organigramme>, 27/01/17
- GP de France moto, <http://www.gpfrancemoto.com/fr/formulaire/promoteur-claude-michy>, 27/01/17
- Moto services, <http://www.motoservices.com/actualite-competition/MotoGP-2016-Le-classement-mondial-des-circuits-par-le-nombre-de-spectateurs.htm>, 27/01/17
- Moto Journal, <http://www.moto-journal.fr/sport/motogp-au-mans/>, 27/01/17
- Asphalt and Rubber, <http://www.asphaltandrubber.com/racing/how-much-does-it-cost-to-race-in-motogp/>, 27/01/17
- Moto services, <http://www.motoservices.com/actualite-competition/MotoGP-2015-Le-GP-de-France-a-des-retombees-economiques-colossales-10-millions-d-euro.htm>, 12/01/17
- Moto services, <http://www.motoservices.com/actualite-competition/MotoGP-2016-Le-classement-mondial-des-circuits-par-le-nombre-de-spectateurs.htm>, 27/01/17
- Moto Journal, <http://www.moto-journal.fr/sport/motogp-au-mans/>, 27/01/17
- GP Inside, <http://www.gp-inside.com/9495/18-nov-2014/classement-des-affluences-sur-les-grand-prix-la-france-dans-le-top-5>, 04/01/17
- Asphalt and Rubber, <http://www.asphaltandrubber.com/tag/motogp/>, 26/01/17

- Asphalt and Rubber, <http://www.asphaltandrubber.com/racing/how-much-does-it-cost-to-race-in-motogp/>, 27/01/17
- Sport-Bikes, http://www.sport-bikes.fr/---lucio-cecchinello-----honda-en-motogp--ce-sont-200-personnes-et-----100-millions-par-an----_a9433_c34.html, 28/01/17
- Paddock GP, <http://www.paddock-gp.com/suzuki-perdra-ses-avantages-en-2017-grace-a-vinales/>, 28/01/17
- Moto net, <http://www.moto-net.com/article/oppose-a-l-ecu-unique-honda-menace-de-quitter-le-motogp.html>, 27/01/17
- The celebrities net worth, <http://www.thecelebritiesnetworth.com/2015/11/motogp-riders-salaries-2016.html>, 27/01/17
- Total Sportek, <http://www.totalsportek.com/motogp/riders-salaries/>, 27/01/17
- MGP, http://www.mgptoday.com/full_story/view/8984/2016_MotoGP_Riders_Salaries_8211_MotoGP_2016_Season/, 27/01/17
- Acid Moto, <http://acidmoto.ch/cms/content/news/2015/01/13/motogp-salaires-top-pilotes-devoiles>, 27/01/17, l'ensemble des estimations de ce travail en dollar américain, ont été convertis en euro au 27/01/17.
- L'Officiel du Cycle, <http://www.lofficielducycle.com/article/jacques-bolle-assurance-reste-probleme-a-regler-ffm>, 03/02/17
- GP Inside, <http://www.gp-inside.com/18639/23-dec-2016/chaz-davies-objectif-motogp>, 02/02/17
- Sport-Bikes, http://www.sport-bikes.fr/---movistar-partenaire-de-yamaha-pour-5-ans-_a8249_c34.html, 03/02/17)
- Le Repaire des Motards, <http://www.lerepairedesmotards.com/guides/circuits.php>, 23/11/16
- GP Inside, <http://www.gp-inside.com/3921/03-mars-2013/arret-du-motogp-sur-nt1-laurent-corric-et-on-fait-quoi-maintenant>, 02/04/17

Sites de presse non spécialisée :

- CNRTL, <http://www.cnrtl.fr/definition/motocycliste>, 23/11/16
- Les Echos, http://www.lesechos.fr/08/04/2005/LesEchos/19388-070-ECH_les-grands-prix-moto-accumulent-les-records.htm, 04/01/17
- Le Monde, http://www.lemonde.fr/sports-mecaniques/article/2016/05/08/ca-roule-pour-le-grand-prix-de-france-moto_4915567_1654646.html, 27/01/17
- Ouest France, <http://www.ouest-france.fr/sport/moto/motogp/motogp-le-grand-prix-de-france-4e-affluence-mondiale-cette-saison-4615107>, 04/01/17

- Le Maine Libre, <http://www.lemainelibre.fr/actualite/sarthe-ce-que-rapporte-le-grand-prix-de-france-moto-25-03-2015-129404>, 12/01/17

Sites officiels des constructeurs et des institutions du sport motocycliste:

