Etat des lieux

des Sports Mécaniques

Moto

Région Centre

Pôle Economique dédié aux Sports Mécaniques

Orléans - Juin 2006

Sommaire

Introduction **3**

Quelques Chiffres **4**

Immatriculations 4
Accidentologie 4
Sources 4

1ère partie : présentation des « sports mécaniques » **6**

Vie Sportive 6
Vie Associative 8
Impact Economique 11

2nde partie : Les Sports Mécaniques se tournent vers l'avenir **12**

Introduction 12
Les sites utilisés 13
Les problèmes rencontrés 14
Utilisation du pôle économique dédié aux sports mécaniques 15
Période et fréquence d'utilisation 16
Nombre de pratiquants 17
Nombre de spectateurs 17
Les besoins 18
Les remarques 20
Quelques noms proposés 20

Conclusion **21**

Annexes **22**

Annexe 1 : Questionnaire 23
Annexe 2 : Réponses des questionnaires 24

Introduction

Ce livre blanc a été rédigé en collaboration avec la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) Ligue du Centre, représentée par M. Jacques ROBLIN son président, et MECATLAND, moto club affilié représenté par M. Bernard JOSEPH, président, M. Romain JOSEPH, chargé de communication, et Mlle Julie SANTAIS, secrétaire.

Ce livre blanc a pour objectif d'apporter toutes les informations nécessaires du secteur moto quant à la réalisation d'un pôle dédié aux sports mécaniques en Région Centre.

Dans une première partie, nous apporterons quelques chiffres significatifs, puis nous aborderons la vie sportive et associative de la ligue du Centre.

Nous évoquerons sommairement l'impact économique puisque le Conseil Général en a déjà fait l'étude.

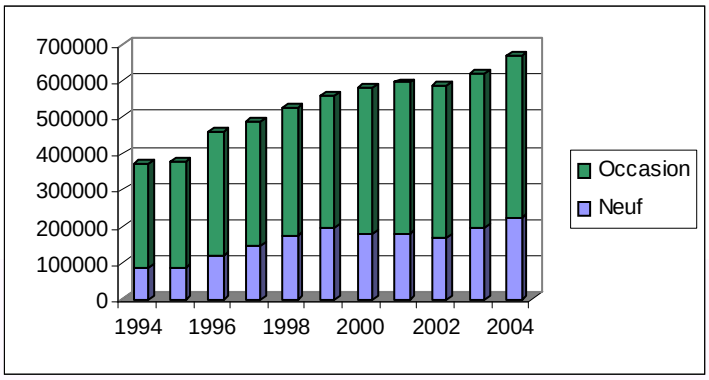
Nos remarques porteront plus sur le type d'infrastructure.

Dans la seconde partie, nous avons rédigé une synthèse de nos questionnaires que nous avons fait parvenir aux professionnels, écuries ainsi qu'aux particuliers.

Quelques Chiffres

Immatriculations

Durant les 11 dernières années, le nombre d'immatriculations de motos neuves et d'occasion n'a cessé d'augmenter. En 2004, il y a eu 669 051 immatriculations de motos sur toute la France.



En 2004, la Région Centre se situait au 9ème rang des régions sur le plan des immatriculations neuves, représentant 3,21% du parc national.
Il en est de même pour les occasions où elle se trouve également au 9ème rang, représentant 4,24% du parc national.

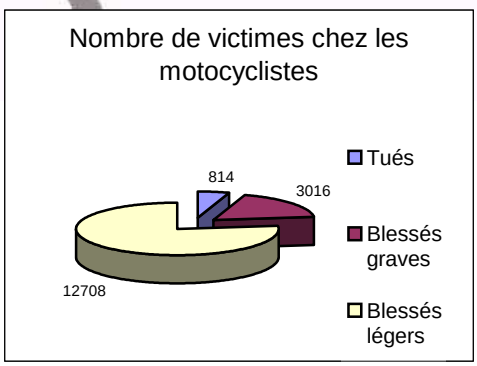
L'Ile de France arrive en 1ère place avec 18,2% du parc national.
Quant au Loiret, il est en tête des immatriculations neuves et occasions en Région Centre.

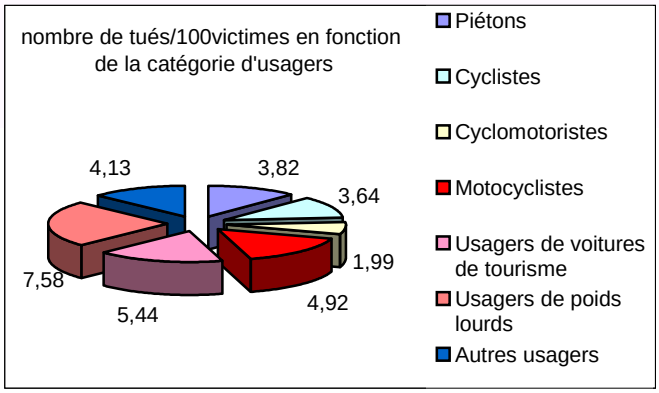
Accidentologie

Autres chiffres moins réjouissants, ceux des accidents en moto.
En 2004, le nombre de victimes chez les motocyclistes était de :

814 tués
3016 blessés graves
12708 blessés légers

ce qui représente un taux de 4,92 tués pour 100 victimes.



