

Fédération des Clubs Motocyclistes de la Police Nationale



LES MOTARDS DE LA POLICE





L'auteur :

Robert Le Texier a effectué toute sa carrière dans la Police Nationale, au sein des Compagnies Républicaines de Sécurité où il a exercé diverses fonctions : officier, commandant de compagnie, commandant de groupement régional, chef de division au service central, puis au service de l'information et des relations publiques du Ministère de l'Intérieur en qualité de commissaire divisionnaire adjoint au chef de service.

Ancien rédacteur en chef de la revue de la Police Nationale et de la revue « France Police Sports », il est depuis près de vingt ans le délégué national aux publications de la Fédération des clubs motocyclistes de la Police Nationale et le rédacteur en chef du journal « Motards Police ».

Il est par ailleurs l'auteur de nombreux ouvrages d'histoire policière et judiciaire, d'histoire locale, de romans et nouvelles. Il est membre de la Société des gens de lettres de France depuis 1974.







LES MOTARDS DE LA POLICE



Crédit photo 1^{re} de jaquette : SIRP

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article L. 122-5, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa 1^{er} de l'article L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et L. 335-3 du Code de la propriété intellectuelle.

© Copyright CHARLES LAVAUZELLE 2000

42020 170020 12

LES MOTARDS DE LA POLICE

ROBERT LE TEXIER

LAVAUZELLE

DL- 06.02.2001

05054

LES MONTARDS
DE LA POLICE

ROBERT LE TEXIER



Cette page n'a de valeur...

LAUSANNE

0 264 83008

36

PRÉFACE

« Ce que j'aime dans la moto... c'est qu'elle est la disponibilité à l'état pur, directement ajustable à nos membres dont elle multiplie le pouvoir au lieu de le suppléer.

Elle est la flèche et, en même temps, elle est l'arc; elle est la force raide et nue, débarrassée de tout cet encombrement collectif de la voiture, qui a cessé d'être un cheval pour devenir une embarcation. On a renforcé notre jarret, on a élargi notre regard, on a allongé notre bras, on a tout mis à la portée de notre main, mais tout de même, c'est nous, loyalement, qui fournissons tout l'effort et toute la course d'un bout à l'autre ».

Paul Claudel
La motocyclette
Revue « En plein ciel » 1937.

D
2

2001-102593

1. The first part of the report is devoted to a description of the experimental apparatus and the method of measurement. It is found that the results are in good agreement with the theoretical predictions.

2. The second part of the report is devoted to a discussion of the results and a comparison with the theoretical predictions. It is found that the results are in good agreement with the theoretical predictions.

3. The third part of the report is devoted to a discussion of the results and a comparison with the theoretical predictions. It is found that the results are in good agreement with the theoretical predictions.

1. Introduction	1
2. Experimental apparatus and method of measurement	2
3. Results and discussion	3
4. Comparison with theoretical predictions	4
5. Conclusion	5
6. References	6
7. Appendix	7
8. Index	8
9. Bibliography	9
10. Summary	10
11. Acknowledgments	11
12. Author's address	12
13. Date of publication	13
14. Page number	14
15. Volume number	15
16. Issue number	16
17. Year of publication	17
18. Publisher	18
19. Price	19
20. Distribution	20
21. Copyright	21
22. Reprints	22
23. Permissions	23
24. Contact information	24
25. Other information	25

PRÉFACE



C'est un réel plaisir pour moi de préfacer, à l'invitation de Pierre Peyret, contrôleur général honoraire, Président de la Fédération des Clubs Motocyclistes de la Police Nationale (F.C.M.P.N.), ce livre sur « Les Motards de la Police » écrit par Robert Le Texier, commissaire

divisionnaire honoraire de la Police Nationale et membre de la Société des Gens de Lettres.

L'auteur, qui avait retracé, en 1984, les trente-quatre années d'existence de l'association, vient en effet de poursuivre son œuvre en commémorant à sa façon, l'anniversaire de la création — il y eut 50 ans le 3 décembre — du « Club Motocycliste de la Sûreté Nationale ».

Ce livre relate non seulement les exploits sportifs des policiers motocyclistes, mais aussi la part importante que la Police Nationale a prise dans « la pédagogie de la route », notamment au travers de ses missions de sécurité routière. Il présente naturellement en cela un intérêt historique tout particulier.

C'est surtout par la compétition que les champions de la Police Nationale sont connus du public. Passionnés par la pratique de la moto, les adhérents les plus valeureux de l'association participent en effet, à très haut niveau, à la plupart des disciplines du sport motocycliste, sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (F.F.M.) ou de la Fédération Internationale (F.I.M.).

Ainsi, au cours de ces cinquante dernières années, ils se sont vu décerner de nombreux titres de champion de France dans différentes spécialités — rallyes routiers, enduro, vitesse — ainsi que la coupe du monde des Polices. Comme un couronnement, l'équipe de la fédération, engagée dans le championnat du monde d'endurance, a obtenu, ces deux dernières années, la première place au Bol d'Or en catégorie « stocksport ».

Ces succès n'auraient cependant pas été possibles sans les rallyes routiers régionaux qu'organise depuis plus de vingt ans la F.C.M.P.N. et auxquels

participent aujourd'hui plus de 800 adhérents. Les 80 « meilleurs régionaux » se retrouvent, tous les ans, pour une finale nationale. Prolongement logique de la formation professionnelle, cette compétition amicale permet de déceler les futurs champions, en même temps qu'elle permet un grand rassemblement festif.

En développant ses actions d'éducation routière, qui offrent la possibilité maintenant de délivrer le Brevet de Sécurité Routière aux adolescents des collèges classés en zone d'éducation prioritaire, l'association s'inscrit aussi — et on le sait moins — dans la mission que la Police Nationale développe sans cesse auprès des jeunes pour leur faire prendre conscience des droits et devoirs du citoyen, tout en les instruisant des dangers de la route. La restructuration et le renforcement progressif des effectifs des unités motocyclistes régionales des C.R.S., ainsi que l'activité déployée par les unités spécialisées de la sécurité publique sont la parfaite illustration de l'importance que la Police Nationale attache à la lutte contre le fléau que représente l'insécurité routière.

La préface de cet ouvrage me donne enfin — et je m'en réjouis — l'occasion de rendre un hommage chaleureux à tous ceux qui participent à l'importante mission de police et de sécurité de la circulation routière. Je n'oublie naturellement pas d'y associer la section motonautique de la fédération, qui permet chaque année de mettre à la disposition des municipalités des embarcations servies par des maîtres-nageurs sauveteurs de la Police Nationale pour mieux assurer la sécurité des plages du littoral.

Les qualités exigées du policier (de la route en général, et du policier sportif motocycliste en particulier) sont autant d'atouts pour une meilleure action de police, notamment de proximité, envers nos concitoyens et, plus particulièrement, en direction de la jeunesse. Rigueur, courage, adresse et capacité d'appréciation immédiate des situations leur permettent en effet — avec le respect des autres, le dévouement et la compétence — de mieux incarner les valeurs essentielles de leur métier que sont la maîtrise de soi, le professionnalisme et le civisme.

Patrice Bergougnot

Directeur Général de la Police Nationale.

NOTE DE L'AUTEUR

A une époque et dans le monde occidental où la moto est devenue un véritable phénomène de société, où une formidable évolution technique a permis aux constructeurs de réaliser des machines élégantes, puissantes, rapides et confortables, où une fantastique percée japonaise sur le plan commercial a entraîné un nouvel essor à toutes les formes de pratique de la moto, un ouvrage sur les seuls motards de la police française peut apparaître superflu.

