

Laurent Corric directeur du Pôle mécanique Alès-Cévennes

# Pôle position

Reporter sportif devenu directeur du Pôle mécanique d'Alès, Laurent Corric établit ainsi une passerelle inédite entre expérience journalistique et prises de décision sur le terrain. L'occasion de faire le point avec lui sur un site émergent du sport moto hexagonal, théâtre du récent Scorpion Masters.

PAR DOMINIQUE CLOCHARD - PHOTO: D.R.

**Peux-tu rappeler à nos lecteurs ton parcours professionnel ?**

Après une licence de sciences économiques et une école de journalisme (ESJ Paris), j'ai intégré le service des sports de TF1 où j'ai passé 17 ans. J'ai effectué la majorité de ma carrière à *Auto-Moto* où j'assurais principalement les reportages moto, mais j'ai également fait du journal télévisé et des émissions comme *Minuit Sport*, *F1 à la Une* et même *Téléfoot* puisque j'ai couvert la Coupe du monde 1998! En parallèle, de 1992 à 2001, j'ai commenté les Grands Prix moto de vitesse en direct pour TMC. J'ai quitté TF1 en 2004 car j'étais en profond désaccord avec la nouvelle ligne éditoriale d'*Auto-Moto* qui supprimait le sport et la moto, puis j'ai été embauché avec le titre de directeur du développement chez Scorpa, qui était l'une des sociétés basées sur le Pôle mécanique d'Alès. J'y travaillais depuis 10 mois quand on m'a proposé la direction du Pôle, poste que j'occupe maintenant depuis un peu plus de quatre ans. En 2010, j'ai également été contacté par NT1 pour commenter le MotoGP qui est diffusé en direct, un exercice délicat mais passionnant avec des résultats encourageants puisque l'audience n'a cessé de progresser au fil de la saison. Je suis persuadé que la moto est un spectacle télévisé qui peut intéresser un public dépassant largement celui des simples utilisateurs. C'est un sport très télévisé avec de vrais héros qui bravent le danger à chaque course. Il y a donc tous les ingrédients pour que ça marche!

**Comment définirais-tu la spécificité du Pôle mécanique ?**

Je dis souvent que le Pôle est le Disneyland des sports mécaniques puisqu'on peut y pratiquer de nombreuses disciplines entre les différentes pistes et circuits: vitesse, rallye terre et asphalte, kart, enduro, trial... Malgré tout, la première mission de ce site d'une centaine d'hectares, c'est la création d'emplois grâce à la soixantaine de sociétés qui vivent sous la bannière du Pôle.

- Des TPE et PME qui profitent des infrastructures avec des accès et des tarifs privilégiés. En dix ans à peine, le Pôle a prouvé son utilité et représente un élément essentiel dans le développement économique régional. Avec 300 jours d'activité par an, le circuit de vitesse constitue le joyau du site (plus de 60 % du CA), c'est pourquoi nous étudions maintenant la possibilité de l'agrandir afin de répondre encore mieux à la demande toujours croissante.

**Ton quotidien de motard, c'est quoi ?**

Paradoxalement je roule moins à moto pour des raisons d'organisation personnelle. À Paris, je circulais exclusivement à moto puisque j'ai attendu d'avoir 33 ans pour m'acheter ma première voiture mais, désormais, avec les enfants, c'est un peu plus compliqué. J'ai malgré tout parcouru des milliers de kilomètres à moto en ayant la chance de changer régulièrement de monture. Je me souviens qu'à une époque, je rachetais les motos de Supermotard du service course de la Sima et je dois avouer qu'une ex-Chambon (Husqvarna 610) au quotidien dans Paris, c'était sacrément efficace!

**Quelles sont les personnalités du monde moto qui t'ont le plus marqué ?**

Ma position à TF1 m'a permis de rencontrer des dizaines de personnes du milieu, en France ou à l'étranger, et de vivre des expériences inoubliables. De manière générale, j'ai toujours eu beaucoup de respect pour les pilotes, notamment pour ceux sur qui j'ai réalisé des reportages, mais je n'ai jamais eu une âme de groupie. J'ai passé une quinzaine d'années sur les Grands Prix, je suis donc très proche d'Hervé Poncharal, le boss de Tech3, avec qui j'ai partagé des moments intenses comme le titre d'Olivier Jacque en 2000. Si je devais ne retenir qu'un seul pilote, je dirais Stéphane Peterhansel, qui a su être le champion que l'on sait tout en gardant une simplicité et une humilité exemplaires. Plus

généralement, j'éprouvais une grande sympathie pour Marcel Seurat, avec qui j'ai toujours eu plaisir à échanger et qui a formé les plus grands pilotes des deux dernières décennies, ainsi que pour Jean-Claude Olivier, ancien patron de Yamaha, qui a tant fait pour la moto.