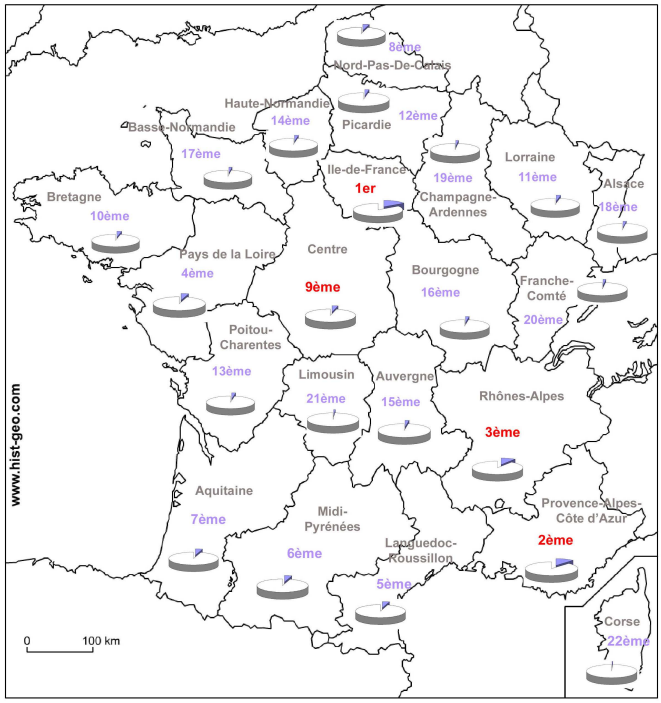


Sources

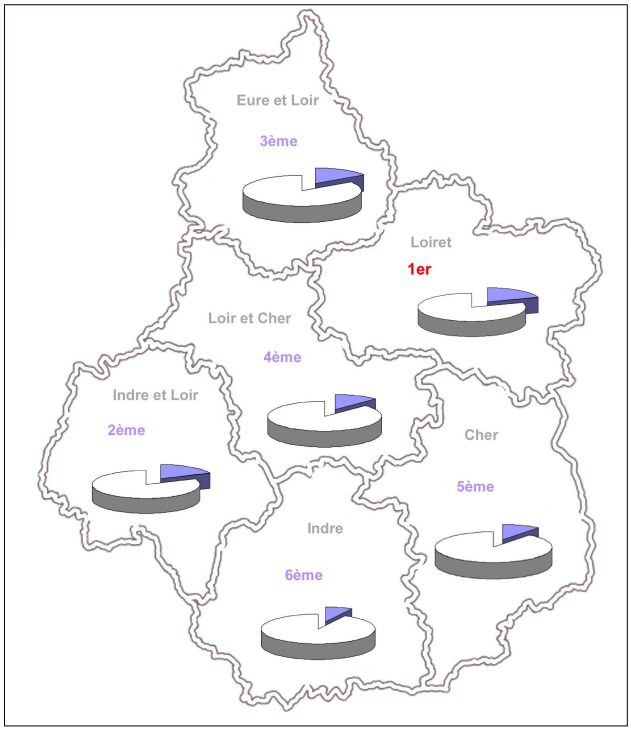
Sites Internet de l'INSEE et de la Sécurité Routière :

www.insee.fr
www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

Immatriculations des motos neuves et d'occasion
Classement des régions



Immatriculations des motos neuves et d'occasion
Classement des département de la Région Centre



1ère partie : présentation des « sports mécaniques »

Vie Sportive

Nombre de clubs

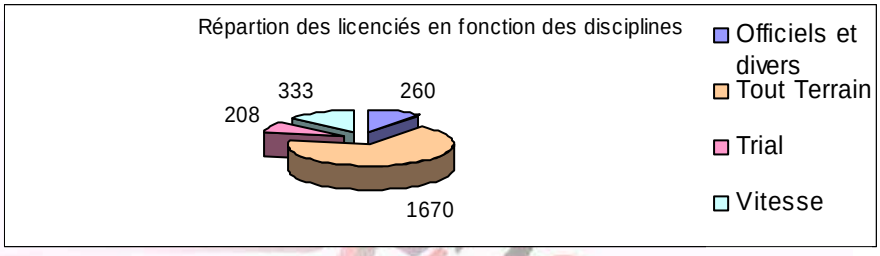
La Région Centre compte 51 clubs affiliés à la FFM, dont 13 dans le Loiret

Nombre de licenciés

En 2005, la Ligue du Centre comptait 2471 licenciés.