Tout d'abord parce que la moto est perçue comme un phénomène de jeunesse (encore que bien des hommes d'âge mûr et de jeunes femmes en soient des fanatiques) qui permet à une « tranche d'âge » de se défouler, de se réaliser, de s'affirmer, de se dépasser, de s'évader des soucis du quotidien, de se défier soi-même ou de défier la société, parce qu'elle peut être un moyen de séduction et de jouissance — « le pied d'acier » — faite des sensations mélangées de la possession, de la vitesse, de la puissance et de la domination, et surtout de la liberté. Or les policiers n'appartiennent pas à cette catégorie : généralement plus âgés, donc plus réfléchis, ils représentent, pour beaucoup, les adversaires de la liberté : enfin la moto est pour eux un moyen, et non une fin en soi.

Ensuite parce que le motard, à tort ou à raison, n'a pas une excellente réputation. Les débordements des années 1960, les rassemblements parfois violents et les bruyants rodéos ont laissé des traces dans l'esprit du grand public et facilité des amalgames excessifs. Là encore, les policiers ne peuvent être assimilés à ces « durs » qui suscitent enquêtes et articles divers.

Enfin parce que de nombreuses œuvres ont été déjà réalisées sur la moto et ses pratiquants : ouvrages techniques, romans célèbres (1) chansons connues (2), films (3), et même ballets (4).

Cependant, cette publication nous a semblé nécessaire pour un certain nombre de raisons.

En premier lieu, la moto — en quelque sorte — n'appartient à personne. Aucune catégorie d'hommes ne peut la revendiquer comme son exclusivité, et les policiers la connaissent et la pratiquent tout aussi bien que de nombreux champions.

En second lieu parce que, au moment où l'on commençait à entendre parler du phénomène moderne

qu'est la moto, c'est-à-dire à l'époque où éclatait le rock n'roll et où les bandes de Hell's Angels (les Anges de l'Enfer), sur leur Harley Davidson, faisaient régner la terreur dans les petites villes américaines, les Anges de la Route, ces policiers motocyclistes ainsi baptisés parce que leur casque était cerclé d'une bande lumineuse qui, la nuit, faisait penser aux auréoles figurant sur les images pieuses, existaient déjà depuis bien des années sur les routes, où les Français pouvaient les rencontrer chaque jour. Et, à cette époque où les Japonaises étaient inconnues (le premier modèle Honda ne pénétrera en France qu'en 1962), être motard relevait d'une véritable volonté.

Enfin parce que, si les motards de la police sont soumis à des règles de conduite et à une discipline d'utilisation qui excluent les fantaisies parfois dangereuses et les risques parfois excessifs des autres pilotes, il n'en reste pas moins qu'ils éprouvent, pour leur outil de travail, une passion comparable à celle que l'on reconnaît aux « fous du guidon ». Et s'ils ne peuvent, précisément, donner libre cours à leur goût de puissance et de vitesse dans l'accomplissement de leur tâche quotidienne, ils vont le faire en participant aux compétitions sportives motocyclistes.

Cette activité sportive vient d'ailleurs tout naturellement compléter l'activité professionnelle en ce sens qu'elle nécessite, comme celle-ci, le maintien en bonne condition physique et l'approfondissement des connaissances techniques.

Les responsables de l'Administration policière ont très vite compris cette complémentarité et permis, dès 1950, la création d'un Club où les policiers puissent parfaire leurs qualités, les exprimer pleinement, les faire valoir parmi les initiés du sport motocycliste comme auprès du grand public.

(1) « La motocyclette », d'André Pieyre de Mandiargues, d'où a été tiré un film avec Alain Delon.

(2) Edith Piaf « L'homme à la moto » ; Brigitte Bardot « La Harley Davidson ».

(3) « L'Equipée Sauvage » avec Marlon Brando ; « L'Ultime Randonnée », avec Robert Redford ; « Continental Circus », avec Agostini ; « Le Cheval de fer », avec Patrick Pons et Michel Rougerie.

(4) Dans la première partie de son ballet « Ni fleur, ni couronne » en 1970, Maurice Béjart, pour son tableau « Le voyage » et pour évoquer la fuite du temps, a fait appel à la moto : dix 750 cc Honda se sont ainsi trouvées sur la scène du Théâtre National Populaire.

Tout au long de ce demi-siècle, l'activité sportive des motards de la Police n'a fait que croître et embellir. A un point tel que le modeste Club des débuts est devenu une solide Fédération regroupant une douzaine de clubs régionaux dans l'hexagone et un outre-mer, et que le palmarès de nombre de ses adhérents s'est considérablement

enrichi. L'œuvre entreprise demandait beaucoup de conviction et d'efforts. Elle méritait d'être exposée jusqu'en cette fin de siècle. C'est l'objectif de cet ouvrage, réalisé en quelque sorte par les motocyclistes de toutes les formations policières de notre pays et écrit pour leur rendre un hommage qu'ils méritent bien.

Robert Le Texier.



1921 : LES PREMIERS MOTOCYCLISTES DE LA POLICE PARISIENNE
(Photo S.T.P.P.).

I - LA PROFESSION

Si l'explosion automobile et le développement prodigieux des problèmes liés à la circulation routière apparaissent comme postérieurs à la seconde guerre mondiale, les phénomènes de la circulation automobile sont beaucoup plus anciens. L'entre-deux guerres, notamment, a vu un progrès très sensible dans ce domaine au cours de la décennie 1930-40. Parallèlement, on a constaté, dans cette même période, un réel engouement pour la motocyclette.

Ces phénomènes devaient évidemment générer des conséquences importantes au plan de la sécurité publique, et il est bien évident que les services de police ne pouvaient les méconnaître et devaient

s'y adapter aussi rapidement que possible, voire les précéder.

Toutes ces raisons expliquent pourquoi les premières unités motocyclistes de surveillance de la circulation routière sont nées bien avant la seconde guerre. Et c'est même peu après la première qu'on voit apparaître la première formation motocycliste de la police. Nous sommes à la fin de l'année 1920. L'accroissement du parc automobile commence à se faire sentir, les véhicules sont plus rapides et cela engendre déjà les premières difficultés de notre siècle que l'on qualifiera de « siècle de l'automobile ».

1920 - A PARIS, DES PRÉCURSEURS

La nécessité de policiers motorisés se fait donc sentir et, dès la première année, les effectifs comptent 9 gardiens motocyclistes sélectionnés par concours et dotés de machines Blériot. En 1921, celles-ci sont remplacées par des machines de fabrication américaine (12 Indian et Harley-Davidson) que l'on pouvait atteler à des side-cars.

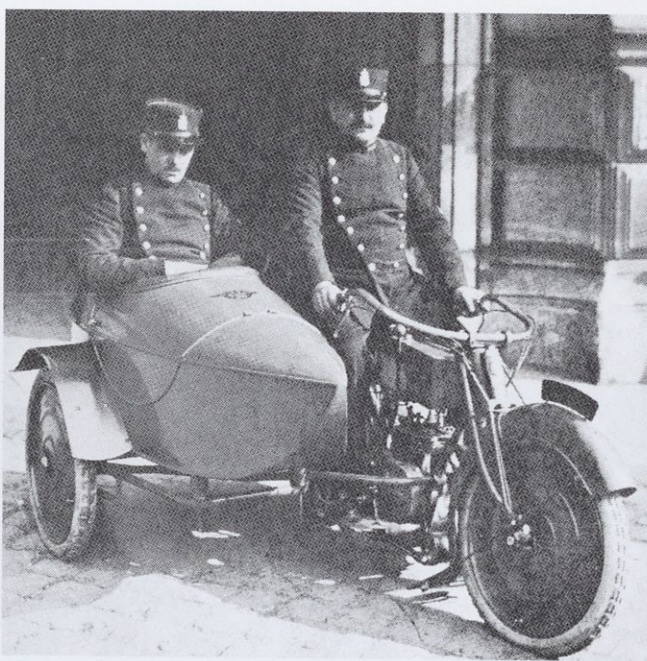
La progression des effectifs motocyclistes parisiens va s'accroître (22 motards en 1922, 30 en 1923) puis régresser (26 en 1924, 18 en 1926, 8 en 1929), régression due au développement des voitures rapides. Elle reprendra en 1930 (20 motocyclistes) pour se poursuivre et s'accroître régulièrement (23 en 1934, 50 en 1936, 70 en 1937, 80 en 1938). Nous verrons plus loin qu'à cette époque naissait

officiellement en province (en Seine-et-Oise), la première unité motorisée de police routière.

