

La sauvegarde du motocross en Belgique

Introduction : « Nous, les motards TT de Wallonie, sommes conscients des enjeux auxquels doit faire face de notre sport aujourd'hui. Nous allons nous autoréguler, en apportant des solutions à nos problèmes historiques, en étant résolument tournés vers le progrès, le développement durable et le respect de la collectivité. »

Résumé

Quel est notre objectif ?

Ouvrir un ou deux circuits d'entraînement de moto TT par province en Wallonie entre 2021 et 2024.

Comment allons-nous y arriver ?

Au travers de l'ASBL Motodev, une association affiliée à la FMWB (Fédération Motocycliste Wallone de Belgique) dédiée à la préservation et la création de circuits. Motodev œuvrera pour une approche durable et une intégration harmonieuse de la moto tout terrain dans son environnement. Cette association s'entoure d'experts, compétents en différentes matières (sport, pédagogie, communication, environnement, droit, etc.). L'ASBL a monté un « dossier référence » pour l'ouverture de circuit. Un projet structuré, abouti, qui répond aux grands enjeux de la discipline et servira de base pour chaque projet.

Contexte

Pourquoi ouvrir des circuits de moto TT en Wallonie ?

Les raisons sont nombreuses et nous allons les balayer selon différents axes : l'environnement, le sport, la sécurité, le plan politique, l'économie.

a. Environnement :

- i. Réduire les émissions de CO2 : les émissions générées par la discipline sont en grande partie dues aux déplacements qui sont effectués vers les circuits d'entraînement. Pas par la pratique de la moto en tant que telle. Fermer des circuits, revient donc à contraindre les pratiquant à parcourir de plus longues distances pour pouvoir s'adonner à leur passion en toute légalité et cela a un impact négatif sur l'environnement (voir à ce sujet l'étude de la Fédération Française). De ce point de vue, la création de circuits locaux permettrait de réduire considérablement les émissions de CO2 globale de cette pratique sportive.
- ii. Réduire les nuisances : l'ouverture de plusieurs circuits permettra de réduire les nuisances pour le voisinage (trafic, bruit). En effet, plus il y aura d'offre et moins il y aura de nuisances étant donné que les pilotes se répartiront sur les différents sites dédiés. Lorsque l'objectif de plusieurs circuits par province sera atteint, on pourra même imaginer une tournante entre les différents sites, ce qui permettra de ne pas rouler tous les week-end sur le même circuit.

b. Sport et pratique de la moto :

- i. La moto tout terrain rassemble les gens, c'est une activité familiale et un sport prisé des enfants. Les familles se retrouvent le we, les parents apprécient ces journées de partage et d'activités extérieures. C'est aussi une activité intergénérationnelle au niveau de la pratique.
- ii. L'ouverture de circuits permettra donner accès à cette discipline à l'ensemble de la collectivité. Il faut savoir que la moto TT est le sport mécanique le plus accessible financièrement. Son faible coût rend donc cette activité accessible au plus grand nombre.
- iii. La pratique de la moto TT est le meilleur apprentissage pour la conduite moto. Cette formation au pilotage permettra de rendre plus sûr la pratique des motards désireux de prendre la route. Par ailleurs, la moto de route est assurément l'un des outils qui pourra aider à répondre aux problèmes de mobilité que la Belgique connaît depuis plusieurs années.
- iv. La moto TT est un sport complet qui, au-delà d'une activité physique exigeante, fait appel à de nombreuses valeurs : la discipline, la rigueur, la volonté, le sens de l'effort etc. Tout cela constitue une solide éducation pour les plus jeunes.
- v. La fermeture des circuits déporte les problèmes ailleurs et provoque des effets indésirables :
 1. Soit la pratique sauvage, illégale (risque important de se faire arrêter par les autorités) et non encadrée de la moto TT dans les bois, forêts, champs, terrils, rues, avec toutes les dérives que cela peut engendrer : nuisances, danger pour les usagers et les pratiquants eux-mêmes, parfois avec des effets néfastes pour la faune et la flore.
 2. Soit l'engorgement des derniers circuits existants. Ceci provoque une augmentation des nuisances et par conséquent génère des plaintes des riverains. Exemple : les circuits français limitrophes commencent à connaître de nouveaux problèmes suite à la fréquentation massive des pilotes belges ces dernières années (dernier exemple en date : la fermeture du circuit d'Etroeungt).
- vi. Les circuits d'entraînement sont tellement loin pour les wallons que beaucoup finissent par abandonner ce sport (cf témoignage d'une maman d'un jeune pilote qui s'inquiète pour l'avenir de la passion de son fils) car elle ne trouve plus aucun endroit pour permettre à son fils de pratiquer son sport.
- vii. Les pilotes de haut niveau sont obligés d'aller s'entraîner à l'étranger. Et pourtant chaque année nous avons un belge capable de décrocher une couronne mondiale... Imaginez si nous avions des circuits d'entraînement permettant l'accès à la discipline à plus de jeunes !
- viii. Les jeunes qui veulent commencer ou progresser n'ont pas de circuit. La fédération Wallonie-Bruxelles et la Wallonie investissent de l'argent dans des stages d'initiation à la pratique de la moto TT au travers de l'ADEPS. Ces stages affichent systématiquement complets. Mais ces