- Répartition des licenciés en fonction des disciplines

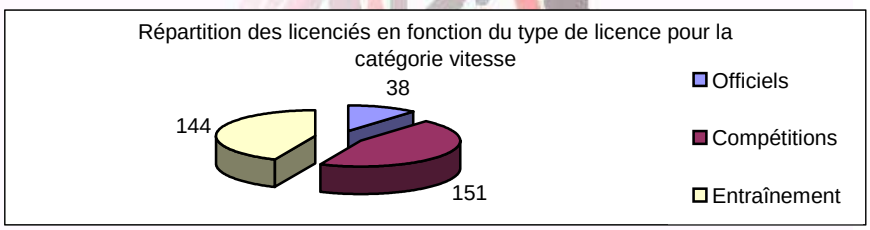
260 Officiels et divers
1670 Tout Terrain
208 Trial
333 Vitesse



- Répartition des licenciés en fonction du type de licence pour la catégorie vitesse

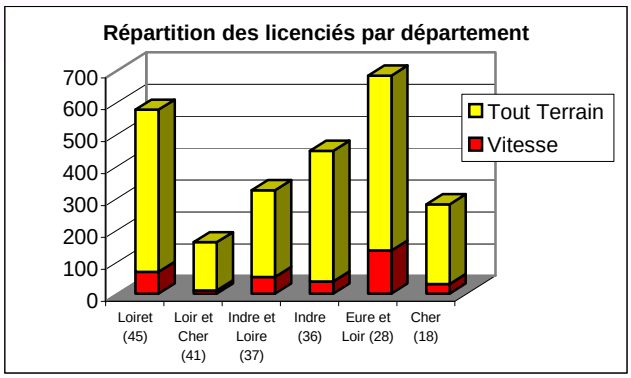
Sur les 333 licenciés dans la catégorie vitesse, on compte :

38 Officiels
151 Compétitions
144 Entraînements

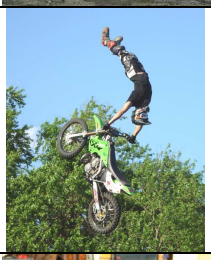


Il faut noter que des pilotes résidant sur le secteur géographique de la Ligue du Centre ont pris leur licence dans d'autres ligues où se trouvent des circuits.

- Répartition des licenciés par département



Les différentes disciplines

	Moto-Cross Course de vitesse sur un circuit fermé tout terrain composé de sauts. Cette discipline est pratiquée avec des machines non homologuées.
	Vitesse sur piste Course de vitesse sur un circuit bitume.
	Enduro Discipline de la moto tout-terrain, qui se compose d'un parcours à réaliser dans un temps imparti, généralement sur des chemins ouverts à la circulation (appelés liaisons), et de secteurs chronométrés (appelés spéciales).
	Dragster Course d'accélération. Départ arrêté, il s'agit de mettre le moins de temps possible pour franchir la ligne d'arrivée. La course se déroule uniquement en ligne droite
	Trial Epreuve qui consiste à franchir des obstacles naturels ou artificiels. les concurrents essayent de franchir les obstacles (zones) en posant le moins possible le pied à terre.
	Stunt Le but de cette discipline est d'enchaîner des figures. Les figures de base sont : weeling (consiste à rouler sur la roue arrière), stoppie (consiste à rouler sur la roue avant), burn (consiste à freiner de l'avant tout en accélérant pour « brûler » le pneu.
	Supermotard Discipline hybride, mélange de cross et de vitesse.
	**Free Style** Discipline qui consiste à réaliser des figures pendant des sauts. Un jury note chaque figure selon la difficulté et la réalisation.
	Quad Véhicule monoplace ou biplace, tout terrain et non couvert, à 4 roues.

	Pocket Bike Le modèle le plus répandu fait 60 cm de haut (42cm à hauteur de selle). Sport de pilotage en pleine expansion qui est souvent pratiqué sur les circuits de karting. (Cylindrée : 49,9 cc)
	Pit Bike Moto hybride, sorte de pocket bike de cross, de petite taille mais d'une cylindrée plus importante (110 à 125 cc).

Les sites existants

Les différentes disciplines se déroulent sur les sites suivants :

• Vitesse : circuits de Carole, Le Vigeant, Le Mans, … *Voir la carte p.9*
• Moto Cross / Trial : *Voir la carte p.9*
• Enduro : espaces naturels mais de plus en plus difficile dû à la Circulaire Olin.
• Dragster : Routes fermées pour l'occasion.
• Supermotard : la piste de kart de Salbris s'ouvre très occasionnellement car la priorité est donnée aux karts.
• Stunt : pratique hors-la-loi sur route ouverte ou sur des parking.
• Free-style : aucune structure existante.
• Quad : aucune structure existante → pratique sauvage
• Mini-Motos : pratique hors-la-loi sur route ouverte ou sur des parking. Aucune législation existante.

