

IMPORTANT : Ce qui suit est un texte personnel, Il n'engage nullement le Comité Départemental 08, dont je suis le Président.

NON, LA FFM NE DOIT PAS REMBOURSER LES LICENCES.

Actuellement, plusieurs pétitions de crossmens circulent sur les réseaux sociaux, pour demander que la FFM rembourse tout ou partie des licences 2020. Ce serait une énorme erreur.

55 ans après avoir assisté à mon premier moto-cross, la finale de l'inter police Armée à SENS –SOUICY, je pense pouvoir vous expliquer le pourquoi de cette affirmation, car si le sport moto Français est euphorique actuellement, il n'en fut pas toujours de même.

Il me faut d'abord faire un peu d'histoire.

Jusqu'en 1986, le sport moto vert en France connaît un très grand succès, tant par le nombre de pratiquants, que par celui des organisations, mais jamais, aucun pilote ne monte jamais sur le podium final d'un championnat du monde. Cette année-là, alors que nos voisins belges totalisent déjà 28 titres mondiaux, le meilleur résultat tricolore est une 3^{ème} place aux nations 1968 en URSS, grâce au boycott des meilleures nations, qui protestent contre l'envahissement, de la Tchécoslovaquie par l'armée soviétique. A cette époque, la gestion de la FFM est saine. Pour les clubs, l'organisation est chose relativement facile et les accidents graves sont rarissimes.

En 1986, un nouveau Président arrive, avec plein d'idées nouvelles. Il fait passer France Moto, la revue Fédérale, de 70 à 140 pages. Elle est disponible en kiosque, mais ne se vend pas. Il crée des Ligues Moto outre-mer, qu'il inaugure avec faste. 3 ans plus tard la FFM est au bord du dépôt de bilan.

Fin 1989, une équipe emmenée par Jean-Pierre MOUGIN prend le pouvoir. Une grande partie de sa gouvernance est occupée à redresser les finances et à retrouver notre crédibilité vis-à-vis des pouvoirs publics. La gestion de notre grande maison est excellente, mais l'ancien champion de France 250 a un talon d'Achille. Président bénévole, il est la semaine ingénieur chez Peugeot à Sochaux et Président de la FFM à Paris le samedi. Fort heureusement, il sait s'entourer de gens compétents.

Aux élections de 2008, c'est Jacques BOLLE qui prend les commandes de la FFM. Personnage très clivant, il va cependant, en peu de temps, propulser la Fédération dans l'autre millénaire, en poursuivant et en décuplant tout ce que Jean-Pierre MOUGIN a entamé.

Pour obtenir de bons résultats sportifs, il renforce considérablement les filières de Haut Niveau et les Pôles Espoirs : Moto-Cross, Vitesse, Courses sur Piste, Trial et Enduro.

Les permanents FFM sont environ une quarantaine. Ce sont ceux qui travaillent au siège. Les autres, par exemple les entraîneurs des équipes de France, sont des intervenants extérieurs payés, comme P FINOT, T VAN DEN BOSCH, S. BONNAL, L BECHIS, S POURCEL, F BLANC ou Y MASRILLER. A tout cet ensemble, cela, il faut ajouter le DTN Philippe THIBAUT, Jean Thierry COURTY et Caroline CASTILLO qui sont détachés par le Ministère des Sports.

En 2020, à chaque déplacement de nos équipes nationales, tout cet ensemble nous permet d'être fiers d'être Français. Il suffit de penser à nos 7 victoires en 10 ans aux ISDT d' Enduro et aux 5 victoires

en 6 ans lors des nations en Moto-Cross. Mais malgré le talent naturel de nos coureurs, de tels résultats ne s'obtiennent pas sans un énorme suivi en amont, tant sportif qu'administratif. Evidemment, cela entraîne «quelques» dépenses. Mais ne l'oublions pas, rien n'est jamais définitivement acquis. Il suffit de penser à nos Amis belges, petit pays par la taille, mais plus grande nation de la moto pendant 50 ans et qui, en une décade, a tout perdu (surtout au niveau des terrains), au point de faire dire à l'une de ses idoles, peut-être la plus grande : « Aujourd'hui, pour mon sport, j'ai honte d'être Belge ».

Autre domaine capital depuis une décennie, le juridique. Grace à un renforcement considérable de ce service, désormais tout pilote, tout club, toute ligue qui a un problème, peut trouver de l'aide auprès d'un service compétant et réactif. Pour avoir été Président de Ligue, je peux dire que c'est rassurant de partir le dimanche matin, en sachant qu'en cas de problème grave, très grave, voir extrême, on sera épaulé, conseillé et défendu. Il ne faut pas oublier, que chaque jour, le sport s'américanise un peu plus et que chaque accident peut donner lieu à un procès, avec des sommes colossales en jeu. Or, les accidents, ce n'est pas ce qui a manqué ces 10 dernières années, avec des circuits de plus en plus rapides, de plus en plus spectaculaires, ou des Raids de plus en plus accidentogènes. Tout cela a un coût. Il est forcément élevé.

Autre action primordiale de la Fédération, le rachat de terrains. Actuellement, beaucoup disparaissent, mais pratiquement aucun ne se crée. Afin d'endiguer cette spirale infernale, nos dirigeants ont décidé, chaque fois que cela serait possible, de racheter les terrains menacés. Dernièrement, après la piste de vitesse à CAROLE, leur 13^{ème} acquisition a été le circuit prestigieux d'ERNEE, lieux de multiples Grand Prix et du prochain Moto-Cross des Nations. Évidemment, la transaction n'a pas été gratuite. Elle se compte en centaines de milliers d'euros.

