



FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME

**Procès-Verbal**

---

# **Commission de Motocross (CMS)**

---

**Réunion Motoneige**

Mala, Suède  
26 mars 2010

WS/ddn



La Réunion Motoneige s'est déroulée au Mala Hotell, Mala, Suède, le 26 mars 2010.

Présents :	Wolfgang	SRB	Président CMS
	Jan-Eric	SÄLLQVIST	Vice-Président CMS
	Johan-Pieter	RIBBINK	Membre CMS
	Dirk	DE NEVE	Coordinateur CMS
	Charles	HENNEKAM	Coordinateur Technique
	Patricia	MASKAROVA	YOUTHSTREAM
	Odd-Georg	OSTBYHAUG	NMF
	Kurt	LJUNGQVIST	SML
	Juha	TOLONEN	SML
	Urban	BACKMAN	SVEMO
	Tobias	ECKLAND	SVEMO
	Lars Johan	EDH	Mala
	Jann	FLEMSTRÖM	Arctic Cat
	Janne	TAPIO	BRP Finlande
	Peder	SVENSSON	BRP Suède
	Niels Jorgen	HULLO	Gronthis Carlbro
	Truls	TUETE	Polaris Industries
	Anders	LINDQVIST	Polaris Scandinavia
	Daniel	NESSTRÖM	Polaris Scandinavia

## 1. Ouverture de la séance

M. Srb, Président CMS, ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à tous les participants. Il précise que l'objectif principal de cette séance est d'avoir une discussion ouverte avec les experts concernés sur toutes les questions relatives au Championnat du Monde FIM de Motoneige.

## 2. Le Championnat du Monde FIM de Motoneige

M. Srb résume l'histoire et les différents formats du Championnat du Monde FIM de Motoneige depuis 1992. Quelques questions pouvant servir de ligne directrice pour la discussion : «Où en sommes-nous ?», «Où voulons-nous aller ?», «La nouvelle formule de Championnat du Monde est-elle la bonne ?», «Quelle est la valeur du Titre Championnat du Monde FIM de Motoneige ?», «Devrions-nous avoir des courses aux USA ou Canada ?».

### 2.a. Championnats Nationaux / Championnat du Monde

M. Ljungqvist indique que, dans le passé, les Championnats nationaux ont toujours été plus importants. Le seul moyen d'avoir des coureurs d'élite du monde entier est d'organiser le Championnat du Monde FIM en tant que manifestation unique après toutes les séries nationales.

M. Tapio partage la même vision. Il ajoute qu'une manifestation unique après toutes les séries nationales facilite l'engagement pour les coureurs. Cependant, il est certain que pas tous les coureurs d'élite américains participeraient.

M. Lindqvist rapporte que la manifestation 2010 était probablement la meilleure depuis la création du Championnat et qu'il est maintenant temps de passer au niveau supérieur.

M. Nesström pense que la manifestation unique - format sur une journée - est la meilleure solution. Tout le monde connaîtrait le vainqueur et par conséquent, le Champion du Monde FIM. Une question persiste : Est-ce un véritable Championnat du Monde ? Ensuite, il y a le processus de qualification. Une possibilité serait de prendre les 5/6 meilleurs coureurs de chaque Championnat national. Ceci renforcerait la valeur du Championnat du Monde FIM.

M. Tuete trouve que le format de manifestation unique est bien. Malheureusement, le Championnat du Monde FIM n'a pas beaucoup de valeur en ce moment dû au fait que le marché est de 100'000 machines dont 80% sont vendues en Amérique du Nord.

## 2.b. Couverture TV

Mme Maskarova déclare que l'année dernière il y avait déjà eu un grand intérêt de la part des chaînes locales. Il serait intéressant de voir si cet intérêt grandirait avec la nouvelle formule du Championnat. YouthStream continuera de développer le Motoneige de la même manière qu'elle l'a faite pour la classe MX3. Cette année, les caméras embarquées seront aussi utilisées.

M. Edh déclare que la TV nationale doit aussi être impliquée. Ceci aiderait à attirer des sponsors de premier plan pour la manifestation.

M. Ljungqvist demande un rapport sur la couverture TV. C'est une information importante pour les équipes et sponsors. Et ce rapport peut aussi être un outil important pour que les usines décident de faire participer leurs coureurs. Une couverture TV mondiale est nécessaire pour le sport. La TV en direct au niveau national pourrait être un atout supplémentaire.

M. Tapio dit qu'il y aurait un intérêt du côté de la télévision finlandaise pour diffuser du Motoneige mais les organisateurs devraient payer les coûts de production.

M. Nesstrom déclare que le format de la manifestation doit être attrayant pour la télévision.

M. Tuete trouve que ce sport est très attractif pour la télévision.

## 2.c. Support

M. Edh dit que le concept de manifestation unique a généré un bon support de l'industrie et des sponsors mais que la manifestation doit encore grandir. Un support financier est aussi nécessaire afin de garantir la présence de coureurs d'outre-mer.

M. Sällqvist ajoute que les organisateurs suédois ont réalisé un énorme effort financier afin d'assurer la présence de coureurs américains. Néanmoins, dans le futur, il aimerait que l'industrie de la Motoneige supporte financièrement les coureurs pour leur permettre de participer plutôt que le club local. De cette manière, l'industrie pourrait montrer que le Titre de Champion du Monde FIM de Motoneige a une valeur commerciale.