- MotoGP, <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/04/19/de-nouveaux-sommets-pour-la-retransmission-tv-du-motogp/198710>, 22/11/16
- FIM, <http://www.fim-live.com/fr/fim/la-federation/a-propos-de-la-fim/>, 12/12/16
- MotoGP, <http://www.motogp.com/fr/sponsors>, 26/01/17
- MotoGP, <http://www.motogp.com/en/news/2015/07/17/motogp-signs-official-logistics-partner-deal-with-dhl/180240>, 27/01/17
- MotoGP, <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/04/19/de-nouveaux-sommets-pour-la-retransmission-tv-du-motogp/198710>, 20/01/17
- Ducati, <http://www.ducati.fr/partners/motogp/index.do>, 26/01/17
- Ducati, <http://www.ducati.fr/racing/motogp/team/index.do>, 26/01/17
- MotoGP, <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/09/29/binder-quelque-chose-d-important-pour-l-afrique-du-sud/212130>, 01/02/17
- MotoGP, http://resources.motogp.com/files/results/2016/VAL/table2.pdf?v1_56e2e77b, 01/02/17
- WSBK, www.worldsbk.com/fr/pilote/Chaz+Davies, 01/02/17
- MotoGP, <http://www.motogp.com/fr/Results+Statistics/>, 03/02/17
- MotoGP, <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2016/05/19/yamaha-confirme-vinales-en-motogp-pour-2017-et-2018/201135>, 03/02/17

Sites spécialisés :

- Motorsport, <http://fr.motorsport.com/all/article/?id=553336>, 05/02/17
- Tout sur la moto, <http://www.toutsurlamoto.com/lhistoiredelamoto.html>, 21/12/16
- Loris Baz, <http://www.loris-baz.com>, 23/11/16
- You Tube, <https://www.youtube.com/watch?v=NYRbk97-2Iw>, 14/12/16
- Racing Memo, <http://racingmemo.free.fr/MOTO-GP-1958.htm>, 14/12/16, qui s'est appuyé sur des revues comme Moto Journal, Moto Revue, Motor Sport Aktuel et l'ouvrage de Maurice Büla.
- Motorsport, <http://fr.motorsport.com/motogp/news/motogp-un-avenir-trace-jusqu-en-2021/>, 05/02/17
- Moto Caradisiac, <http://moto.caradisiac.com/La-France-premiere-nation-de-sport-motocycliste-au-monde-061>, 05/02/17

Table des sigles

CASM : Certificat d'Aptitude au Sport
Motocycliste

CC : centimètres cube

CIO : Comité Internationale Olympique

CNOSEF : Comité National Olympique du
Sport Français

CRT : Claiming Rules Teams

FFM : Fédération Française de Motocyclisme

FICM : Fédération Internationale des Clubs
Motocyclistes

FIM: Fédération Internationale de
Motocyclisme

GP : Grand-Prix

IRTA : L'International Road Racing Teams
Associations

MSMA : La Motorcycles Sport Manufacturer's
Association

PHA : Philibert et Associés

RA : Reale Esponsorama Racing et Aspar
Team MotoGP

SEJS : Syndicat de l'Encadrement de la
Jeunesse et des Sports

TT : Tourist Trophy

UMF : l'Union Motocycliste de France

Table des illustrations

Les différents intervenants dans les Grand-Prix motocyclistes(1).....	26
Les écuries présentes sur le plateau MotoGP 2017(2).....	31
La répartition des nations au sein du Championnat du Monde des Grand-Prix(3).....	38
Affluence du Grand-Prix de France motocycliste de 1995 à 2016(4)	60

Table des Matières

Remerciements.....	1
Sommaire.....	2
Introduction	3
1. Elaboration du questionnaire.....	3
1.1 Evolution du questionnaire	3
2. Définitions des termes employés dans la question	5
2.1 La notion de « sport motocycliste ».....	5
2.1.1 La notion de « pilote motocycliste »	5
2.1 Le MotoGP	6
2.2.1 La notion de « droits télévisés».....	7
3. Premières recherches.....	8
3.1 « Des sportifs sans qualité ? Genèse du modèle étatique de production de l'élite sportive française », de Sébastien Fleuriel et Manuel Schotté.....	8
3.1 Des carrières semées d'obstacles : l'exemple des cavalier-e-s de haut niveau de Fanny Le Mancq	9
3.2 Personnes ressources	10
3.3 Explications du plan envisagé	11
3.3.1 L'implantation des institutions du championnat du monde des Grand-Prix. ..	11
3.3.3 L'expansion du championnat du monde des Grand-Prix	11
I. Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix et leur généalogie.	12
1. Les acteurs du championnat du monde des Grand-Prix	12
1.1 Les deux instances décisionnelles	12
1.1.1 La Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).....	12
1.1.2 Dorna Sports.....	12
1.2 Les deux instances porte-parole des écuries et des constructeurs.....	13
1.2.1 L'International Road Racing Teams Associations (IRTA).....	13
1.2.2 La Motorcycles Sport Manufacter's Association (MSMA).....	13
1.3 La direction de course	14
1.4 Le déroulement du championnat du monde des Grand-Prix motocyclistes.....	14
2. Le sport motocycliste	16
2.1 Les prémisses du sport motocycliste	16
2.2 L'idée du sport motocycliste.	17
2.3 L'évolution des Grands Prix de vitesse depuis 1949	17
2.3.1 De 1949 à 1958, la domination des constructeurs européens.....	17