**En tant que responsable d'un site, que souhaites-tu pour développer la pratique moto et améliorer sa perception ?**

En quatre ans, j'ai vu exploser la demande de roulage sur circuit. Elle représente 70 % de l'activité du Pôle mécanique et de la plupart des circuits français. Les motards ont majoritairement compris que pour rouler vite et exploiter leurs motos, c'est sur un circuit qu'il faut aller. Je suis d'ailleurs persuadé que les circuits peuvent et doivent avoir un rôle pour la sécurité routière. Depuis deux ans, nous avons créé des stages de conduite moto encadrés par Serge Nuques, sur la piste de rallye asphalte et sur le circuit de vitesse. On y apprend tout ce qu'il faut faire face aux pièges de la route, quels sont les bons réflexes et les bonnes attitudes, toutes ces choses que l'on ne peut pas deviner et qui permettent de rouler plus sereinement.

**Est-ce que la politique constitue un frein ?**

La politique est un paramètre avec lequel il faut composer car le Pôle mécanique appartient à la Communauté d'agglomération du Grand Alès. Mon patron, c'est Max Roustan, le député-maire d'Alès, avec qui j'entretiens de très bonnes relations, ainsi qu'avec son directeur de cabinet, Christophe Rivenq. Il est indispensable d'avoir ce soutien politique car il existe un puissant lobbying contre les circuits en France de la part des écologistes et des associations antitribut.

**Que t'inspirent l'épreuve du Scorpion Masters et les prestations des pilotes ?**

C'était vraiment une journée magique, récompense de plusieurs mois de travail de la part d'une

poignée de passionnés impliqués dans l'organisation de cette épreuve. Cela prouve qu'il y a la place pour une épreuve conviviale et fédératrice de fin de saison qui désigne symboliquement le meilleur pilote de l'année. Les pilotes se sont régalés et veulent tous revenir l'an prochain. Les spectateurs sont venus en nombre (l'entrée était gratuite, ce qui est rare de nos jours pour un spectacle d'une telle qualité!) et les partenaires étaient ravis. Bien sûr, il y a eu quelques imperfections car on n'imaginait pas qu'il y aurait autant de spectateurs, mais tout a fonctionné pour donner un événement exceptionnel aux retombées médiatiques dithyrambiques. Nous savons déjà quelles retouches doivent être apportées pour parfaire le concept et plusieurs nouveaux partenaires se sont manifestés pour s'associer à ce qui doit devenir la grande classique de fin d'année, l'épreuve que personne ne veut manquer!

**Quels sont tes projets pour le site ?**

Des idées et des projets, j'en ai mille! Mais je veux déjà consolider ce qui existe, avec notamment le Show Test que nous organisons les 26 et 27 mars prochain. Les constructeurs y exposent leurs gammes comme sur un salon classique mais, surtout, les visiteurs peuvent essayer les motos sur le circuit de vitesse dans des conditions de sécurité optimales puisque les sessions sont encadrées par des moniteurs. Quand on sait l'importance d'un essai dans l'acte d'achat, on comprend pourquoi les marques répondent favorablement à ce type de manifestation. Il y a aussi d'autres choses dans les cartons.

**Au fait, sur un circuit cévenol, les primes d'arrivée sont en châtaignes ?**

Adrien Chareyre, le vainqueur du Scorpion Masters, a encaissé un chèque de 5 000 euros et en tout, il y a eu 10 000 euros de primes. Tu connais beaucoup d'épreuves qui offrent de telles récompenses alors que l'entrée est gratuite?! **m**

# ôle Mécanique

ès Cévennes

*« Les motards ont majoritairement compris que pour rouler vite et exploiter leurs motos, c'est sur un circuit qu'il faut aller »*