Les manifestations

Le calendrier 2006 de la Ligue du Centre prévoit, pour le motocross :

- 25 épreuves de ligue (régionales)
- 3 épreuves inter-ligue
- 21 épreuves nationales

Vie Associative

Organes dirigeants

• Comité Directeur de la ligue du Centre : il est constitué d'un bureau exécutif et de 12 membres. Le bureau exécutif est constitué comme suit :

- Président : Jacques ROBLIN
- Trésorière générale : Christiane RIVIERE
- Secrétaire général : Pierre GOUSSARD
- Secrétaire administratif licences : Christine CAILLY

• Commissions et Comités de la Ligue du Centre
- Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage (Président : Pierre GOUSSARD)
- Comité de Contrôle aux Comptes
- Commission de Motocross (Président : Pierre FABIEN)
- Commission de Trial (Président : Michel CHEVEREAU)
- Commission Enduro Endurance (Président : Francis RINALDI)
- Comité de la Pratique Educative (Président : Max DAUVOIS)
- Comité des Officiels (Président : Alain BELLANGER)
- Comité de Formation des Officiels
- Comités Départementaux. Présidents :

Loiret (45) :	Jacques ROBLIN
Cher (18) :	Christian CLAUDEL
Eure et Loir (28) :	Michel CHEVEREAU
Indre (36) :	Victor PREDAL
Indre et Loire (37) :	Christian BOUQUIN
Loir et Cher (41) :	Jacques LHERMENAULT

Nombre d'officiels

En Région Centre, il y a 260 licenciés de type « Officiels ». Ce type de licence couvre les directeurs de course, les arbitres, les commissaires de piste, les chronométreurs et le personnel médical.

Associations

En plus des 51 clubs affiliés à la FFM, la Région Centre compte de nombreuses associations liées à la moto, dont le but est de promouvoir la moto, d'organiser diverses manifestations liées au monde de la moto.
La Région Centre compte 166 associations, dont 47 dans le Loiret, déclarées depuis 2002. Cette liste est loin d'être exhaustive, puisqu'elle ne prend pas en compte les associations créées avant 2002. De plus, les associations dont le but exclusif est de soutenir l'engagement d'un pilote dans un championnat ont été exclues de cette liste.
Source : déclarations d'association en Préfecture depuis 2002.

Bénévoles

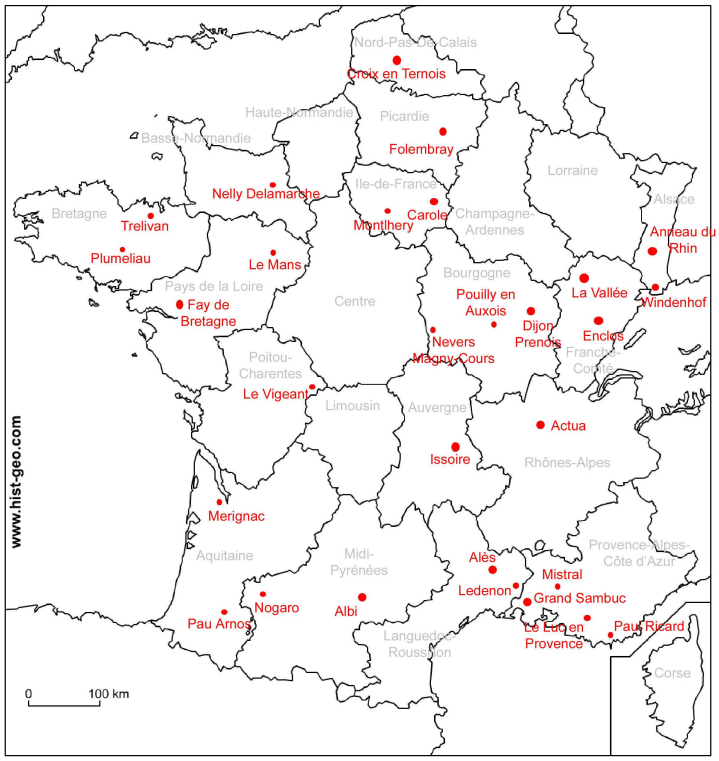
Avec 217 clubs et associations dans la région, l'investissement bénévole est très difficile à quantifier. Il faut également séparer l'engagement sur l'année et celui sur une compétition. L'engagement sur une année peut alors se quantifier entre 5 et 10% des membres d'une association ou d'un club, ces membres étant en général réunis dans le bureau.

A titre d'exemple, pour MECATLAND, l'investissement pour tous les membres peut varier de 300 à 500 heures par an.