Après le coup d'arrêt dû à la guerre, les policiers motocyclistes parisiens passent de 180 en 1946 à 200 en 1948. Puis, la circulation urbaine s'accroissant, ils comptent 300 hommes en 1951, 350 en 1954, 415 en 1955. Dès lors, leur nombre se stabilise : en 1965, ils sont 439 hommes, dont la vingtaine de motocyclistes chargée uniquement du contrôle nocturne.

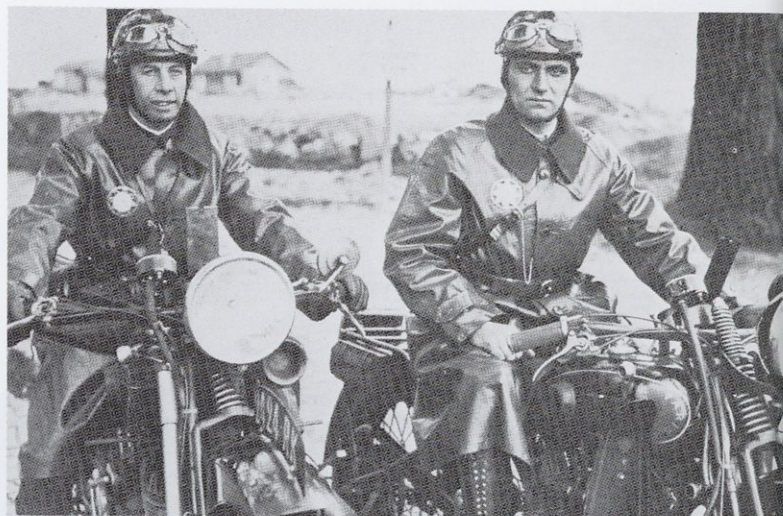
Cette unité motocycliste, après avoir quitté en 1945 le boulevard de l'Hôpital, siège des Services Techniques, pour la rue Chanoinesse, va passer en 1949 sous l'autorité directe de la Direction Générale de la Police Municipale.

Après un redéploiement des effectifs à partir des années 1970 (322 hommes en 1974), les compagnies motocyclistes comptent actuellement un effectif global de 363 qui s'articule ainsi : un commissaire de police, 3 officiers de paix principaux (dont un assume les fonctions de commandant), 3 officiers de paix, 7 brigadiers-chefs, 39 brigadiers, 310 sous-brigadiers et gardiens.



UNE MOTO BLÉRIOT ET SON SIDE-CAR.

MOTARD EN ACTION SUR RENÉ GILLET VERS 1925.



MOTARDS DE LA ROUTE EN 1937. SUR RENE GILLET 1000 CM³.

UN PARC VARIÉ

Le parc motocycliste devait connaître, en conséquence, une importante évolution.

En nombre, tout d'abord : de 4 side-cars en 1920 (3 Indian et une Harley-Davidson), puis 6 en 1921, on est passé à 20 machines solo en 1930.

Après les récupérations de matériels de guerre en 1944 (Zundapp, BMW, Royal Enfield, notamment), après des acquisitions diverses et, en 1951, des essais sur une dizaine de marques en vue de la sélection de matériel moderne, c'est en 1952 et 53 la réforme massive des René Gillet, Terrot et Gnôme et Rhône et l'achat de motos nouvelles.

Ainsi, en 1954, il existe 333 machines solo et 18 side-cars. Dix ans plus tard, il y a 397 machines solo et 18 side-cars. En 1974, le parc s'est restreint en quantité : 314 motos solo et 5 side-cars. Mais la qualité n'est plus la même.

En effet, elle a évolué régulièrement : en 1928, c'étaient des Dresch, en 1930 des René Gillet, en 1938 des Gnôme et Rhône, en 1944 des Royal Enfield 350 cc de couleur kaki car elles provenaient de l'armée anglaise, en 1945 des 350 cc Terrot à soupapes latérales, en 1946, des BMW-CMR montées en France, en 1947 des 600 cc Condor, en 1948 des 750 cc Cemec et, un peu plus tard, des Triumph 650 cc culbutées. En 1954, ce seront des 500 cc BSA, en 1955 des Triumph 500 cc latérales et, en 1956, pour les missions de liaison, des 175 cc Terrot culbutées. Depuis 1960, le parc est constitué de Triumph T 5, T 6, T 120, TRW, T 100 et de BMW R 60 de 600 cc dont la vitesse réelle dépasse 140 km/h. Actuellement, en

1983, il se compose de 300 BMW dont la moitié environ sont équipées radio, de 72 Honda et de 13 Triumph.

Le matériel de l'unité comprend, en outre, un break Renault Traffipax et 7 Estafettes Renault pilotées par des motocyclistes âgés de plus de 50 ans et inaptes à la conduite de la moto à la suite d'accident grave.

DE MULTIPLES MISSIONS

Les missions des compagnies motocyclistes de la Préfecture de Police s'effectuent sur le territoire de Paris et des départements de la petite couronne. Elles peuvent être regroupées en cinq grandes catégories : les escortes, le maintien de l'ordre public, la surveillance routière, la lutte anti-criminalité et l'assistance aux usagers.

Les escortes

Très nombreuses, elles concernent surtout les hautes personnalités (Président de la République Française, chefs d'Etat étrangers, etc...). En 1982, 1727 escortes de ce type ont été effectuées, dont 152 du Président de la République Française. Mais elles concernent aussi certaines autorités militaires, les ambulances, les détenus, les convois de valeurs et les transports exceptionnels.

Le maintien de l'ordre public

Ces missions consistent à guider et accompagner les unités de police qui se rendent sur les lieux des manifestations.

Une unité spécialisée, le Peloton de Voltigeurs Motoportés (P.V.M.), composée de 45 motocyclistes qui transportent chacun un moniteur de sport, a été constituée pour empêcher, par sa mobilité, le regroupement de manifestants déjà dispersés par les unités d'intervention.

La surveillance routière

Elle est effectuée, en permanence, sur le boulevard périphérique, les boulevards extérieurs, les grands axes, les Bois de Boulogne et de Vincennes. En 1982, elle a donné lieu à 5385 patrouilles de jour et 922 patrouilles de nuit.

La lutte anti-criminalité

Elle est l'œuvre d'une unité spécialement créée à cet effet, l'équipe spéciale de surveillance de nuit (1). Celle-ci a effectué, en 1982, 948 patrouilles.

L'assistance aux usagers

Toutes confondues, les patrouilles motocyclistes de protection générale ont atteint, en 1982, le nombre de 47000.

Ainsi, malgré quelques très légères différences quant aux conditions de recrutement et de formation, les policiers motocyclistes parisiens assument les mêmes missions que leurs collègues des unités de province. L'exécution de ces tâches fait appel aux mêmes qualités. Aussi trouvons-nous ces Parisiens au sein du C.M.P.N. (Club Motocycliste de la Police Nationale), contribuant à son activité et enrichissant chaque année son palmarès.



(1) Tous les fonctionnaires de cette unité sont des volontaires. Ils sont choisis en raison de leur activité. Beaucoup d'affaires criminelles et délictueuses découvertes sont à porter à leur actif.



