

L'Echo - Dimanche 28 novembre 2021

Une miniGP pour relancer la tradition moto en Wallonie



LAURENT FABRI

28 novembre 2021 11:54

La miniGP, c'est l'antichambre de la course moto. De petites machines de guerre pour apprendre à conduire et à gagner dès le plus jeune âge. Une filière d'assemblage se prépare en Wallonie

Ça ressemble à s'y méprendre à une moto du "Circus", le championnat du monde de moto de vitesse. Ces machines énormes que domptent les Marquez, Rossi et autre Quartararo qui montent plus de 300 km/h sur les circuits les plus rapides. **Le look est le même, racé, compact, profilé.** Juste un peu plus petit...

Entre les minuscules "pocket-bikes" et les monstres de MotoGP, **les miniGP sont de petites machines de 70 cm de hauteur de selle, carénées et conçues pour la course avec des moteurs de 160 ou de 190 cc.** Après les pocket-bikes destinées aux tout petits, cette catégorie est la **formation idéale pour les jeunes pilotes**, de 10 à 17 ans. Mais elles peuvent aussi être utilisées par des adultes qui veulent se remettre en selle et retrouver des sensations de course après une chute par exemple.

Le marché n'est pas qu'anecdotique puisqu'il est **estimé à plus de 8.000 machines par an.** Dominée par les producteurs italiens comme Ohvale ou Bucci notamment, la catégorie est particulièrement en vogue en Asie du Sud-Est, aux États-Unis et évidemment dans les pays latins européens.

Catégories reines

La Dorna, maître du grand cirque moto de vitesse pure qui détient tous les championnats du monde dans les catégories reines (Moto3, Moto2, MotoGP), organise également des **compétitions régionales de promotion pour faire émerger de nouveaux talents**, en Espagne, en Italie, en Angleterre, en Europe du Nord ou en Asie. Depuis cette année, la Dorna met sur pied un **championnat international en MiniGP**, des championnats nationaux ou régionaux réservés aux

10-14 ans dont les vainqueurs pourront accéder aux catégories supérieures, avec en ligne de mire, le Graal de tous les aspirants pilotes, la MotoGP.

La firme italienne **Evotech** dessine et usine des pièces pour la catégorie reine et notamment Ducatti, et affiche un chiffre d'affaires de 2 millions d'euros. Proche des fondateurs d'Evotech, **l'entrepreneur liégeois Jean-Claude Havaux (Zentech, Din-3) caresse un rêve, celui de faire assembler en Belgique, en Wallonie plus précisément, une moto de compétition** dans cette catégorie MiniGP. Il présentait ce jeudi soir son projet à quelques acteurs du monde de la moto en Belgique et des investisseurs potentiels.

"Ce serait une manière de faire revivre le passé historique de la Belgique et de Liège en particulier dans la construction de moto."

JEAN-CLAUDE HAVAUX

PORTEUR DU PROJET BREVO

"Ce serait une manière de faire revivre le passé historique de la Belgique et de Liège en particulier dans la construction de moto", affirme-t-il. Son rêve est en passe de devenir réalité. Evotech et un ancien pilote italien ont créé **Brevo**, pour mettre au point et construire des motos de compétitions destinées aux championnats de promotion. Le projet porté par Havaux est **d'assembler les mini-motos en Wallonie et de drainer autour de cet atelier d'assemblage, un centre de recherche et des sous-traitants**. Brevo sera aussi l'agent commercial exclusif des motos développées par Evotech.

Brevo est déjà présent sur les circuits dans les **catégories d'accès au Grand cirque que sont les Pre-Moto 2 et 3**. En 2020, 9 motos de la marque étaient alignées, 10 de plus le seront en 2022 avec une écurie "usine". Outre la catégorie Pre-Moto 2 et 3, Brevo développe aussi des MiniGP.

"Le MiniGP, c'est la première porte d'entrée de la moto de vitesse", précise Havaux. "La catégorie s'adresse à de très jeunes pilotes, qui peuvent **apprendre à rouler et à gagner sur des circuits de karting, à moindres frais**", s'enthousiasme-t-il. La taille, la puissance, le bruit donnent aux jeunes des sensations des grands.