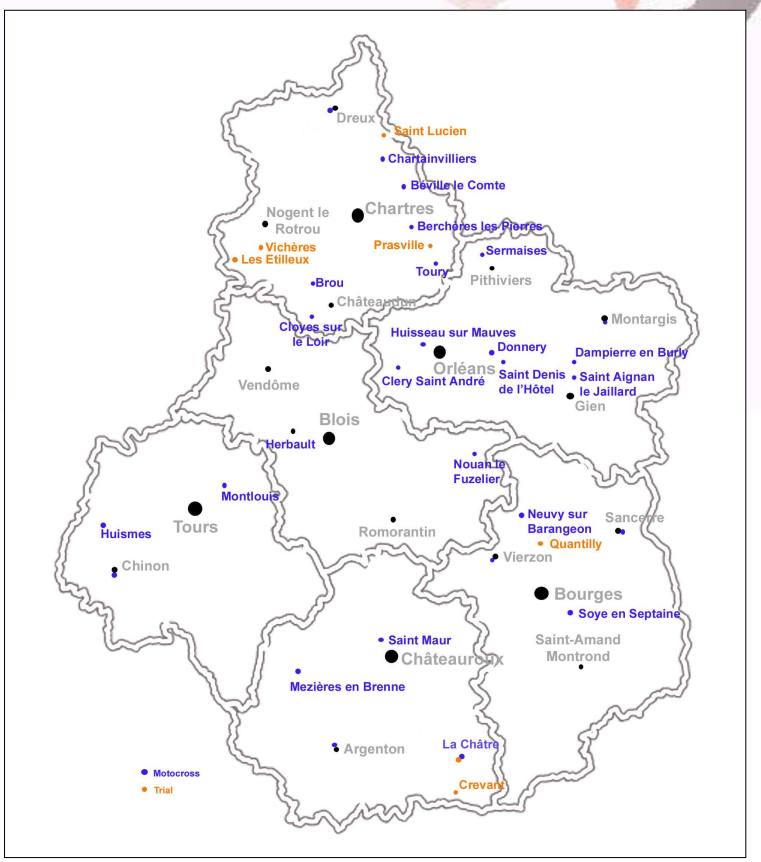
L'engagement sur une compétition est différent. Les clubs organisateurs regroupent jusqu'à 100 bénévoles sur un enduro (environ 800 heures au total sur une journée), sans compter la préparation et toutes les démarches administratives.

La participation des bénévoles peut également être calculée pour tous les membres de la ligue, des différentes commissions ainsi que des commissaires de piste.
Pour toutes ces raisons, l'engagement bénévole dans ce secteur est très largement majoritaire et ne peut se quantifier au vu de tous les paramètres à prendre en compte.

Cartographie des circuits de vitesse homologués pour l'entraînement par la FFM



Cartographie des circuits en Région Centre accueillant une compétition en 2006



Impact Economique

Par manque de temps, nous n'avons pas pu développer ce chapitre. Cependant, le Conseil Général a déjà à sa disposition des chiffres significatifs.

Nous proposons, dans le cadre d'un avenant à ce livre blanc, une étude sur l'impact économique lors de manifestations :

- Nombre moyen de participants
- Mode de logement et de restauration
- Nombre de spectateurs
- Retombées économiques auprès des commerçants

Pour cela, nous devons démarcher les différents organisateurs en leur soumettant un questionnaire ciblé.

2nde partie : Les Sports Mécaniques se tournent vers l'avenir

Introduction

L'enquête que nous avons mené a pour but d'identifier les attentes et besoins des différents acteurs du monde moto. Ainsi, cette enquête a été adressée par mail à tous les clubs de le Région Centre disposant d'une adresse mail. Les professionnels ont également été contactés selon le même procédé. Cette enquête a également été diffusée sur le site Internet du moto club MECATLAND. Ainsi, sur un mois de diffusion, nous avons reçu 96 questionnaires.

Parmi ces retours, nous pouvons d'ores et déjà montrer l'intérêt des particuliers pour un tel pôle, puisque 70% de ces retours ont été faits par des particuliers.

18 associations ou clubs ont également fait part de leurs remarques.

Du point de vue des professionnels, 13 d'entre eux nous ont éclairés sur leurs besoins, une participation de ces derniers qui aurait pu être plus grande au vu du nombre de personnes contactées.

Nous pouvons noter que les médias, la FFM, les cascadeurs, les manufacturiers, les écoles de pilotage n'ont pas répondu à cette enquête. Ces acteurs seront cependant à prendre en compte dans l'exploitation d'une telle structure.

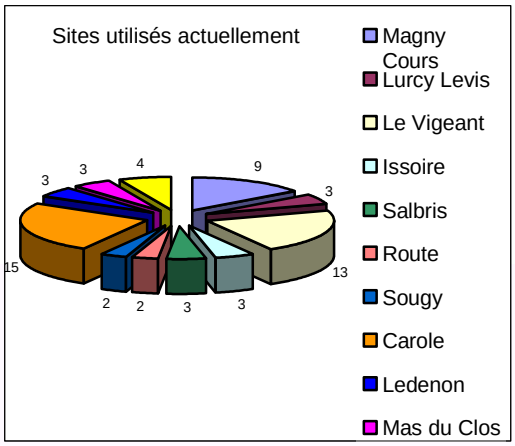
Notons enfin que peu de moto-écoles et de team ont répondu à cette enquête.

Le secteur de l'enseignement est aussi concerné puisque plusieurs professeurs nous ont éclairé sur leurs besoins.

Malgré une diffusion de ce questionnaire assez large, la majorité de ceux qui ont été retournés provient du département du Loiret (68 retours), ce qui montre l'ancrage local réel de ce pôle mécanique. En effet, dépourvu de circuit moto, un tel projet semble trouver un écho important chez les motards, un écho que nous retrouvons également hors de la région, les motards parisiens ayant en autre montré leur intérêt pour ce pôle.