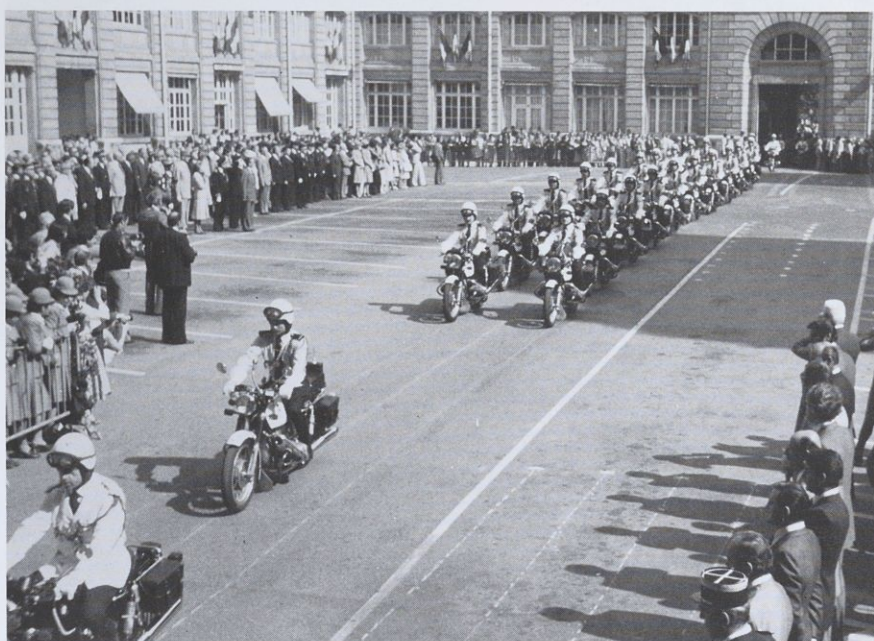
CI-DESSUS : UNE CHARMANTE MILITAIRE BRITANNIQUE APPREND PARIS AVEC DES MOTOCYCLISTES (Photo Keystone).

CI-CONTRE : 1946, À L'OCCASION DE LA CONFÉRENCE DE LA PAIX, ENTENTE CORDIALE ENTRE MOTOCYCLISTES PARISIENS ET MILITAIRES BRITANNIQUES (Photo A.S.I.P.).





CI-DESSUS : PARIS, 1946, AU RALLYE DES VIEUX TACOTS (Photo Lucien Rollet).



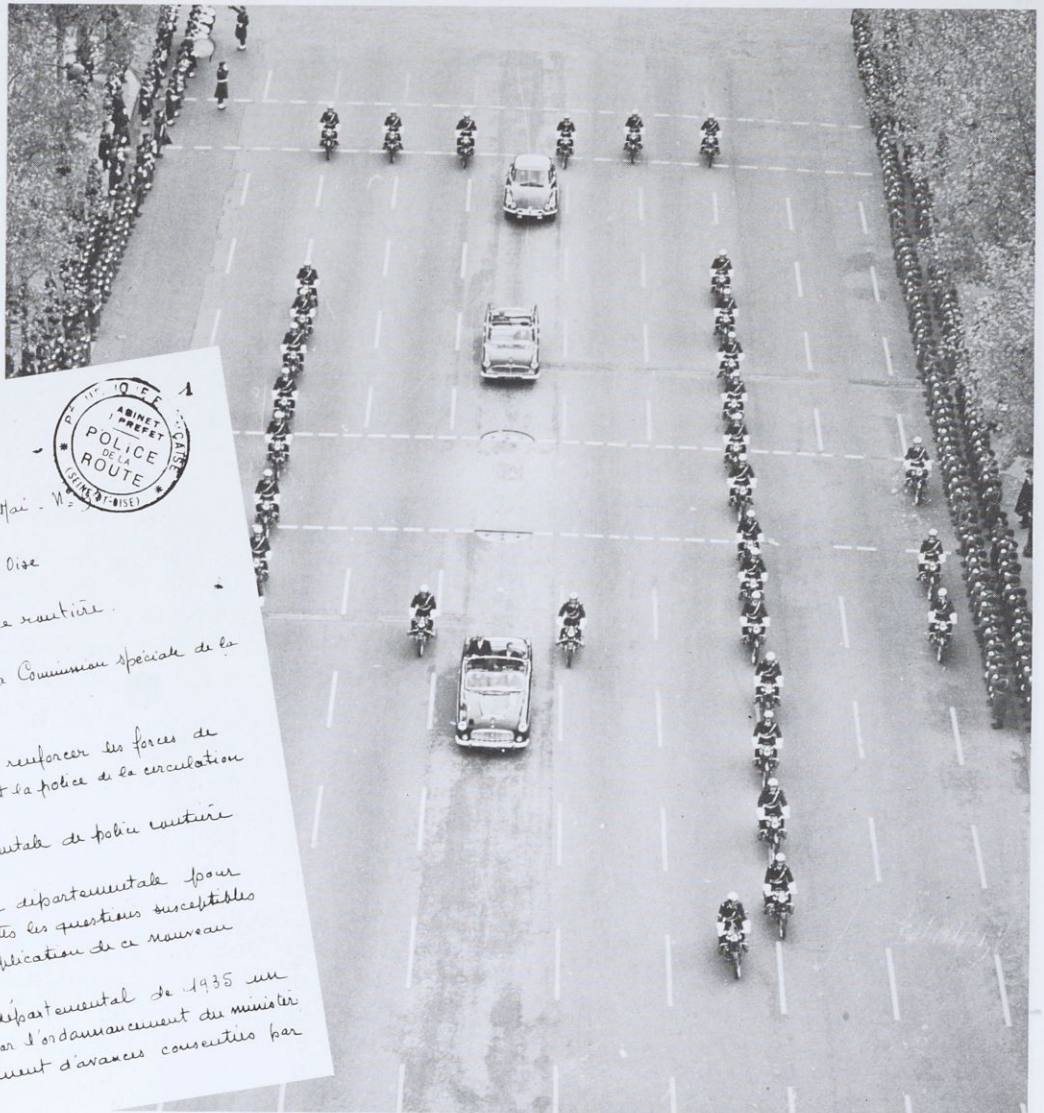
CI-CONTRE : 1978, LES MOTARDS DE LA POLICE PARISIENNE A LA CITÉ (Photo S.T.P.P.).



DEVANT NOTRE-DAME DE PARIS, UN DÉPART EN MISSION (Photo S.T.P.P.).

CI-CONTRE : 1969, EN FORMATION D'ESCORTE OFFICIELLE (Photo S.T.P.P.).

CI-DESSOUS : FAC-SIMILÉ DE LA PAGE 1 DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-OISE, 1935.



Conseil Général

1^{er} Service Ordinaire de 1935 - 17 Mai - N^o 2

Conseil Général du Département de Seine-et-Oise
Police de la circulation
Organisation d'une police de surveillance routière.

Vu les explications de M. le rapporteur de la Commission spéciale de la police,

Vu les explications de M. le Préfet,
Considérant la nécessité d'organiser et de renforcer les forces de police du Département en vue d'assurer, tant la police de la circulation que la sécurité des personnes,

Décide de créer une brigade départementale de police routière autonome,

Donne délégation à sa Commission départementale pour statuer pendant l'intermission sur toutes les questions susceptibles d'entraîner ou d'arrêter la mise en application de ce nouveau service.

Insérera au dépenses au budget départemental de 1935 un crédit de 500.000 francs compensé par l'ordonnement du ministre de l'Intérieur au profit du Département d'avances consenties par lui précédemment.



1935 - LA PREMIÈRE FORMATION OFFICIELLE

La première formation de police routière « officielle » est née en 1935. C'est, en effet, lors de sa séance ordinaire du 17 mai 1935 que le Conseil Général du département de Seine-et-Oise décidait de créer une brigade départementale de police routière motorisée.

Et, le 20 mai 1935, le Préfet prenait un arrêté portant règlement de la Brigade de Police Routière du département de Seine-et-Oise (1).