M. Nesstrom répond que la valeur sera immense si la manifestation FIM est le véritable Championnat du Monde.

M. Tuete est d'avis que des sponsors externes devraient être trouvés et pourquoi pas, prendre l'exemple des courses offshore. Par exemple, un bateau est nommé «Emirates»; une motoneige pourrait aussi porter le nom d'un sponsor.

## 2.d. Lieu

M. Tapio est d'avis que les manifestations futures de Championnat du Monde FIM devraient encore se dérouler en Europe. A ce stade, le Championnat FIM est «grand» en Europe mais pas encore assez fort pour aller outre-mer. Si la manifestation du Championnat du Monde FIM devait se dérouler en Amérique du Nord, quelle autre importante manifestation resterait-il pour l'Europe ?

De plus, il y a aussi un aspect financier. Les coureurs européens n'ont pas encore les mêmes contrats de sponsoring que leurs homologues américains. Il serait donc mieux de développer d'abord le sport ici (plus de TV et sponsors pour les coureurs) et d'aller ensuite outre-mer.

### 3. Règlement Technique

M. Srb rappelle à tous le règlement actuel concernant la cylindrée (maximum 600cc moteurs 2-temps ou 1050cc moteurs 4-temps). Actuellement, il y a des règlements techniques «ouverts». Dans le futur, devrait-il y avoir des courses «production» ou «production avec changements minimales»? Ceci ne rendrait pas seulement le sport moins cher mais faciliterait aussi les coureurs voyageant outre-mer. Une motoneige de «production» est plus facile à trouver, que ce soit par l'organisateur ou l'usine. De plus, les motoneiges de «production» sont souvent plus respectueuses de l'environnement que les prototypes.

#### 3.a. "Production" ou prototype

M. Tapio soulève immédiatement la question suivante : comment s'assurer que tout le monde utilise une motoneige de production. En considérant que la plupart des pays organisent 2 classes - «Stock» et «Pro-open» - et que le Championnat du Monde FIM est une manifestation d'un jour, la tentation de tricher est grande. Il y aurait toujours des spéculations après la course. Avec un règlement «ouvert», cela n'est pas le cas.

M. Hennekam déclare que la FIM a une longue tradition avec les courses prototypes roulant avec de l'essence et avec des restrictions du niveau sonore. Un modèle entre-deux serait une alternative au «prototype» ou «production». Tout allant d'une homologation de type «léger» (modèle entre-deux) à une homologation complète (production) est possible. Dans le futur, les différentes pièces deviendront alors disponibles sur le marché. Le résultat est que la qualité du produit est souvent meilleure, mais il est aussi plus cher. N'importe quelle règle est possible si l'on considère ces 3 principes :

1. être capable de produire la pièce/motoneige
2. être facile à contrôler
3. être possible de participer à une course avec le même produit en Europe comme aux USA

M. Tuete déclare que les moyens pour développer une "machine de course de production" ne sont pas disponibles. De plus, il est convaincu que les industries se retireraient de la course.

M. Hennekam confirme que l'homologation est coûteuse et un processus difficile mais qu'il serait alors possible d'avoir un modèle de haute qualité prêt pour les coureurs venant d'outre-mer.

Suite à ces derniers commentaires, M. Ljungqvist est en faveur des courses "production" afin de disposer des meilleures machines à la manifestation. Une motoneige de production aurait un coût moyen de 10'000 € alors qu'une machine modifiée varierait entre 15'000 € et 20'000 €.

M. Tapio dit que les coureurs partent d'une motoneige de production et ensuite commencent à la préparer pour la course. Les coûts impliqués sont encore assez bas comparés à d'autres disciplines FIM. Il a un souci majeur avec les courses de "production": comment contrôler l'allumage ?

Afin de réduire les frais, il serait possible de garder le cadre/châssis de production, la suspension et le moteur et d'autoriser le remplacement du guidon, des amortisseurs et des chenilles. Il est déjà certain que les amortisseurs/la suspension représenteront un coût important dans un avenir proche.

M. Hennekam répond que très souvent ce sera la motoneige de conception la plus récente qui gagnera la manifestation.

### **3.b. Règlements carburant et son**

M. Hennekam indique que les organismes qui gèrent le sport motoneige aux Etats-Unis et au Canada ne sont pas des fédérations affiliées à la FIM ! Ils ont des règlements différents sur le carburant et les niveaux sonores.

Tout le monde est d'accord sur le fait que les mêmes règlements devraient être valables en Europe et aux USA mais ce n'est pas quelque chose de facile à atteindre, étant donné les organismes différents impliqués.

Ensuite, M. Hennekam donne des informations concernant la méthode de test du niveau sonore 2m Max et sa première impression après les tests avec les motoneiges. Les mesures varient de 102 à 123 dB/A.

Se basant sur ces résultats, il conclut que 115 dB/A est facilement atteignable mais qu'il sera nécessaire de descendre à 112 dB/A en raison de règlements environnementaux rigoureux. Il est également certain que la méthode de test statique FIM actuelle n'est pas adéquate.

### **4. Clôture de la séance**

M. Srb remercie les personnes présentes pour leur coopération.