Les sites utilisés

La carte fournie dans ce dossier sur les circuits homologués FFM nous a permis de déterminer une géographie sommaire des circuits utilisables en France. Cette étape du questionnaire met en avant un des points clés de ce pôle : la proximité.



En effet, la majorité des circuits utilisés restent les circuits de Carole et Le Vigeant, des circuits qui sont géographiquement les plus proches. Notons également que ces circuits ont une politique d'ouverture régulière de leurs portes aux motards. Nous trouvons également dans les différents sites les circuits d'Issoire, Magny-Cours, Lurcy-Lévis, La Châtre, …, des circuits nécessitant de grands déplacements.
Notons que le circuit de karting de Salbris (seul circuit de la Région), n'est pas mentionné au vu des faibles plages d'ouverture aux motards. L'utilisation des pistes de karting par plusieurs particuliers reflète cependant la demande qui existe chez les pratiquants de supermotard, dépourvus de pistes moto spécifiques à leur pratique.

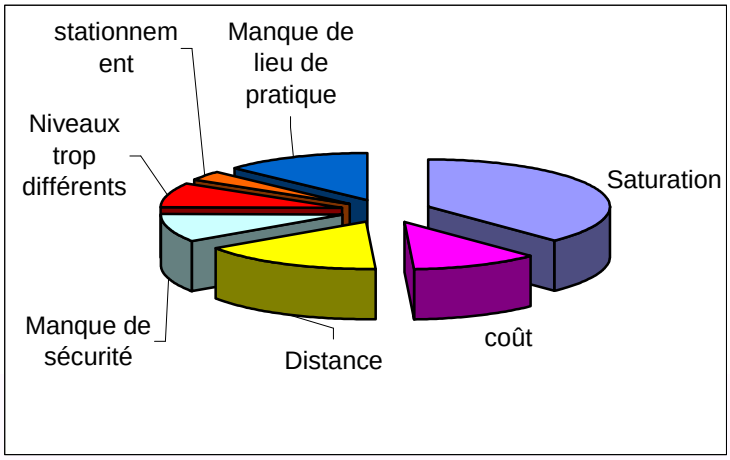
Il y a donc à différencier les pistes plus techniques destinées au supermotard des pistes plus rapides destinées à la vitesse. L'homologation FFM reste cependant marginale parmi les circuits de karting, à l'instar de Landes le Gaulois qui ouvre ses protes aux motos.

Alors que la proximité reste un point important pour la vitesse, la question de la sécurité reste au centre des débats. 2 questionnaires retournés mentionnent l'utilisation de la route pour pratiquer. Des entretiens récents avec les pratiquants de Stunt montrent également des pratiques hors-la-loi sur des routes nationales (fermées avec les moyens du bord), ainsi que dans des zones industrielles avec tous les soucis d'infrastructures qui en découlent : trottoir, rails de sécurité, bouches d'égout, mauvais revêtement. Ces pratiques se développent dans ces zones au vu du manque de circuits dédiés à ces pratiques. Ce constat peut être fait pour les minis-motos, véritable phénomène de mode, qui se pratique principalement sur les parkings. Ce phénomène touche d'autant plus les jeunes puisque ces motos sont utilisables dès 8 ans.

Du point de vue du tout-terrain, l'identification de sites utilisés ne peut être déterminée au vu des questionnaires retournés. Cependant, le Motocross offre un nombre de sites utilisables assez intéressant. La pratique de l'enduro et du quad est aujourd'hui mise en danger suite à la circulaire Olin de septembre 2005. Ainsi, une telle structure se limiterait à un complément pour ces pratiquants disposant de machines homologuées leur permettant d'accéder à l'ensemble des voies ouvertes à la circulation.

Les problèmes rencontrés

Les principaux problèmes rencontrés par les pratiquants moto sont de 2 ordres : la saturation des circuits et le coût.



La saturation est remarquée par 23% des personnes ayant participé à l'enquête, ce qui peut être expliqué par les faibles plages d'utilisation des pistes ou des sessions courtes pour certains, ou le manque de lieux de pratiques pour d'autres (8%). La saturation est un phénomène que certains rencontrent suite aux priorités données aux autres utilisateurs sur certaines pistes : auto, karting. Ces problèmes touchent les pratiquants de vitesse et de supermotards roulant principalement sur des pistes mixtes auto – moto ou des pistes de karting.

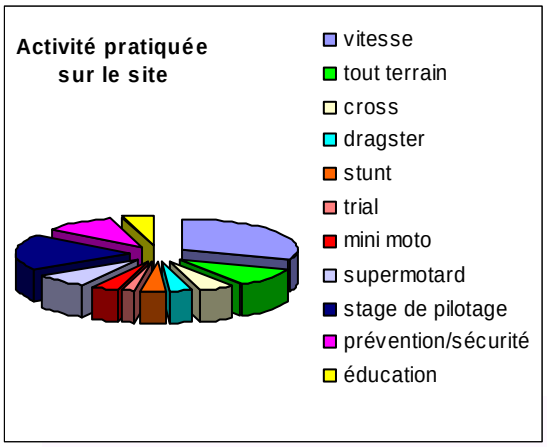
Les coûts sont aussi un problème important pour les pratiquants. Les sports mécaniques nécessitant déjà un investissement important (achat, assurance, licence), les coûts sont en général augmentés par les déplacements, les circuits les plus proches étant à 150km minimum. Le coût des séances est aussi un frein puisque 10% souhaitent qu'il y ait des tarifs accessibles.