Le 1^{er} juin 1935, le Préfet de Seine-et-Oise signait l'arrêté nommant Roger Passard, à titre provisoire, agent motocycliste de la Brigade de Police Routière du département.

L'agent Passard recevait, en cette qualité, un traitement annuel de onze mille cinq cents francs, « passible des cotisations instituées par la loi sur les assurances sociales », et une indemnité de fonctions de deux mille quatre cents francs par an.

Avec ses collègues le brigadier Poumeyrie et les gardiens Pianta, Vedrenne, Mich, Besnier, Bessière, Blanchard, Bonlage, Maréchal, Gautier, Carmes, Robris, Boulay, Pinçon et Brisset, nommés en juin et juillet 1935, l'agent Passard constituait la première unité de police motorisée en France. Les gendarmes, alors, ne contrôlaient le trafic routier qu'au moyen de leurs brigades territoriales, avec des postes fixes, ce qui excluait la notion de sécurité de la circulation.

1937 - UNE UNITÉ DE POLICE D'ÉTAT

Un arrêté préfectoral du 3 avril 1937 modifiait le règlement de 1935 et précisait : « A titre exceptionnel et après avis d'une commission présidée par le Secrétaire Général pour la Police et comprenant le directeur de la Police d'Etat et un commissaire désigné par le Préfet, pourront être nommés agents de la police de la route les candidats âgés au plus de 37 ans au 1^{er} janvier de l'année au cours de laquelle aura lieu l'examen d'admission.

(1) Cf. annexe 1.

Sur proposition conforme de la Commission précitée, les candidats mesurant 1,65 m au minimum pourront être admis, à titre exceptionnel, si leur aptitude physique générale le permet ».

A compter du 1^{er} septembre 1937, la douzaine d'agents constituant la formation étaient mutés à la police d'Etat de Seine-et-Oise et remplacés. Les nouveaux motocyclistes étaient alors placés sous le contrôle de M. Pelletier, commissaire spécial à Versailles. Ils recevaient une instruction théorique et mécanique d'un adjudant du Centre d'Instruction Automobile du 19^e Escadron du Train à Versailles et étaient médicalement suivis par le docteur Petit, contrôleur adjoint des Lois d'Assistance.

1941 - UN GROUPE MOTORISÉ DE POLICE RURALE

Le 1^{er} juin 1941, un arrêté préfectoral crée la Brigade Motorisée de Police Rurale de Seine-et-Oise. Placée sous les ordres d'un officier de Paix et forte de 50 gradés et gardiens, cette unité a pour mission essentielle d'assurer la police rurale et la police générale, et subsidiairement la police de la route, dans la partie du département non comprise dans la zone d'action de la police d'Etat de Seine-et-Oise. Son personnel bénéficie des dispositions du statut du personnel de la Police d'Etat de Seine-et-Oise concernant le recrutement, l'avancement, la discipline, les récompenses honorifiques, la position de disponibilité, les congés, la tenue, l'instruction et les services rétribués.

A titre transitoire, les gradés et gardiens de la Brigade de police de la route de Seine-et-Oise sont reclassés dans la Brigade Motorisée de Police Rurale de Seine-et-Oise s'ils remplissent les conditions requises par le statut.

L'unité est administrée par le Préfet et, sous son autorité immédiate, par le Secrétaire Général pour la Police. Elle est dirigée, au point de vue technique, par le Commissaire Divisionnaire attaché au Secrétariat Général pour la Police, assisté de plusieurs commissaires et inspecteurs.

Ce Groupe Motorisé de Police Rurale de Seine-et-Oise va recevoir, au cours de l'année 1941, de jeunes gardiens motocyclistes stagiaires dont certains, tels Marcel Lelay et Norbert Coutant, effectueront une longue carrière en Police Routière.

A compter du 1^{er} septembre 1941, les traitements

et indemnités de son personnel seront conformes à ceux du personnel de la police d'Etat de Seine-et-Oise.

Ce personnel se signale d'ailleurs à l'attention des autorités d'emploi : le 30 août 1941, le Préfet, « considérant que la brigade du secteur de Pontoise du Groupe Motorisé de Police Rurale de Seine-et-Oise, sous l'énergique et intelligente impulsion de son chef, le brigadier Papin, a fait preuve de dévouement et d'activité dans la répression constante des vols de récoltes et des délits ruraux ; qu'il y a lieu, en conséquence, de récompenser les gardiens les plus méritants », alloue une somme de 300 F à titre de gratifications aux gardiens motocyclistes Lefebvre, Maréchal et Texier.

A noter par ailleurs qu'une indemnité annuelle de 300 F est allouée aux 14 agents de cette unité, « qui possèdent une bicyclette et l'utilisent habituellement pour les besoins du service », les frais de taxe, d'entretien et de réparations restant à leur charge. En outre, un arrêté de décembre 1942 leur allouera une prime d'entretien de 2400 F chaque année pour ceux d'entre eux « qui auront apporté, au cours des mois précédents, tous les

soins désirables à l'entretien des motocyclettes ou side-cars confiés à leurs soins »... « Le caractère de cette prime est essentiellement facultatif et le montant définitif restera toujours proportionné à l'état dans lequel seront présentés, en fin d'année, les motocyclettes et les accessoires affectés régulièrement à chacun des intéressés ».

Un arrêté préfectoral du 20 novembre 1942 va accroître les effectifs du Groupe Motorisé de Police Rurale de Seine-et-Oise, qui compteront désormais un officier de Paix, un brigadier-chef, 8 brigadiers, 63 gardiens motocyclistes et 2 employés auxiliaires.

Un recrutement régulier effectué sur concours (12 postes en août 1942, 15 postes en janvier 1943, 15 postes en décembre 1943) permettra un apport régulier de fonctionnaires.

La formation sera rattachée à la Police d'Etat le 1^{er} avril 1944. Dès lors, ses fonctionnaires vont travailler sur toutes les routes du département et faire leurs preuves. Et d'autres unités identiques vont voir le jour, dès 1945, dans diverses régions de France, à Orléans, Châlons-sur-Marne, Rouen et Saint-Quentin notamment.

1946 - L'ACTE DE NAISSANCE DE LA POLICE ROUTIÈRE

Le 20 mars 1946, une circulaire du directeur de la sécurité publique fixait l'organisation, le fonctionnement et le rôle de la police routière motocycliste. Ce texte prévoyait la création dans chaque région administrative — il y en avait alors 21 — d'une unité de police motorisée placée sous le commandement d'un officier de paix et mise à la disposition du Secrétaire Général pour la Police.

Le personnel de ces unités est recruté parmi les gardiens de la paix des Corps Urbains et son commandement est confié à des officiers de paix. Chacune des 21 régions va désormais posséder sa Brigade Routière Motocycliste dont l'effectif, variable (de 20 à 50 hommes), est spécialement formé par un stage au Centre d'Instruction et d'Application de la Sûreté Nationale à Sens.

L'accueil du public est favorable. Les « anges de la route » sont nés!

CI-CONTRE : L'ACTE DE NAISSANCE DE LA POLICE ROUTIÈRE.

MINISTRE DE L'INTERIEUR
DIRECTION GENERALE DE LA SURETE NATIONALE
DIRECTION DE LA SECURITE PUBLIQUE
23, Avenue de Messine,
PARIS 8^{ème}
SN/SP CU /N° 2805

REPUBLIQUE FRANCAISE
PARIS, le 20 MARS 1946
LE DIRECTEUR de la SECURITE PUBLIQUE
à
Messieurs les SECRETAIRES GENERAUX POUR LA POLICE

OBJET : Organisation de la Police Routière Motocycliste.

