

Les sports mécaniques, entre engouement sportif et pression environnementale

Depuis leur entrée à l'Ufolep dans les années 1980, les sports mécaniques se sont considérablement développés. Mais ils doivent aujourd'hui prendre en compte les préoccupations environnementales.

Au regard de l'ancienneté de l'Ufolep, les activités mécaniques sont relativement récentes au sein de notre fédération puisque leur arrivée date des années 1980. Statistiquement, elles compensent pour partie les pertes importantes constatées dans les sports collectifs et contribuent à faire aujourd'hui de l'Ufolep une fédération où les adultes de sexe masculin sont les plus nombreux. Et si l'auto et la moto réunissent l'essentiel de nos licenciés, on soulignera que depuis 2003 nous accueillons les véhicules nautiques à moteur (VNM, ou jetskis) qui représentent 500 adhérents dans une dizaine de comités, avec pour disciplines la vitesse, l'endurance, le rallye-jet, le free-ride et le free-style.

En trente ans, tous sports mécaniques confondus, le nombre de pratiquants est ainsi passé de 4000 en 1980 à plus de 50000 la saison passée. Ceux-ci représentent plus de 13% de nos licenciés et sont présents dans plus de 80 comités de métropole et outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Réunion). Et, malgré les contraintes réglementaires et une mauvaise image de marque en raison de la pollution, des nuisances sonores ou de la dégradation des chemins (*lire ci-contre*), les activités mécaniques Ufolep continuent à se développer.

AUTO

À l'origine des activités de sport automobile Ufolep (plus de 14000 licenciés), on trouve souvent des « copains » passionnés de mécanique qui se réunissaient pour « tourner » avec

de vieux véhicules – parfois récupérés dans des casses – sur des prés ou des parkings. Soucieux d'encadrer ces pratiques « sauvages », les élus locaux ont sollicité les services de l'État et les préfetures se sont tournées vers les fédérations sportives délégataires. Mais leur offre de pratique ne répondait pas à la demande et son coût était très élevé, les compétitions « ouvertes » se déroulant essentiellement sur l'asphalte, avec des motorisations ne correspondant pas aux budgets de nos « passionnés ».

En raison de son maillage associatif, notamment dans les zones rurales où se situent la plupart des lieux de pratique, l'Ufolep fut également invitée à accueillir ces « nouveaux sports », et une commission nationale vit officiellement le jour en 1990 (1). Celle-ci a d'abord élaboré des règlements adaptés aux circuits « terre », souvent des champs mis à disposition par des agriculteurs. Puis, au fur et à mesure de la structuration des associations et de l'évolution de la réglementation, de nombreux terrains permanents ont été créés. Ces pratiquants sont soudés par un véritable projet associatif, ne serait-ce que parce que l'aménagement des terrains est un travail de romain et fait appel au système D pour louer ou emprunter tractopelles, camions ou tracteurs... Il est exigé un talus tout autour du terrain, la protection des zones accueillant les spectateurs, des postes de commissaires surélevés et sécurisés, un accès aux services de secours, des « parcs pilotes » ou encore la mise en place de systèmes d'arrosage...

Les activités pratiquées à l'Ufolep sont le kart-cross, la poursuite sur terre et le trial 4/4. Le trial (un peu plus de 1000 licenciés) est une activité de franchissement dans des zones adaptées et aménagées. En poursuite et en kart-cross, on dispute des manches chronométrées sur un circuit « terre ». Les véhicules sont différents mais peuvent rouler sur les mêmes espaces de pratiques. La poursuite réunit environ 5000 adhérents et le kart-cross un peu plus de 3000. Depuis cinq ans, nous accueillons aussi du karting piste loisirs qui regroupe à présent plus de 2500 licenciés. Dans ces différentes disciplines, des trophées régionaux ou interrégionaux mènent à des finales nationales qui se déroulent en août et septembre.

Ces organisations étant gourmandes en officiels, l'Ufolep en forme chaque année plusieurs centaines : directeurs de course, commissaires techniques, chefs de postes, commissaires, pointeurs (2)... Afin de vérifier la conformité avec les règlements en matière de sécurité et de motorisation,



Poursuite sur terre

la commission nationale a également créé pour les véhicules des « passeports techniques » qui distinguent plusieurs catégories en fonction de la puissance du moteur, que ce soit en « origine » ou en « prototype ».

Cette pratique s'adresse exclusivement à un public d'adultes en possession du permis de conduire. Une pratique adaptée pour les 16-18 ans dans le cadre d'école d'initiation à la conduite et au pilotage existe mais est peu développée (3).