2.3.2 De 1949 à 1958, la domination des constructeurs japonais.	18
2.3.3 Les années 70, une nouvelle ère.....	20
2.3.4 La croissance de l'influence capitaliste au sein du sport motocycliste.....	20
2.3.5 Les nombreux changements des années 2000	22
2.3.6 La crise de 2012	23
3. L'objectif de Dorna.	24
II. Relation et dépendance croisée des acteurs du championnat du monde des Grand-Prix motocyclistes.....	26
1. Les acteurs du MotoGP.	26
1.1 Les organisateurs de Grand-Prix motocycliste.....	27
1.2 Les écuries des Grand-Prix motocyclistes	30
2. Les sponsors dans le championnat des Grand-Prix motocyclistes.....	31
2.1 La portée des Grand-Prix motocyclistes	33
2.2 L'intérêt des sponsors dans les Grand-Prix motocyclistes.....	33
2.3 L'impact des sponsors dans les teams de Grand-Prix.	34
2.4 Les sponsors et les pilotes	35
2.4.1 Le rôle des fédérations nationales.	35
III. Un projet d'extension médiatique du MotoGP, qui s'appuie sur la télévision et la nationalité des acteurs.....	37
1. Répartition mondiale de la culture du sport motocycliste à travers son championnat phare : les Grand-Prix.....	37
1.1 Les raisons de l'hétérogénéité des nations en Grand-Prix.....	39
1.1.1 L'Espagne.....	39
1.1.2 L'Italie.....	40
1.1.3 L'Asie, à travers le Japon.....	40
1.1.4 Le reste de l'Europe et l'Australie	41
2. Les concessions que doit réaliser le MotoGP, pour continuer son expansion.....	41
2.1 Un championnat où les usines ne sont pas encore partout impliquées.....	41
2.2 Le rôle des constructeurs	42
2.3 L'importance de la nationalité, limite de la présence des pilotes avec des palmarès en MotoGP en 2017, pour une performance sportive accrue à long terme.....	44
2.3.1 L'importance de la nationalité pour le championnat.....	44
2.3.2 L'importance de la nationalité pour les écuries et les sponsors.	45
Conclusion	49
Bibliographie.....	51

Table des sigles	54
Table des Matières	56
Annexe	59

Annexe

1.La Perreaux



2.Side-Car



3. Ducati de Casey Stoner en 2007



4. Affluence du Grand-Prix de France motocycliste de 1995 à 2016(4)

 **1995 - 2016 NUMBER OF SPECTATORS**

CIRCUIT	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Le Mans	FRA	70.720				106.000	112.000	135.430 *	133.770 *	136.645	146.298 *	147.192 *	146.744 *	147.697	150.505 *	162.745	176.200	160.700 *	161.392 *	178.073	183.161 *	195.450
Paul Ricard	FRA		32.500	40.500	43.000 *	44.000																

La British Talent Cup

« La British Talent Cup est la dernière nouveauté du programme Road to MotoGP™, un programme porté par Dorna Sports ayant pour objectif de soutenir et promouvoir les jeunes talents. Une sélection aura lieu au cours de l'année 2017 pour une première édition prévue en 2018. Conçues dans le but d'aider les pilotes britanniques qui ne parviendraient pas à dévoiler leur potentiel, les courses de la Coupe se tiendront en parallèle d'événements organisés par Dorna Sports dont la manche WorldSBK à Donington Park et le Grand Prix de Grande-Bretagne à Silverstone.

Une sélection de circuits au Royaume-Uni et en Espagne s'ajoutera au calendrier proposé. La moto utilisée sera la Honda NSF 250R Moto3.

Les pilotes qui feront leurs armes en British Talent Cup pourront garder un oeil sur l'ascension du British Talent Team en Moto3™ tout en sachant qu'un programme est conçu pour les accompagner jusque sur la scène mondiale.