jeunes pratiquants motivés n'ont pas la possibilité de poursuivre leur progression car il n'existe aucune infrastructure en Wallonie...

- c. Sécurité
 - i. Ouvrir des circuits réduira la pratique anarchique et non régulée de la moto TT dans les bois, les champs, les forêts, les terrils et autres, ce qui permettra d'éviter des accidents (heurs avec les autres usagers), mais aussi de réduire l'intensité des passages de moto qui peuvent agacer certains citoyens et parfois en amener certains à avoir des comportements criminels comme la mise en place de pièges sur les chemins (de plus en plus fréquent !).
 - ii. Sécurité des pilotes via une pratique encadrée permettant de limiter le nombre d'accidents : circuit à sens unique, entraînement par session du même niveau, durée limitée pour éviter la fatigue, etc.
- d. Politique
 - i. Les motards TT sont environs 10.000 en Belgique. Ces citoyens sont des contribuables comme les autres et méritent d'avoir des infrastructures sportives pour pratiquer leur loisir. Aujourd'hui on tente d'interdire la pratique de la moto TT, en revanche l'achat d'une moto reste autorisé (et est soumis à une TVA de 21%).
 - ii. Rendre ses lettres de noblesse à la Wallonie, terre de champions du monde (Malherbe, Robert, Jobé, Everts, etc)
 - iii. En fermant des circuits, on éradique un sport. De quel droit peut-on juger que la moto TT est moins bien, moins noble, qu'un autre sport ? De quel droit peut-on priver les citoyens de leur loisir ?
 - iv. Pourquoi les parents de jeunes pilotes sont-ils obligés de parcourir 100km (souvent bien plus) le mercredi après-midi pour que leur enfant puisse pratiquer son sport alors que les autres parents trouvent des infrastructures sportives partout à moins de 15km de chez eux ?
- e. Economie
 - i. La moto TT est une formidable porte d'entrée pour la pratique routière de la moto. En 2019, il y avait selon la Febiac 500.000 motos immatriculées en Belgique. Ces pratiquants payent également toute une série de taxes et contribuent à l'économie du pays. (L'économie de la moto TT en générale se chiffre en dizaine de million d'euros (à chiffrer)).
 - ii. Le développement de circuit de moto TT permettrait de développer l'activité touristique en Wallonie, une activité loisir. Beaucoup de gens désertent la région pour l'étranger.

Problématique

Quels sont les pierres d'achoppement aux projets d'ouverture ou de préservation de circuits ?

Voici la liste des critiques les plus régulièrement portées à l'encontre de la pratique de la moto TT :

- a. Collectivité – le bruit des motos

Le bruit est selon toute vraisemblance, le point d'amélioration prioritaire. Il est avant tout bon de rappeler que le bruit est surtout une question de perception. Par exemple, un match de football dans un stade en pleine ville fait énormément de bruit (en plus de générer diverses nuisances et pollutions, trafic, déchets, vandalisme etc). Mais le grand public semble l'accepter plus facilement que le bruit d'une moto. Néanmoins, il paraît évident que si nous diminuons les nuisances sonores de nos machines, notre sport ne pourra qu'être mieux accepté par la collectivité.