Marché de niche en évolution

Venu en amateur curieux à ce pré-lancement, Pierre Gillion, directeur du circuit de Mettet, dirige aussi la Belgian Motorcycle Academy qui forme et accompagne de futurs pilotes deux-roues. Il renchérit. "**On voit effectivement des gamins effectuer leurs premiers tours de circuits sur des machines comme ça**. C'est un excellent apprentissage", reconnaît-il.

Même s'il s'agit d'un marché de niche, il connaît un engouement certain dans les pays du sud de l'Europe, traditionnellement très fans de moto de vitesse, mais aussi dans le sud-est asiatique et aux États-Unis. Un marché évalué à près de 8.000 machines chaque année, dont Brevo se verrait bien capter sa part, **500 exemplaires en vitesse de croisière**.

"La qualité est primordiale. Un gamin de 10 ans qui pleure parce que le moteur a cassé et qu'il n'a pas pu terminer sa course, ça énerve le père... Et c'est lui qui paie!"

PIERRE GILLION

DIRECTEUR DE LA BELGIAN MOTORCYCLE ACADEMY

L'atelier serait établi en **Wallonie** - le lieu est encore à déterminer même si l'objectif est de démarrer d'ici à l'été prochain - pour effectuer **l'assemblage du châssis et des pièces nobles dessinées et**

produites par Evotech. Mais aussi le **contrôle qualité** et un centre de recherche et développement. "La qualité est primordiale", fait remarquer Gillion. "Un gamin de 10 ans qui pleure parce que le moteur a cassé et qu'il n'a pas pu terminer sa course, ça énerve le père... Et c'est lui qui paie! **Si vous arrivez avec une machine bon marché, mais avec un moteur chinois qui ne fera pas deux tours, c'est perdu d'avance.** Vous ne ferez pas le poids face à Ohvale qui bénéficie déjà d'une vraie notoriété et qui est le châssis officiel du championnat européen." Message reçu par les promoteurs du projet qui oscillaient encore entre le prix et la qualité...

Au sein de l'académie de pilotage du circuit de Mettet, Gillion forme **une douzaine de (futurs) pilotes de 7 à 17 ans**: pratique de la moto dans toutes les catégories (vitesse, cross, trial, superbike...), mécanique, préparation physique... à raison de 40 heures par mois. Un apprentissage plutôt pointu qui peut mener au circuit international via le **Team Zelos monté par les frères Tacheny**, propriétaires du circuit de Mettet. "Et cette année, Laurens Luciano a rejoint Barry Baltus et Xavier Siméon au sein du team Zelos. À 17 ans, c'est un **pur produit de l'académie.** Il a été deux fois vice-champion de la Northern Europe Talent Cup et il a obtenu un guidon pour la Red Bull Rookie Cup, l'antichambre des différentes catégories de MotoGP."

6.000

EUROS

En fonction de la performance du moteur, le prix d'une MiniGP peut osciller entre 6.000 et 9.000 euros.

"Je le constate tous les jours: certains parents sont prêts à investir tout ce qu'ils peuvent dans la passion du fiston. Il n'y a pas beaucoup de limites, pour autant que la performance de la machine soit au rendez-vous. Et il faut de belles pièces, bien dessinées", conseille-t-il encore. Message reçu par les promoteurs du projet qui oscillaient encore entre le prix et la qualité... "Nous partions sur une machine à près de 6.000 euros. Mais **le choix du moteur est déterminant dans la fiabilité, et évidemment dans le prix...**", confie Matteo Tisi, l'un des associés de Evotech.

Mais les promoteurs du projet lorgnent déjà l'évolution prochaine de la course moto, l'électrique! Comme pour la F1, **le circuit moto propose aussi un plateau 100% électrique.** "Clairement, nous travaillons sur ce type de propulsion", assure Tisi. "Mais cela demande de redessiner complètement le châssis de la moto et la répartition des masses. Il y a encore du travail sur ce plan."

Le résumé

- Le MiniGP est une **nouvelle catégorie internationale d'accès** au Grand Cirque de la moto de vitesse.
- C'est la **première expérience de compétition** pour les jeunes de **10 à 14 ans.**
- Des entrepreneurs wallons et italiens portent un **projet d'assemblage et de commercialisation de MiniGP en Wallonie.**

Source : <https://www.lecho.be/entreprises/auto/une-minigp-pour-relancer-la-tradition-moto-en-wallonie/10349810.html>