Le manque de sécurité est encore au centre des préoccupations, ceci touchant principalement les pratiquants de stunt et de courses de départ arrêté. Nous avons déjà évoqué ce problème dans la partie précédente.

Plusieurs problèmes méritent cependant qu'on y porte attention :
- stationnement : manque important pour les pratiquants disposant de remorques.
- manque d'ateliers : les pratiquants montrent un manque de structure pour remettre en état les machines. Ceci s'adresse surtout aux structures non officielles et amateurs ne disposant pas de matériel conséquent.
- accueil des commissaires : indispensable à l'organisation d'une course, leur accueil reste une préoccupation pour pérenniser leur participation à une épreuve. Ainsi, la mise à disposition de matériel, les couchages, repas, …, sont à prendre en compte.
- niveaux trop différents : la pratique de la piste étant en hausse, les pratiquants doivent rouler avec des pilotes de niveaux différents, ce qui pose des problèmes de sécurité.
- Autorisations : arrêtés, autorisations et déclarations sont autant de difficultés auxquelles font face les enduristes pour rouler dans les chemins.

Utilisation du pôle économique dédié aux sports mécaniques

Les disciplines



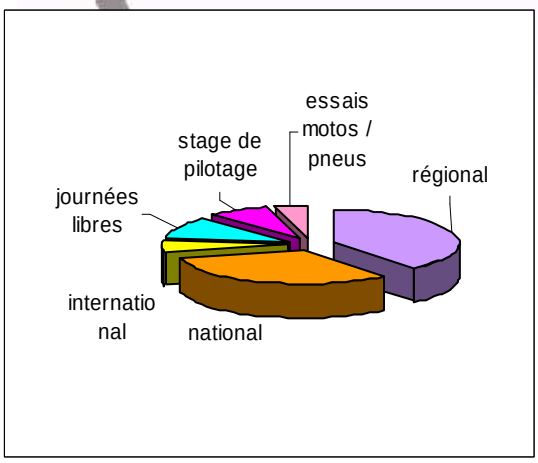
La vitesse reste la discipline principale intéressée par ce pôle. 71% des personnes sont intéressées pour y participer ou même y organiser des évènements en lien avec la piste avec une très forte demande pour les stages de pilotage (45%) et pour la pratique libre à la manière du circuit Carole. L'installation d'écoles de pilotage, l'ouverture de sessions sont donc autant de moyens qui satisferaient les pilotes moto. A noter que les chiffres d'immatriculation étant en forte hausse et au vu du succès de l'ouverture hebdomadaire du circuit Carole, ces formules rencontreraient un fort engouement.

Au vu des différentes interdictions, le tout-terrain voit dans ce site un moyen de pouvoir rouler en toute sécurité. Si le tout-terrain (23%) regroupe l'ensemble des disciplines, le supermotard est en forte hausse (18%) ainsi que le motocross. Ces pratiques sont donc à prendre en compte.

Une demande se profile également de la part de pratiques plus marginales comme le trial ou le dragster, mais aussi la mini-moto (9%) et le stunt (8%).

Les derniers chiffres sur lesquels nous pouvons nous arrêter sont ceux de la prévention / sécurité et de l'éducation (23% et 10% respectivement). L'apport des moto-écoles peut être important puisque ce pôle pourrait être le lieu de mise en œuvre de réelles politiques de prévention : stage de conduite, piste à faible adhérence, pistes à revêtement différents. La sensibilisation est aussi un point clé puisqu'au travers du centre de sécurité, les thématiques comme l'alcoolémie ou la vitesse pourront être mises en place. Ces problématiques s'inscrivent pleinement dans les objectifs nationaux de lutte contre la délinquance routière. Enfin, l'éducation est un 3ème volet permettant d'atteindre ces fins. Plusieurs professeurs ont montré leur intérêt pour l'utilisation de ce pôle. Nous aborderons ce point dans la dernière partie.

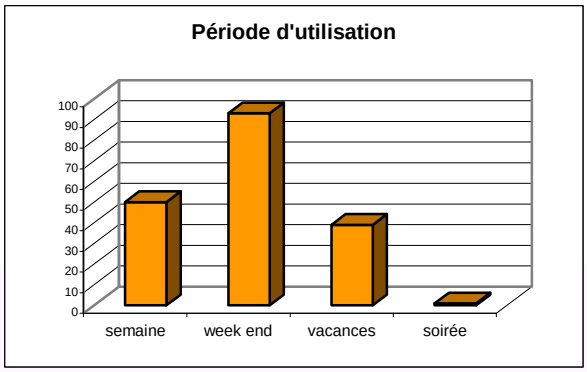
L'organisation d'évènements



L'organisation d'évènements constitue en partie la vie du circuit et sa reconnaissance dans le milieu de la moto. 19% des personnes souhaiteraient y voir se dérouler des évènements d'ampleur régionale (championnat de ligue) et même nationale pour 16%.
Parmi ces évènements, certains ont mis en avant l'opportunité d'organiser des endurances sur piste, des endurances en tout-terrain, des formules de promotion et de détection des jeunes talents (faible coût, proximité) ayant une ampleur nationale.
Du point de vue local, les professionnels ont fait part de leurs projets d'organiser différents types d'évènements : stage de pilotage, essais de motos, de pneus, et même concerts liés à certains évènements (endurance, festival moto), ce qui montre à quel point l'impact économique est important dans ce projet.