J'ai l'honneur de vous adresser, en annexe, une instruction sur l'organisation de la Police Routière Motocycliste et sur le fonctionnement des brigades qui seront mises sur pied sur l'ensemble du territoire au fur et à mesure des possibilités résultant de l'approvisionnement en matériel roulant, et en fonction de la réorganisation de la Police d'Etat actuellement en cours.

La mise en application de la présente instruction est fixée au 1^{er} avril 1946 pour les brigades routières actuellement en service (Versailles, Orléans, Châlons-sur-Marne, Rouen, Saint-Quentin).

LE DIRECTEUR DE LA SECURITE PUBLIQUE
Signé : BIGET

Destinataires :
- MM. les Secrétaires Généraux pour la Police
- Archives :
la présente circulaire sera classée
au groupe 8 - Dossier 2
CIRCULATION ROUTIERE
Brigades de circulation routière

UNE POLICE DE LA ROUTE SPÉCIALE

Cependant, si plusieurs d'entre elles reçoivent au cours de 1947 des effectifs substantiels (32 fonctionnaires à la brigade de Rennes, 32 à celle d'Angers, 12 à celle de Strasbourg), ces formations ne possèdent pas de structures-type. Théoriquement, elles sont commandées par un officier de paix assisté d'un brigadier-chef et elles comportent plusieurs équipes composées chacune d'un brigadier et d'un gardien. Mais l'effectif en est variable selon l'importance de la région. Ainsi la B.R.M. de Nancy ne compte qu'une dizaine de motocyclistes alors que celle de Seine-et-Oise en possède une centaine. Et leur mise sur pied s'effectuera progressivement.

Toutes ces brigades dépendent du Commissaire régional de la République par l'intermédiaire du Secrétaire Général pour la Police. En fait, leur patron est le commissaire divisionnaire de sécurité publique, lui-même directement subordonné au Secrétaire Général.

Une certaine coordination est prévue à l'échelon national, à la sous-direction des polices urbaines. Mais cela reste assez théorique, et les B.R.M. sont surtout animées par l'officier qui les commande.

Malgré la suppression des différents organismes dont elles dépendaient — commissaires de la République, secrétaires généraux pour la police, commissaires divisionnaires de sécurité publique, direction de la sécurité publique —, les brigades continuent d'exister. Conservant la même structure, elles se trouvent placées sous l'autorité du Préfet du département où elles sont implantées et sous les ordres des directeurs départementaux des services de police, de création nouvelle. Lorsque le nombre de ces directeurs sera, un peu plus tard, réduit à 9, certaines brigades vont passer sous les ordres des commissaires centraux de leur résidence. C'est là une anomalie, car la circonscription de police, voire le département, est beaucoup plus restreinte que le ressort territorial où les brigades peuvent agir, la région. Ainsi, le préfet ou le directeur départemental des services de police est amené à ordonner des missions dans des départements où il n'a pas autorité.

Pratiquement livrées à elles-mêmes, les brigades vont, en quelque sorte, survivre en l'état jusqu'en 1950. Par circulaire ministérielle du 25 novembre 1950, elles vont être placées sous le commandement des commandants de groupement des C.R.S.

C'était là une solution logique dans la mesure où elle rattachait ces formations à vocation régionale à une autorité dont le cadre d'emploi était également la région.

Ce rattachement n'était d'ailleurs que partiel. Il ne concernait en effet que l'emploi, le personnel des brigades conservant son statut précédent, le recrutement s'effectuant au sein des Corps Urbains, de même que l'avancement. Cette situation présentait, à l'évidence, de nombreux inconvénients. Aussi était-il nécessaire d'y mettre fin en adoptant soit l'intégration complète dans les C.R.S., soit le retour à la police urbaine, soit la création d'un corps autonome. D'autres solutions furent envisagées, telles que celle de rattacher les B.R.M. à la Police Judiciaire. On parla même — sérieusement — de leur transfert à la Gendarmerie.

En définitive, l'intégration dans les C.R.S. fut adoptée.

Une instruction ministérielle du 9 mars 1953 fit des Brigades Routières Motocyclistes des Pelotons Motocyclistes. Ces derniers, au nombre de 26, constituèrent une nouvelle formation dans chacune des Compagnies Républicaines de Sécurité à laquelle ils étaient rattachés.

LES BRIGADES ROUTIÈRES MOTOCYCLISTES

De 1945 à 1953, à cette époque difficile de l'immédiat après-guerre, ces unités nouvelles ont pris leur part d'efforts et connu dans tous les domaines maintes difficultés. Les motards, et surtout leurs cadres, avaient alors la conviction d'être, en quelque sorte, des pionniers. Car tout était à inventer et à réaliser : l'éthique d'une nouvelle activité policière, les méthodes de travail et d'intervention, les relations avec les autorités administratives, judiciaires et militaires, la dotation et la maintenance du matériel nécessaire à l'accomplissement des missions, la capacité juridique d'assurer ces missions.

Des moyens dérisoires

Or, installées dans la hâte, les unités — nous l'avons vu — souffraient d'un manque certain de structures et d'un défaut d'homogénéité. Elles connaissaient, en outre, au plan matériel, d'énormes difficultés : au lendemain de la Libération, il

n'y avait en effet pratiquement plus de motos en état de marche en France et les usines n'avaient pas repris leurs activités. Ainsi, pour la formation des motards dans les écoles (Aincourt, puis Plombières-les-Dijon, puis Sens), le parc moto était des plus hétérogènes. Il rassemblait un peu de toutes les marques européennes et américaines rescapées de la guerre, tous les types de moteur de toutes cylindrées provenant de la récupération systématique de ce qui était alors découvert en France. La Direction de la Sûreté Nationale voulant lancer rapidement des unités de police motorisée, obligeait les premières brigades formées à s'équiper de façon disparate. Ainsi, telle brigade possédait des Indian 750 cc, telle autre des Monet-Goyon 350 cc, des 500 cc Terrot ou Motobécane. Par-ci, par-là, une Royal Enfield, une BSA, une Triumph, une Vélocette ou une BMW...

Chacun était alors amoureux de sa moto et la soignait comme un objet d'art. Si le moteur était à bout de souffle et les pneus souvent défailants, les motos étaient rutilantes et les flancs des pneus régulièrement blanchis. La chasse aux pièces détachées était une préoccupation constante mais, le plus souvent, il fallait usiner à la main la pièce manquante. Dès lors, tous les motards de l'époque étaient nécessairement des mécaniciens avertis qui savaient, notamment, qu'un rouleau de fil de fer constitue un article indispensable pour une trousse de dépannage. C'est d'ailleurs à cette époque qu'ont été conçus des équipements qui ont fait florès par la suite tels que barres protectrices de cylindres et pare-jambes, tablier de protection contre le froid et la pluie, manchons de guidon, béquilles latérales, etc...

Enfin se posaient des problèmes d'ordre juridique : il fallut attendre 1952 pour que le personnel fût assermenté et se vît doter de carnets à souches permettant la perception des amendes transactionnelles.

Une implantation progressive

Malgré ces multiples problèmes, les brigades routières motocyclistes s'implantaient progressivement. Et la situation, dans le domaine du matériel, tendait à se normaliser, la Sûreté Nationale étant devenue, à partir de 1948, le client d'une société française créée à la fin de 1946, la C.E.M.E.C. (Centre d'Etudes de Moteurs à Explosion et à Combustion), à Bièvres (Seine-et-Oise).

Cette société sort en 1948 ses premières machines, des BMW R 12 montées à partir de pièces allemandes récupérées de la guerre. Celles-ci devaient ensuite se franciser pour devenir la L 7, puisque toutes ses pièces furent fabriquées en

France à la suite de la disparition des stocks allemands. Et c'est pour les policiers motocyclistes qu'entre 1948 et 1955, la C.E.M.E.C. produisit entre 1500 et 1800 machines L 7. A partir de 1956, Ratier devait succéder à C.E.M.E.C. et continuer à produire la L 7 puis, à partir de 1959, construire la CGS, 600 cc culbutée.

