

OPINION

COMMENT RÉDUIRE LE BRUIT SUR LES MACHINES DE CROSS?

Nuisances sonores et pratique du motocross, le thème est sensible et se retrouve fréquemment au centre des réflexions. Il y a urgence car danger. Fédérations et constructeurs se sentent concernés et veulent conjointement faire évoluer les choses...



SÉBASTIEN POIRIER

« Pour la Fédération, le bruit est un sujet existentiel afin d'assurer la pérennité de nos circuits de MX. À chaque fois que nous travaillons sur l'homologation d'une piste, sur un renouvellement d'homologation, la tranquillité publique se retrouve au coeur des discussions. Cette notion est beaucoup plus marquée qu'il y a une dizaine d'années. Ce constat conduit les clubs à réglementer leurs horaires, à éventuellement restreindre leurs jours d'ouverture. Pour cette raison, des circuits disparaissent et d'autres ne peuvent voir le jour. Il est possible aujourd'hui de réduire les émissions sonores à la source. C'est une obligation pour poursuivre notre développement. Je n'ai pas envie de me retrouver dans la situation que vit la Belgique, pays où il n'y a quasiment plus de circuits. Nous souhaitons mettre en place une feuille de route d'ici la fin de l'année. Pour cela, nous avons créé un groupe de travail en interne. Nous échangeons aussi avec les constructeurs pour partager sur cette problématique. Il y a unanimité sur le sujet. On réfléchit au nombre de décibels qu'il faudrait gagner. En enduro, ce travail a été effectué depuis plusieurs années. Dans leur majorité, les pratiquants ont pris conscience du pro-

blème et entretiennent leurs échappements pour éviter les nuisances. Une seule moto qui fait trop de bruit impacte l'ensemble des pilotes. La FIM travaille également sur ce thème. Nous échangeons avec eux pour avancer dans le même sens avec les autres fédérations. »Président de la Fédération Française de Motocyclisme



LUDOVIC DEVOS

« Le bruit, c'est un sujet sensible. Chez Honda, nous sommes concernés. Nous avons participé à une réunion sur le sujet organisée par la FFM. L'horizon pour mettre en place tout cela, c'est 2024. Pour réduire les émissions sonores de manière uniforme, les constructeurs vont devoir travailler dans le même sens. Pour le moment, nous respectons les normes en vigueur. Si celles-ci évoluent, nous ferons en sorte de trouver des solutions. Le challenge sera de ne pas impacter les performances de nos motos. On peut travailler sur la longueur des échappements, sur différentes cartographies. Il faudra voir quelle réduction est demandée. Je vais prendre l'exemple du champion-

nat de France des Sables. Il y a un passage au sonomètre lors du contrôle technique pour tout le monde, puis un autre aléatoire à l'arrivée. La norme actuelle, c'est 112 décibels, avec une tolérance de deux après la course, une fois que l'échappement a chauffé pendant trois heures. Avec le team Honda SR, nous travaillons avec HGS au niveau des échappements pour rester dans les clous. Aujourd'hui, si vous souhaitez rouler à l'entraînement sur un circuit de vitesse, vous devez passer votre machine au sonomètre. Si elle fait plus de 98 décibels, vous ne roulez pas. Une telle mesure pour le tout-terrain, avec tous les terrains de cross qui existent, ça ne sera pas simple à mettre en place. Et ça rendra la pratique compliquée. Si les normes évoluent, les accessoiristes vont devoir se mettre au diapason. »Responsable compétition Honda France



STÉPHANE DASSÉ

« Les nuisances sonores, c'est un sujet qui me concerne directement. Aussi bien avec mes activités commerciales via Bud Racing et la vente

d'échappements, qu'avec les pistes de Magescq. Je vais commencer par là. Nous avons créé le site récemment. Nous avons fait en sorte de trouver un lieu à l'écart des habitations. Justement pour éviter de se retrouver confronté à ce type de problème. Dans la région, rien n'est simple. Les villages s'agrandissent et se rapprochent des circuits existants depuis des années. La pression sur les clubs est importante. Quand on va rouler à Saint-Jean par exemple, il faut s'arrêter pour la pause du midi. Les contraintes se multiplient. La FFM veut faire bouger les choses, la FIM également, c'est positif. Les promoteurs du MXGP se sont rapprochés de moi pour bosser sur le sujet et fabriquer une ligne d'échappement test moins bruyante. C'est fait et nous allons bientôt l'essayer. Tout le monde doit tirer dans le même sens. Il est primordial de prendre des décisions rapides et radicales, pour le bien de notre discipline et des pratiquants. La situation est déjà très tendue. Gagner quelques décibels, c'est possible. Entre une machine de cross et d'enduro par exemple, l'écart de bruit est flagrant. Si tout le monde s'y met, qu'il y a une unité de réglementation entre le monde de la compétition et celui du loisir, on doit pouvoir améliorer le problème des nuisances so-

nores. Je suis un fervent militant de cette cause ! » Propriétaire de Bud Racing et du Bud Racing Training Camp ■



L'avis

Si le marché de la moto se porte bien, que la dynamique est bonne, notre sport n'est pas le plus populaire, souvent visé les « anti-mécanique », les « anti-bruit », les écolos plus ou moins intégristes. Certains organisateurs se battent pour maintenir leurs épreuves. On pense au championnat de France

des Sables et aux courses sur plage. Du côté des moto-clubs, le combat est permanent. La lutte contre les nuisances sonores est au cœur de leurs problèmes. La volonté fédérale de travailler sur le sujet et de trouver des solutions pour faire évoluer les choses ne peut être que validée. Il en va de la survie de nos circuits. Pour faire bouger les choses, il faut trouver l'unité entre tous les acteurs concernés mais surtout que la FIM ordonne des réductions de bruit car on parle de motos de compétition mises en vente. Les constructeurs n'auront pas d'autre choix que de produire des motos plus silencieuses. Volonté et fermeté sont indispensables pour pérenniser notre passion.