La toute première sélection de la Coupe préfacera le Grand Prix de Grande-Bretagne à Silverstone. Une sélection durant laquelle les pilotes pourront montrer leur potentiel en vue d'obtenir une place pour la saison inaugurale en 2018. Dès lors, ils feront partie du programme Road to MotoGP™. Les phases d'inscription se dérouleront du 5 mai au 18 juin, et les pilotes invités aux sélections seront informés avant le 21 juillet.

Au sein de ces deux projets, Jeremy McWilliams tiendra un rôle clé dans la détection des jeunes pilotes. Alberto Puig sera le directeur de la promotion pour Dorna Sports. McWilliams apportera son expérience pour trouver et développer ces pilotes de demain. Puig mettra à profit son savoir et son expérience acquis en Idemitsu Asia Talent Cup et durant ses années aux côtés de Dani Pedrosa et Casey Stoner.

Les Îles Britanniques offrent à Dorna Sports le cadre idéal pour franchir une étape supplémentaire dans son engagement pour l'avenir avec la British Talent Cup.

***Carmelo Ezpeleta, CEO de Dorna Sports :** « Après le succès incroyable de l'Asia Talent Cup, nous sommes très fiers d'annoncer une nouvelle initiative faisant partie de notre programme Road to MotoGP™. Au regard de la longue et illustre histoire qu'entretiennent le Royaume-Uni et les Îles Britanniques, c'est l'endroit idéal et le moment parfait d'écrire un nouveau chapitre. Aussi, nous sommes fiers d'avoir John McPhee à nos côtés en Championnat du Monde Moto3™ pour les prémices de ce projet. Sa victoire à Brno la saison dernière est une preuve de sa force et de sa détermination.*

L'expérience de Dorna Sports, Alberto Puig et Jeremy McWilliams permettra au British Talent Team et à la British Talent Cup de s'ajouter avec succès à notre dévouement pour les talents et les pilotes de l'avenir. »

John McPhee, pilote du British Talent Team : « Je suis vraiment heureux d'avoir cette occasion et je suis impatient de commencer la saison pour voir ce dont nous sommes capables. Représenter le Royaume-Uni et les Îles Britanniques sur la scène mondiale est une lourde responsabilité, mais je travaillerai dur pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. Je remercie tout le monde pour cette opportunité et il me tarde désormais d'affronter la piste ! »

Jeremy McWilliams, détecteur de talents : « C'est fantastique de faire partie de ce projet et de jouer un rôle pour l'avenir du sport moto dans les Îles Britanniques. C'est un projet important et je suis désireux de commencer à montrer les talents que nous avons. Les Îles Britanniques ont une longue histoire dans le sport moto à laquelle je suis fier d'appartenir et c'est un honneur pour moi d'y jouer un nouveau rôle, à la différence que je ne serai pas sur la moto. »

Alberto Puig, directeur de la promotion pour Dorna Sports : « Je pense que c'est intéressant de créer ce genre de programme, peu importe le sport, afin d'aider les jeunes à s'impliquer et se développer. En particulier un sport comme le nôtre où la compétition est très onéreuse. Je pense que ces projets sont très bien accueillis par ceux qui veulent accéder à ce type de compétition. Nous avons choisi les Îles Britanniques, car c'est une région du monde qui a joué un rôle important dans l'histoire de la course. Nous pensons que de faire cela est un besoin. L'objectif du team est de donner un but à atteindre aux pilotes de la Coupe. Selon leurs résultats, leur destination sera ce team Moto3™. »

Dorna Sports s'est profondément impliquée dans les programmes à destination des jeunes pilotes bien avant le début de ce millénaire à commencer par le FIM CEV Repsol et la Movistar Junior Cup. L'Asia Talent Cup et la Red Bull MotoGP Rookies Cup se sont ensuite ajoutées à la liste des initiatives. La Red Bull Rookies Cup a commencé en 2007, révélant des pilotes talentueux à l'image de Johann Zarco, double Champion du Monde Moto2™, et Brad Binder, Champion du Monde Moto3™. Ils rejoignent les Champions du Monde Marc Márquez et Maverick Viñales, promus du FIM CEV Repsol, dans la liste des jeunes pilotes révélés par ces initiatives. Plus récemment, l'Asia Talent Cup, lancée en 2014, commence tout juste à dévoiler ces premiers champions à l'instar d'Ayumu Sasaki, vainqueur de l'Asia Talent Cup 2015 et Red Bull Rookies Cup 2016, qui fera ses débuts en Championnat du Monde Moto3™ en 2017. »¹⁰⁴

¹⁰⁴ <http://www.motogp.com/fr/nouvelles/2017/02/28/british-talent-team-et-cup-devoiles-a-londres/219982> (consulté le 08/03/17)