

Patrick Plisson

L'esprit de compétition.

Il a fait de la communication son domaine, après une carrière de pilote au plus haut niveau. Patrick Plisson carbure à l'optimisme, ce qui n'empêche aucunement lucidité et pragmatisme. Le boss de l'agence Alliage (mais aussi chroniqueur GP sur Eurosport) vit par et pour la moto qu'il connaît sur le bout des doigts. Morceaux choisis d'un parcours sans sortie de piste.



Patrick, tu fus un temps l'un des meilleurs pilotes français de vitesse, peux-tu nous rafraîchir la mémoire ?

C'était à la fin des années 70, l'époque où beaucoup de pilotes français roulaient en GP, Rougerie, Pons, Baldé, Fernandez... J'ai terminé 2 fois 3e du Championnat du Monde en 50 cm3, sur des ABF, en 1978 et 1979. Il fallait être à la fois pilote et mécano, conduire son camion, trouver des sponsors, bosser un peu l'hiver pour se refaire financièrement, c'était épuisant, et mortel pour 3 ou 4 copains chaque année... On ne gagnait pas vraiment notre vie, on survivait, on s'en sortait, d'une course à l'autre, avec les primes, c'était une vie de saltimbanque... J'avais commencé tard, à 21 ans, à la Côte Lapize en 1973, et je me suis arrêté le 6 avril 1980, le jour où Olivier Chevallier s'est tué.

Des regrets concernant ta carrière de pilote ?

Non, je pense que j'étais trop gentil pour devenir Champion du Monde (rires). Pilote ABF, j'aurais pu me battre pour le titre si j'avais enfourché le Kreidler Van Veen que l'on me proposait pour finir la saison. Au GP de Hollande, il était là, devant moi, avec mon nom inscrit sur la bulle... La tentation était énorme, mais j'ai voulu rester fidèle à ABF, honorer mon engagement avec eux jusqu'au bout, même au détriment d'un titre... À refaire, je le referais, la loyauté fait partie de mes valeurs (rires) ! Et plutôt que des regrets, j'ai la satisfaction de m'être arrêté au bon moment, de ne pas avoir subi la descente, les blessures... j'ai fait le bon choix.

Comment t'es-tu ensuite tourné vers la communication ?

J'ai travaillé 2 ans dans la concession Yamaha d'Orléans, FD Moto Shop, 2 ans au service presse Yamaha Motor France et 2 ans chez Continental avant de m'apercevoir que je n'étais pas fait pour être employé, j'avais acquis trop d'indépendance pendant mes années de course. Après mon bac, j'avais fait une école de commerce et je me débrouillais pas mal pour trouver des sponsors, j'ai donc joint l'utile à l'agréable en restant dans l'univers de la

moto et en créant Alliage, mon agence de communication et de relations presse.

Quels sont les points forts d'Alliage, ton agence ?

Nous avons de l'expérience, 20 ans, ce n'est pas rien, nous avons appris à écouter nos clients pour analyser avec eux leurs besoins et trouver les meilleures solutions pour les faire progresser. Notre activité se concentre à 100% dans l'univers de la moto, ce qui nous permet une expertise qui fait d'Alliage l'agence numéro 1 en France dans ce domaine.

Comment convaincre les sceptiques en matière de communication, ceux qui disent que la pub, ça ne sert à rien ?

On ne peut pas aller contre la volonté des gens... Celui qui pense que la pub ne sert à rien y vient un jour ou l'autre, lorsqu'il voit ses concurrents le dépasser... Le jour où il est prêt, nous sommes là pour l'accompagner !

Quelle est, selon toi, la part de la communication dans le succès d'un produit ?

Pour être honnête, le plus important, c'est le produit ! La moto, ce n'est pas un milieu de tricheurs mais de connaisseurs. Un bon marketing ne sert à rien si le produit n'est pas de qualité et efficace. Il faut l'alchimie de tous les éléments pour réussir et, dans ce contexte, la part de communication peut être évaluée à 30%. Mais encore une fois, avant tout, le produit doit tenir ses promesses !

Ton plus beau succès, en termes de communication ?

J'ai un excellent souvenir des campagnes de pub pour les casques Shark avec les deux furieux qu'étaient les frères Teston, les patrons ! On avait réalisé des doubles-pages dans les magazines avec des requins et les ventes ont décollé de manière très importante ! La campagne avait même été plagiée par un constructeur d'ordinateurs sur une

campagne publicitaire de 4x3 sur le périphérique parisien. Comment Internet a changé ta façon de travailler ?

La presse moto papier et les sites Internet sont aujourd'hui complémentaires. Chacun trace sa voie et, ce qui est amusant, c'est que c'est dans la presse papier que l'on remarque le plus grand dynamisme : Moto Heros, Twin&Triple, GP Racing, GP Plus... Il y a toujours de nouveaux magazines, tous très bien faits, alors que les sites stagnent... Internet a fait souffler un vent de créativité sur la presse papier et c'est tant mieux. Du côté de chez Alliage, nous ne pouvons que nous réjouir de cette dynamique !

Comment a évolué ta profession depuis ces dernières années ?

Aujourd'hui, du fait de la crise, il faut être plus pragmatique, au détriment de la créativité. Les entreprises naviguent à court terme et ce sont les tableaux Excel qui décident... Tout va plus vite, on perd moins de temps à tergiverser, il faut être très réactif. On vit une époque formidable (rires).