Dans la 1^{re} région, la plus ancienne de toutes, qui datait d'avant la guerre (Versailles, O.P.P. Jacquy), la brigade d'Orléans, (O.P. Filippi, puis Delaye) créée en 1945, et celle de Melun (Brigadier-chef Collet) créée en 1946, exerçaient leur activité sur 6 départements (Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Loiret, Cher, Loir-et-Cher, Eure-et-Loir). En raison de la faiblesse des effectifs, leur champ d'action était limité à certains grands itinéraires routiers sélectionnés en fonction des accidents survenus. La Seine-et-Oise en était le département privilégié puisque, outre l'importance de son parc automobile — le 3^e département français — elle possédait un réseau routier très étendu (7000 km de voies de toute nature) et connaissait une circulation très dense, tant sur l'autoroute de l'ouest que sur les nationales.

Dans la 2^e région, 3 brigades surveillaient les axes routiers qui, sur 11 départements, rayonnent de la région parisienne vers le nord et le nord-ouest : la B.R.M. de Rouen, créée en 1945 pour la Seine-Inférieure (1), l'Eure, l'Orne, le Calvados et la Manche ; la B.R.M. de Saint-Quentin (2), créée en 1945, pour l'Oise, la Somme, l'Aisne et les Ardennes ; la B.R.M. de Lille, créée en 1946 pour le Nord et le Pas-de-Calais (3). La nature des routes, la densité des agglomérations et de leur population, l'activité agricole, industrielle, commerciale et touristique diversifiaient considérablement les missions (police de la route, escortes de transports exceptionnels, répression des fraudes, etc...).

Dans la 3^e région, la Brigade de Rennes (4), créée en 1946, couvre les départements bretons et celle d'Angers (5), installée en mai 1947, les départements du Maine-et-Loire, de la Loire-Inférieure, la Sarthe, la Mayenne et l'Indre-et-Loire, surveillant notamment la R.N. 23 et la R.N. 10 et les routes de la vallée de la Loire.

En 4^e région, la B.R.M. de Bordeaux (6), formée de mai à juillet 1947, surveille les routes de Gironde, du Lot-et-Garonne, des Landes et de la Côte Basque. Ses motards auront l'occasion de se

(1) Commandée par l'Officier de Paix Leclerc.
(2) Commandée par l'Officier de Paix Principal Cousin.
(3) Qui sera commandée par l'Officier de Paix Choumont.
(4) Commandée par l'Officier de Paix Principal Salaun.
(5) Commandée par l'Officier de Paix Parpaillon.
(6) Commandée par l'Officier de Paix Hubert - Dubois.



VERSAILLES : LA BRIGADE ROUTIÈRE MOTOCYCLISTE DE SEINE-ET-OISE (Collection Dauge).

RENNES 1947 : PRÉSENTATION DE LA BRIGADE ROUTIÈRE MOTOCYCLISTE AU PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE (Collection Hazard).





MONTPELLIER 1946 : LA BRIGADE ROUTIÈRE MOTOCYCLISTE (Collection Corvi).

signaler à l'attention lors des gigantesques incendies qui, pendant l'été 1949, vont décimer la forêt landaise et faire 80 morts et recevront les félicitations officielles du Directeur Général de la Sûreté Nationale « pour les services exceptionnels

qu'ils ont assurés souvent au péril de leur vie ». Les B.R.M. de Poitiers et Limoges, également formées en 1947 et commandées respectivement par les officiers principaux Théry et Savona, exercent leur activité sur un territoire très étendu

comprenant plusieurs provinces et une dizaine de départements du Centre et du Centre-Ouest entre Loire et Garonne.

Dans le Midi-Pyrénées, c'est le 20 juin 1949 que, dans la Cour d'Honneur de la Préfecture de Toulouse, M. Pelletier, Igame (1) de la 5^e région remet à l'officier principal Cauhépé, commandant la B.R.M. de Toulouse, le fanion de sa formation. Cette dernière va assurer, à compter du 1^{er} juillet 1949, la surveillance des itinéraires sur les 12 départements qui constituent la région et, plus particulièrement, sur les axes nord-sud Paris-Espagne par l'Andorre et ouest-est Bordeaux-Marseille.

Dans l'Est, 4 formations se partagent les routes de la région : la B.R.M. de Metz (Brigadier-Chef Pecq), la B.R.M. de Strasbourg (Officier de paix Moser), la B.R.M. de Nancy (officier de paix Collet) et la B.R.M. de Châlons-sur-Marne (Officier de paix Birr).

En Bourgogne-Franche-Comté, les 35 motards de la B.R.M. de Dijon (Officier de paix Sattonay), à pied d'œuvre le 1^{er} mai 1946, ont un vaste champ d'activité sur les nombreux itinéraires qui, du nord de la région parisienne et de l'Est, mènent vers la Suisse, le littoral méditerranéen et les régions touristiques des Vosges et du Jura.

En 8^e région, les B.R.M. de Lyon (Officier de paix Brugeat) — qui comptera jusqu'à une cinquantaine d'hommes en 1951 — et de Clermont-Ferrand (Officier de paix Hory) couvrent un vaste territoire de 8 départements qui comporte de nombreux et importants axes de circulation entre le nord et le sud, vers les régions touristiques du massif alpin et de la Méditerranée.

Enfin, le Midi méditerranéen est surveillé par les B.R.M. de Marseille (Officier de paix Nicolai) et Montpellier (Officier de paix Corvi).

Des missions très diverses

Les missions étaient nombreuses et variées et nécessitaient une coordination qui, nous l'avons vu, n'a pu se réaliser. Elles peuvent se présenter de la manière suivante :

Une mission principale

La sécurité de la circulation routière, en prévenant ou en constatant les infractions aux règles de circulation, en éduquant, en aidant, en secourant les usagers de la route ou en facilitant la circulation.

(1) Inspecteur Général de l'Administration en mission extraordinaire sorte de super préfet (un pour chacune des 9 régions du territoire métropolitain).

Des missions secondaires

- La prévention et la constatation d'infractions diverses touchant à la circulation routière, telles que celles relatives à la durée du travail dans les entreprises de transport par terre, celles relatives aux règles de coordination des transports ferroviaires et routiers, celles concernant le transport des matières dangereuses ou insalubres, les infractions fiscales relatives à la circulation de certains produits, celles relatives à la police des professions ambulantes, certaines infractions rurales, de chasse et de pêche.

- La recherche d'individus faisant l'objet de diffusions judiciaires et la recherche de véhicules volés.

Des missions exceptionnelles

Les escortes d'honneur et de protection (de personnes, de fonds, de valeurs), de transports exceptionnels, d'épreuves sportives sur route.

Les Brigades Routières Motocyclistes de la Sûreté Nationale, dont la plupart ont été constituées dès 1946, précédant ainsi de plusieurs années la venue à la police routière d'unités spécialisées de la Gendarmerie Nationale, ébauchée en 1950, ont donc assuré toutes ces missions pendant près de sept années. Elles deviendront pelotons motocyclistes des C.R.S. en 1953. Une partie de leur personnel rejoindra les Corps Urbains de Police, dont il avait conservé le statut. L'autre poursuivra, dans de nouvelles conditions, la mission qui lui était dévolue.

LES PELOTONS MOTOCYCLISTES DES C.R.S.

Une circulaire ministérielle (la circulaire n° 78 du 9 mars 1953) intégrait en effet le personnel des B.R.M. dans les Compagnies Républicaines de Sécurité et fixait le fonctionnement, les missions et les conditions d'emploi de ces nouvelles unités.

Au chapitre « dispositions générales », la circulaire précisait : « Les Brigades Routières Motocyclistes sont intégrées dans les Compagnies Républicaines de Sécurité dont elles deviennent des éléments organiques appelés « Pelotons Motocyclistes ». Les pelotons sont rattachés aux Compagnies où existent les B.R.M. ou, à défaut, aux compagnies les plus proches.