Pour ce faire, il existe différentes solutions (liste non exhaustive) :

- iii. La bride d'échappement amovible à placer sur le silencieux. Il en existe plusieurs modèles, des inserts, des rallonges de silencieux, etc. C'est la solution la plus pratique et la plus économique mais cela modifie sensiblement le comportement moteur et risque de causer des dommages mécaniques à long terme. Une solution ponctuelle.
- iv. Le silencieux d'enduro, qui produit nettement moins de bruit que le silencieux de motocross. Cette solution est un peu moins contraignante pour les performances des machines mais représente un coût substantiel pour le pilote.
- v. Un effort des constructeurs qui doivent comprendre que nos machines sont contraintes d'évoluer vers des émissions sonores inférieures. Cette démarche est dans leur intérêt direct.
- vi. Infrastructures anti-bruit, palissades etc. Efficacité relative, nettement plus onéreux.
- vii. La moto électrique représente également un outil d'avenir pour notre discipline. Les modèles actuels ne sont pas encore en mesure de rivaliser avec les machines à propulsion thermique mais permettent l'apprentissage de la pratique (cf. stages d'initiation ADEPS).

Ces différentes pistes pourraient trouver un soutien politique, sous forme de subside pour aider les pratiquants ou les exploitants de circuits à s'équiper.

La question du bruit sera inscrite dans le cahier des charges de chaque dossier émanant de l'ASBL Motodev. Un contrôle au sonomètre permanent sera obligatoire pour tous les circuits. La « tolérance zéro » sera de mise pour faire respecter la norme en vigueur.

- b. Environnement – perte d'huile ou d'essence sur le sol.
Aujourd'hui les motos ne perdent plus d'hydrocarbure (moteur à injection). De plus, lorsque les motos sont dans le parking et qu'elles subissent un peu d'entretien (plein d'essence, graissage de chaîne, etc), elles sont sur un tapis environnemental (obligatoire depuis plusieurs années). Exemples qui prouvent que l'impact de la pratique intensive de la moto TT sur le sol est quasi nul à moyen terme : le site où se trouvait « Moto Land » il y a encore 20 ans accueille aujourd'hui un hôtel et un vignoble. Alors à moins qu'on ne laisse boire du vin pollué, il est clair que la moto n'a pas d'impact à LT sur l'environnement (idem circuit Eghezée qui est redevenu une prairie à vache)
- c. Environnement – pollution atmosphérique.
C'est un faux débat. La moto rejette très peu de CO₂ ou gaz à effet de serre (voir les études à ce propos). Un pilote de motocross s'entraînant

normalement va consommer environ 6 à 8 L d'essence sur sa journée (1-1h30 de roulage moto).

- d. Collectivité – le trafic vers et depuis le circuit d'entraînement
Des sites peuvent être trouvés proches des autoroutes ou grands axes et qui ne nuiraient pas à la quiétude des riverains. De plus il est possible de trouver des solutions pour aménager un accès spécifique au circuit (ex. chemin agricole). Voir également point 1.a.II : l'ouverture de plusieurs circuits permettrait de réduire l'afflux de pilote en un seul et même endroit.
- e. Environnement – atteinte à la faune ou à la flore
Un circuit d'entraînement ne porte pas réellement atteinte à la flore car il recouvre une surface relativement réduite. En moyenne, une piste peut mesurer entre 3 et 5 mètres de large sur une longueur totale d'environ 1500m. Sur un site d'entraînement on retrouvera également un circuit éducatif pour les enfants et l'apprentissage (1000 mètres environ) ainsi qu'une surface plane d'environ 250 m² pour l'initiation. Il est à noter que les motos ne circulent pas en dehors des circuits balisés.
Concernant la faune, une partie des animaux se tiendra à l'écart du site les jours de fréquentation, d'autres s'en accommodent très bien. Il est clair qu'un circuit peut accueillir des pilotes jusqu'à 6 jours par semaine en haute saison. Les circuits n'accueillent en général pas les pilotes l'hiver compte tenu des intempéries.
Enfin, il est à noter qu'il existe une étude italienne qui démontre le bienfait du passage des motos dans les bois, dans certaines conditions.
Voir également point 1.b.V.1 sur la pratique sauvage intensive du motocross qui peut, elle, être néfaste pour l'environnement, la faune et la flore.
- f. Collectivité – mauvaise image du motocross
Sport stigmatisé par une partie de la population et des représentants politiques. Amalgame motocross, courses de cités (rodéos), quads à échappement bruyant dans les villes etc. Le motard est dans la grande majorité des cas un citoyen responsable et respectueux.