MOTO

Sur deux-roues (37 000 licenciés), la « terre » domine également très largement puisque la seule pratique « piste » concerne les engins de 50 cm³. Le moto-cross sur circuit ou sur prairie représente à lui

seul plus des deux-tiers des adhérents, loin devant l'enduro et le trial, et des « championnats » se déroulent sur l'ensemble du territoire. L'Ufolep est même victime de son succès et nous connaissons quelques difficultés pour accueillir tous les participants qui le souhaiteraient ! Nous manquons de terrains car le renouvellement des homologations délivrées par les préfetures est de plus en plus difficile à obtenir en raison de l'évolution des réglementations : des terrains sont ainsi fermés, essentiellement pour des problèmes de nuisances sonores. Et créer de nouveaux terrains est devenu un vrai parcours du combattant.

La commission nationale est là aussi très active dans le domaine de la formation, qui a été actualisée il y a deux ans pour mieux répondre aux besoins des associations (4). La CNS encourage également le développement des écoles de conduite : une initiation qui s'adresse aux jeunes à partir de 6 ans pour leur permettre de préparer le Certificat d'aptitude



Moto-cross, Super Trophée de France 2008

aux sports mécaniques (CASM), sésame ouvrant à la pratique dès l'âge de 12 ans. En 2009, la CNS a aussi doté les comités régionaux de sonomètres – sous réserve de formation d'un cadre compétent pour vérifier la conformité des machines. Quant aux relations avec la Fédération française motocycliste (FFM), encadrées par une convention, elles sont pour l'activité moto-cross cordiales et constructives.

UNE VITRINE

Un calendrier national regroupe toutes les activités de sports mécaniques à moteur : auto, moto, karting et VNM. Ces manifestations sont des vitrines de notre fédération et regroupent assez régulièrement plusieurs milliers de spectateurs alors que

la majorité de nos autres activités se déroulent dans la confidentialité. L'occasion de faire connaître et partager nos valeurs par le grand public. ●

PIERRE CHEVALIER

(1) Animée à l'origine par Jean-Louis Bordier, puis par Jean-Claude Martineau.

(2) En outre, depuis 2007 un décret ministériel oblige à une certification préalable de la formation par la Fédération française du sport automobile (FFSA), ce qui alourdit la démarche et augmente considérablement les coûts.

(3) On peut toutefois signaler l'important travail réalisé en Bourgogne par René Favier pour promouvoir et rendre accessible cette pratique en direction des jeunes. Notons aussi que cette activité est suivie avec enthousiasme par Marie-Claire Destouches, élue nationale Ufolep mais aussi ancienne déléguée départementale et mère de pilote qui a participé à la structuration de l'activité en Indre-et-Loire dans les années 1980.

(4) Avec notamment la création de formations de « visiteur de circuit » assurant une visite préalable à une demande d'homologation, et de « commissaire technique en charge de la sécurité et des contrôles sonomètres ».

ET LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ?

Bien qu'ils aient de nombreux détracteurs en raison des nuisances incontestables qu'ils génèrent, l'Ufolep ne souhaite pas voir stigmatisés les sports mécaniques. Oui, les atteintes à l'environnement sont nombreuses : faune dérangée, chemins dégradés, émission de gaz à effet de serre, pollution par les fluides (huiles répandues), etc. La plupart de ces atteintes sont démultipliées du fait des pratiquants « sauvages » qui, en dehors de tout cadre fédéral, occasionnent de nombreux dégâts. C'est justement l'occasion pour l'Ufolep de porter, avec les responsables de club et les organisateurs de compétitions, un effort particulier dans le cadre de ces activités controversées. Lors des stages de formation, des modules obligatoires expliquent comment mesurer et réduire les impacts générés, que

l'on soit responsable d'une école de moto, d'un club, directeur ou commissaire de course. Parmi ces actions concrètes, on peut citer le tri sur place des pièces mécaniques ou la mise en place de tapis d'absorption lors des interventions mécaniques. Les lavages anarchiques sont interdits et canalisés vers des lieux aménagés, avec des systèmes de nettoyage économes en eau. Pour ce qui est du jetski, il est également interdit de ravitailler sur l'eau ou sur la plage. L'achat de motos électriques est également à l'étude. Il est aussi à noter que, sur le thème de l'environnement, l'Ufolep et la fédération française de motocyclisme sont en phase et mènent notamment une action conjointe sur la mesure et la réduction des émissions sonores. ●

ARNAUD JEAN