Les effectifs théoriques des Brigades Routières Motocyclistes s'ajoutent à ceux des Compagnies Républicaines de Sécurité. Au fur et à mesure

Région et Groupement de C.R.S.	B.R.M.	C.R.S. de rattachement	Lieu d'implantation de la C.R.S.
1^{re} RÉGION VERSAILLES	VERSAILLES RAMBOUILLET PONTOISE ARGENTEUIL AULNAY VILLENEUVE MELUN ORLÉANS	C.R.S. N° 2 C.R.S. N° 5 C.R.S. N° 5 C.R.S. N° 4 C.R.S. N° 4 C.R.S. N° 3 C.R.S. N° 3 C.R.S. N° 51	VERSAILLES VAUCRESSON VAUCRESSON LAGNY LAGNY QUINCY QUINCY ORLÉANS
2^e RÉGION LILLE	LILLE SAINT-QUENTIN ROUEN	C.R.S. N° 11 C.R.S. N° 21 C.R.S. N° 31	LILLE SAINT-QUENTIN ROUEN
3^e RÉGION RENNES	RENNES ANGERS	C.R.S. N° 111 C.R.S. N° 42	RENNES NANTES
4^e RÉGION BORDEAUX	BORDEAUX POITIERS LIMOGES	C.R.S. N° 181 C.R.S. N° 91 C.R.S. N° 122	BORDEAUX POITIERS LIMOGES
5^e RÉGION TOULOUSE	TOULOUSE BAYONNE	C.R.S. N° 176 C.R.S. N° 175	TOULOUSE LANNEMEZAN
6^e RÉGION METZ	METZ STRASBOURG CHÂLONS-S/MARNE NANCY	C.R.S. N° 71 C.R.S. N° 101 C.R.S. N° 61 C.R.S. N° 201	METZ STRASBOURG REIMS NANCY
7^e RÉGION DIJON	DIJON	C.R.S. N° 81	DIJON
8^e RÉGION LYON	LYON C L E R M O N T - FERRAND	C.R.S. N° 141 C.R.S. N° 142 C.R.S. N° 131	LYON LYON C L E R M O N T - FERRAND
9^e RÉGION MARSEILLE	MARSEILLE MONTPELLIER	C.R.S. N° 165 C.R.S. N° 166 C.R.S. N° 161	MARSEILLE MARSEILLE MONTPELLIER

des possibilités, le nombre des nouveaux pelotons motocyclistes sera porté à un par compagnie, l'effectif de chaque peloton étant fixé uniformément à :

1 Brigadier-Chef, 3 Brigadiers et 21 Gardiens.

L'ORGANISATION

Sauf leur nouvelle structure et certains aménagements apportés à leur utilisation, les nouvelles

Philippe Le Tiec



Motocycliste à la CRS de Tours, c'est un spécialiste des rallyes routiers. Il figure au palmarès du championnat de France des rallyes en 1986 (2^e), 1987 (2^e), 1988 (1^{er}), 1989 (2^e), 1990 (5^e et vainqueur du rallye de Belgique). Suite à un accident, il abandonne en 1992.

Alain Perez



Affecté à la section moto de la CRS n° 58 de Perpignan, spécialiste du motocross, il enlève le titre de champion de France interpolice-armée en 1983, 1988, 1989, 1990 et 1991. Puis, de 1992 à 1995, il obtient de multiples places d'honneur dans de grandes épreuves nationales (Quadruple aveyronnais, Corsica 1000) et internationales (Atlas, Tunisie, Portugal).



Didier Py

Affecté à la CRS de Dijon, il découvre la moto tout terrain lors de son stage de formation moto à Sens en 1990 et la compétition à Charny en 1992.

De 1993 à 1996, il participe au Trophée Suzuki, puis au championnat de France d'enduro (en 1997, il est champion de France Nationale B) et fait l'expérience du Touquet (43^e).

Entre-temps, il est affecté à l'Ecole Nationale de Police de Sens comme formateur motocycliste.

A partir de 1998, il se lance dans les grands rallyes (Dakar et Tunisie). En 2000, il en est à sa 3^e participation au Dakar.

Philippe Sévéré

Policier au corps urbain d'Albi, spécialiste de haut niveau du motonautisme, il possède un superbe palmarès sportif : champion de France de vitesse et d'endurance en 1994, 1995 et 1999, triple recordman du monde d'endurance sur 24 heures en T 850, et a participé à de grandes épreuves nationales (6 Heures et 24 Heures de Rouen).



Bruno Viaud

Moniteur à l'Ecole Nationale de Police de Paris, membre du CMPN Seine, vice-champion de France des rallyes en 1990, 1991 et 1993, champion de France en 1992 avec quatre victoires (Ain, Vercors, Ardèche, Francilien), il est également vice-champion du monde Police par équipe en 1994 et 7^e au championnat de France monobike en 1995.



Patrick Orioli

Motocycliste CRS à Marseille, il remporte, en 1982, pour sa première saison de compétition, la Coupe de l'Armistice. En 1983, il devient vice-champion de France des rallyes. En 1984, il décroche le titre de champion de France et obtient une licence internationale. En 1988, il est vainqueur du Monte-Carlo moto.

Serge Vieira

Motocycliste à la CRS de Mulhouse, il se classe 9^e au championnat de France de vitesse 400 cc en 1994 et 1995, année où il court au Bol d'Or. En 1996, il participe au championnat de France Promosport et est gravement accidenté au Bol d'Or.

Rodolphe Roucourt

Gardien de la paix à la CRS 48 de Clermont-Ferrand. Champion de France TT en 1995, il participe à 2 épreuves du Dakar comme pilote officiel KTM, aux rallyes de l'Atlas (1995, 1996, 1997) et de Tunisie 1995 (où il obtient la première place en catégorie marathon) 1996, 1997 et 1998 ainsi qu'au Maroc en 1997 où il termine encore 1^{er} en catégorie marathon.

Marc Germain

Adjoint de sécurité en poste à Grenoble, il est issu de l'équipe d'enduro de l'armée de terre. Champion du monde junior 125 en 1998, il est vainqueur en 1999 de la coupe de France et termine vice champion de France 125 inter. En 2000, il remporte le titre de champion de France 125 inter et se classe 8^e du championnat du monde.



1999, une brochette de champions : de gauche à droite, Paillot, Bouffieux, Roche, Joseph, Fabre

Outre tous ces champions qui se mesurent lors de compétitions nationales et internationales, la FCMPN peut être fière de quelques autres de ses adhérents pour leurs performances originales.

Tel Serge Martinez, brigadier à la CRS n° 45 de Lyon qui, le 1^{er} avril 1988, en ouverture des 24 Heures du Mans moto, a battu le record du monde de distance parcourue avec un side-car panier levé (112,7 km), exploit inscrit dans le livre Guinness des records.

Tel le CRS agenais Gérard Saez qui, au cours du Téléthon 1990, a battu le record du monde d'endurance en pilotant seul, pendant 62 heures et 2 minutes, une Kawasaki 650 sur un circuit de 1,7 km, exploit constaté par huissier et également inscrit dans le livre Guinness des records.

D'une manière ou d'une autre, tous ces policiers sportifs donnent l'exemple et ne manquent pas de susciter quelques vocations chez les grands et les petits, les garçons et les filles.

A cet égard, la police moderne s'est ouverte aux femmes, et le monde motocycliste ne doit pas être en reste. Après les quelques exceptions des décennies passées, les femmes arrivent aux responsabilités — telle Anne-Marie Spitz — et aux compétitions. Les confidences récentes de Patricia Mathys, capitaine de police au 3^e cabinet de délégations judiciaires à Paris, en sont une preuve encourageante.