Solutions

Comment atteindre notre objectif ? Quelles sont les actions à entreprendre ?

1. **Crée l'ASBL Motodev**
 - a. **Le but de l'ASBL est de rassembler** des gens motivés et déterminés, des gens avec des compétences complémentaires (sport, pédagogie, communication, etc) et aussi des gens avec des compétences spécifiques utiles à soutenir nos projets (environnement, écologie, urbanisme, droit, économie etc). Ces experts nous permettront de trouver des solutions et d'élaborer des arguments en faveur de la moto TT.
 - b. Difficile de mobiliser tous les motards, de canaliser les gens et de réguler leurs actions. **L'ASBL Motodev se présente comme porte-parole des motards TT.** Une ASBL reconnue par la FMWB. Nous rassemblons très large : trial, enduro, cross, route, les fédérations, les importateurs/constructeurs, etc.
 - c. **Un dossier de « référence ».** L'ASBL a monté un dossier/projet, très abouti et répondant aux grands enjeux de la discipline qui ont été énumérés ci-dessus.

d. **Communication :**

- a. **Avec les pratiquants :** Le motocross se refuse d'évoluer depuis des années. Les problèmes d'hier sont souvent ceux d'aujourd'hui, mais le crossman a parfois du mal à l'accepter, voire à en être conscient ! Il y a un réel travail pédagogique à réaliser auprès de notre communauté. Les motards aussi ont pris la mauvaise habitude de se positionner en victime. Il faut mettre un terme à cela, montrer un autre état d'esprit. Se présenter comme gens responsables qui ont compris que les choses avaient changé et que nous sommes est prêt à faire preuve d'ouverture et de progrès.
 - b. **Avec le monde politique :** en démontrant l'importance de la création des circuits pour la collectivité et les pratiquants. En montrant que notre projet répond aux grands enjeux actuels.
 - c. **Avec le grand public :** Souvent, les gens ont une mauvaise image du motocross et de ses pratiquants. Le sport est stigmatisé, un amalgame est parfois fait avec les quads, les courses urbaines etc. Il faudra réaliser plusieurs actions de sensibilisation pour le grand public, conscientiser et éduquer les motards (parfois récalcitrants). Humaniser le pilote de motocross qui est un citoyen comme les autres désireux de pratiquer sa passion dans de bonnes conditions et dans le respect des normes environnementales et de la collectivité.
2. **Trouver des sites propices à la pratique** de la moto TT. Explorer les zones industrielles désaffectées (comme Caterpillar à Charleroi), les sites militaires, etc. Il peut parfois être plus facile d'ouvrir un nouveau circuit qu'un ancien qui a fermé car sa situation ne s'y prêtait plus.
 3. **Trouver des porteurs de projets.** En effet, le but de l'association n'est pas de gérer des circuits (en tout cas pas dans un premier temps), mais bien d'aider les porteurs de projets à décrocher leurs autorisations en les aidant à monter un dossier sérieux basé sur un cahier des charges rigoureux.
 4. **Trouver des sources de financement** pour les études d'incidences et défrayer les experts auxquels il faudra probablement faire appels (juriste, experts de l'environnement, etc). On sait que le crowdfunding, les appels aux dons etc, ça ne fonctionne pas. Il existe d'autres moyens de financement :
 - a. Via des subsides
 - b. Obtenir du soutien de l'industrie. C'est dans l'intérêt des constructeurs.
 - c. Via les pratiquants (moins souhaitable): Cotisations/affiliations, dons et libéralités (déductibles fiscalement).
 - d. Organisation d'événements pour récolter des fonds, vendre des goodies...