L'action fédérale est tout aussi efficace envers ses clubs. Constatant qu'ils leur étaient de plus en plus difficiles d'organiser, la FFM a décidé, vers 2010, d'attribuer une somme fixe à tous les clubs club qui mettent sur pied une épreuve à caractère sportif. En 2015, elle était de 1000€, en 2020, elle est de 1600€. Cette aide paye presque l'assurance, qui est l'un des postes les plus élevés d'une manifestation. Régulièrement, des Présidents me disaient, que sans l'aide Fédérale, ils ne pourraient pas organiser. Comme il y a environ 1300 épreuves par an, la somme totale attribuée chaque année s'élève à près de 2 000 000€.

Autre action significative de Paris, l'aide aux clubs. Lorsque j'étais Président de feu, la LMCA, chaque ligue recevait environ 10% sur chaque licence sportive. Là aussi, la somme finale n'est pas négligeable. Avec cet argent, souvent les Ligues aident, elles aussi, les clubs pour leurs manifestations.

Il y a encore d'autres procédures actionnées par la FFM, mais je ne voudrais pas terminer sans citer les formations très pointues décernées aux milliers de bénévoles, qui officient chaque dimanche sur tous les terrains de France et qui vous permettent de rouler en sécurité. Bénévoles, soit dit en passant, que vous remerciez parfois et que vous piétinez souvent.

Voilà, si la FFM décidait de vous rembourser votre licence, tout ce bel édifice s'écroulerait.

- Plus d'argent, plus de FFM.
- Plus de FFM, plus de ligue.

- Plus de Ligue, moins de clubs
- Moins de clubs, moins d'épreuves.

Donc, plus de championnats de Ligue, moins de structures, moins de terrains etc...

Les seuls gagnants seraient nos adversaires, ceux qui aimeraient voir un monde sans moto verte.

N'oubliez jamais, que parmi les loisirs verts, celui de la moto est celui qui a le plus d'ennemis. Qu'ils s'appellent chasseurs, marcheurs, ou pseudo défenseurs de la nature, chaque fois que l'on porte atteinte à nos disciplines, cela fait des heureux.

A l'heure actuelle, tous les pays sont unanimes pour dire que le sport moto français est peut-être le meilleur du monde et le plus dense. Eh bien je le dis haut et fort, ce succès, c'est à grâce à ses pilotes (30%), grâce aux dizaines de milliers de bénévoles qui donnent leur temps et parfois leur argent, pour assouvir leur passion (40%) et aussi, grâce à la Fédération, qui globalement fait du bon boulot (30%).

La licence peut paraître chère, pourtant, sur leur moto, la plupart des crossmens font des dépenses parfois élevées qui se révèlent d'une moindre utilité que la licence.

80% des pilotes achètent un échappement : 500€ environ (10% en ont réellement besoin.)

50% achètent un guidon 150€, ou un kit déco 150€.

Je l'ai dit depuis tellement longtemps que j'ai l'impression que c'est de moi :

« Le moto-cross (et ses dérivés) est un sport de riche fait par des pauvres »,

Aujourd'hui, je préférerais dire :

« Le moto-cross est un sport de riches fait par des pas trop pauvres ».

Alors, c'est exact, ça ne fait plaisir à personne de perdre de l'argent, mais à l'issue de cette période difficile pour nous et tragique pour trop de nos concitoyens, nous aurons le choix entre deux possibilités :

- 1) Soit retrouver rapidement le bonheur des circuits et de la compétition, avec un minimum de dégâts, dès que cette saloperie de virus sera barrée (ce qu'il est peut-être en train de faire).
- 2) Soit assouvir prochainement notre passion.....uniquement sur nos consoles de salon.

Il faudra choisir.

Dernière précision. Discutant régulièrement avec Thierry POMMIER au téléphone, je peux dire que tous nos dirigeants pensent déjà à demain. Ils veulent tous éviter que 2020 soit une année totalement blanche. Mais en l'état actuel, tant qu'il n'y a pas de date officielle de libération et des directives précises, il est impossible de faire des plans sur la comète. N'ayez crainte, dans les cerveaux, ça bouillonne.

C'est pourquoi, je pense que rembourser les licences serait une grossière erreur.

Jean-Pol TOURTE

PS : En lisant texte, ceux qui me connaissent ont dû penser :

« Jean-Pol disant du bien de la Fédé, ça ne peut pas être lui l'auteur »

Si, c'est moi. Certes, j'ai toujours des griefs à l'encontre de nos dirigeants Parisiens, mais certainement pas au niveau de la gestion. C'est dans d'autres domaines.

- Exemple 1 : La calamiteuse création des grandes ligues. Elle est à la Fédé, ce que les masques sont à d'autres.
- Exemple 2 : La suppression de l'ancienne formule de la lettre de France Moto (à défaut de France Moto). Elle permettait d'avoir et de donner des infos rapides et simples sur l'actualité, à tous ceux qui le souhaitaient et en particuliers aux journalistes locaux, qui sont souvent peu demandeurs de nos disciplines. Elle permettait également de s'intéresser à des disciplines, qui par la force des choses et vues de certaines régions, deviennent de plus en plus confidentielles, comme le Moto-Ball, les montées impossibles ou les courses sur piste.