Est-ce un job que tu recommandes à un jeune désirent s'investir dans l'univers de la moto ?

Complètement ! C'est une chance de pouvoir travailler dans la moto, d'aller sur des circuits, de rencontrer des pilotes, de visiter des usines, de parler et de développer des produits... Il y a énormément de choses à faire dans un secteur en plein dynamisme. À un jeune, je lui dis : Fonce !

Comment se faire recruter par Alliage ?

Cette question tombe à pic puisque après avoir créé Alliage, il y a 20 ans, l'avoir développée et fait grandir, j'aimerais la transmettre à quelqu'un qui est prêt à se battre. Il faut être pragmatique, honnête, avoir envie de s'impliquer à fond. Il faut avoir des idées, mais pas seulement des idées, il faut qu'elles soient efficaces, qu'elles voient le jour en étant maîtrisées et rentables, ce qui exclut les rêveurs. Si vous avez le profil, vous pouvez me contacter par mail :

patrick.plisson@alliage-presse.com

Plisson express

La moto de tes rêves ?

Le 50 Mondial-Monneret des « Jeunes Tigres ».

Et celle que tu rêves d'essayer ?

Une 125 de Grand-Prix avec un moteur 2 Temps. Histoire de la comparer avec la 125 Morbidelli de 1976, que j'ai pilotée à l'époque et que j'utilise plusieurs fois par an lors de démonstrations d'anciennes.

Celle que tu gardes en mémoire ?

La 125 Aermacchi avec laquelle je roulais en courses de côte en 1973, à mes débuts. J'étais anti-formule de promotion, ces Coupes de marques où les pilotes roulaient sur des motos de série. Ce que je voulais, c'était piloter des machines de course et, avec mon Aermacchi, j'étais servi !

La plus fantastique que tu aies chevauchée ?

Une Laverda 750 SFC de 1972 que j'ai pilotée à l'époque et aussi en 2012 et la Ducati 916 qui m'a bluffé à sa sortie.

Ton pilote de légende ?

Barry Sheene, mais aussi Angel Nieto.

Le meilleur de tous les temps ?

Pas facile... Michel Rougerie pour son style, Kenny Roberts pour ce qu'il a apporté au pilotage, Giacomo Agostini, au-delà de ses 15 titres, pour avoir réussi la transition 4 Temps-2 Temps et, en guise de post scriptum, Casey Stoner. Bien sûr, il n'a « que deux titres », mais je pense qu'on le sous-estime et qu'il aurait pu engranger d'autres titres après avoir gagné sur la Ducati et la Honda...

Le parcours professionnel qui te bluffe ?

J'aime bien celui de Luc Besson, en dehors des codes, à contre-courant.

L'homme que tu rêves de rencontrer ?

Un sportif de haut niveau, du calibre de Jean-Claude Killy ou Sergei Bubka.

Même question, mais avec une femme ?

Là, encore, on reste dans le domaine du sport, tant pour la grandeur de son palmarès que celle de ses jambes (rires), Marie-José Percé.

Au quotidien, comment te déplaces-tu ?

J'ai un scooter 250, un véritable utilitaire avec lequel je dois faire près de 20 000 kilomètres par

an, une Honda 750 Four de 1973, pour me faire plaisir le dimanche et une Ducati 900 Mostro pour les jours où j'ai envie d'arsouiller un peu (rires).

Ton jugement sur les conducteurs de 2 roues ?

Lorsque je vais au Bol et que je vois les pneus plats sur les R1, je me dis qu'il y en a pas mal qui n'attaquent pas très fort... Mais c'est logique car beaucoup de motards sont conduits par leurs motos, très performantes et qui réclament un niveau de pilotage qu'ils n'ont pas. Il faut des années de conduite, pas seulement 2 mois par an, pour commencer à bien exploiter une sportive.

Toi, Président de la FIM, que fais-tu ?

Je préférerais être celui de la Dorna, j'aurais plus d'opportunité de faire les choses... Plus proche de nous, j'aimerais valoriser et médiatiser notre sport moto à la FFM en fédérant les anciens pilotes. La France est souvent leader d'opinion pour les constructeurs, nous avons des champions, une FFM qui se bouge et qui réussit, les gens aiment la moto... Il y a donc des choses à faire pour que le grand public nous aime encore plus et que la moto se développe.

Toi, constructeur de 2 roues, quel modèle sors-tu ?

Je sais que le marché n'est pas très porteur sur ce segment, mais j'aimerais une sportivo-GT, avec un bicylindre, un cardan, des valises, et qu'en plus, elle soit belle, pas comme ma Ducati ST... Tu me diras qu'il y a des gros traits qui remplissent la fonction, mais le nez, je le préfère dans la bulle, pas au vent (rires).

Que fais-tu quand tout va mal ?

Je prends mes baskets et je vais courir 16 kilomètres dans le bois de Boulogne, ce qui me prend 1h20. J'aime bien courir, je le fais depuis 1976. J'ai participé 2 fois au marathon de New York (NDR : en 3h19), j'ai fait pas mal de semi-marathons (NDR : en 1h40) et cela me permet de réfléchir et souvent de trouver des solutions !

Une phrase que tu aimes à te répéter ?

« Rien n'est jamais acquis ! »

Que lira-t-on sur ton épitaphe ?

« N'a pas été Champion du Monde, mais a vécu heureux ! ».