Période et fréquence d'utilisation

La fréquence d'utilisation du pôle varie beaucoup. Avec une moyenne estimée à 22 jours par an, l'utilisation de la piste peut parfois atteindre 50 jours. Avec 15 semaines par an, les team et autres professionnels sont des utilisateurs potentiels de cette structure.

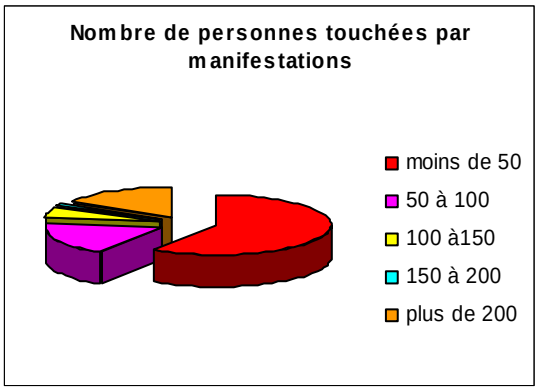


Pour compléter ces chiffres, nous pouvons constater que 93% des personnes souhaiteraient utiliser les différentes pistes durant le week-end. Ce type de sortie correspond aux sorties dites de roulage (libre ou encadré, type entraînement). 50% des personnes souhaitent utiliser la structure durant la semaine et 39% pendant les vacances scolaires.
Ces chiffres peuvent être comparés à ceux de la question concernant la pratique des pilotes sur la piste : en effet, 45% souhaitent y faire des stages de pilotage et les créneaux de vacances ou de semaine se prêtent d'autant plus à ces évènements. La forte demande en semaine (15 semaines par an en moyenne) correspond aussi aux demandes des teams pour les essais.

Les moto-écoles, avec l'accès à différentes pistes de formation, figureraient également dans les utilisateurs potentiels en semaine. Rappelons également que les médias sont des utilisateurs potentiels même si nous ne pouvons pas aujourd'hui chiffrer leur demande.

Enfin, une personne nous a fait remarquer que les créneaux de soirée pourraient être utilisés. La FFMC nous en a également fait la demande lors de la réunion du 5 avril. Ces créneaux offrent la possibilité de répondre aux demandes grandissantes des pratiquants de stunt. 1 à 2 soirs par semaine permettraient donc d'organiser 2 types d'évènements : roulage libre et stunt. Le roulage libre s'apparente aux ouvertures du circuit Carole le week-end, permettant à tous les motards de s'initier à la piste et surtout leur offrir un endroit pour utiliser pleinement leurs machines. L'ouverture des soirées laisse les week-end disponibles pour les évènements, entraînements et stages de pilotage.
Ces ouvertures nécessitent un éclairage du circuit et de ses alentours ainsi que des paddocks comme beaucoup de personnes nous l'ont fait remarquer.

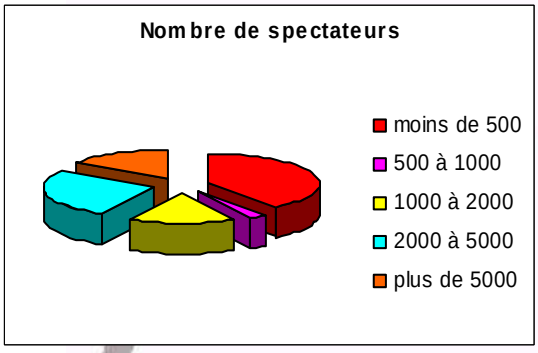
Nombre de pratiquants



Le nombre de pratiquants moyen serait de moins de 50 par sortie. Ce chiffre correspond à ceux des stages de pilotage s'adressant en général à une cinquantaine de personnes. Beaucoup de personnes souhaiteraient également utiliser cette piste à titre individuel.

La participation de plus de 200 personnes (10% des réponses) concerne surtout l'organisation de manifestations (cross, endurance, tout-terrain, piste, …) regroupant régulièrement ce nombre important de pilotes.

Nombre de spectateurs



La question du nombre de spectateurs est importante car tout type d'évènement est susceptible d'attirer des personnes.
A titre d'exemple, les ouvertures du circuit Carole à titre de journée libre attire entre 1000 et 2000 spectateurs. Une endurance Tout-Terrain de championnat de ligue peut compter jusqu'à 300 personnes alors qu'une épreuve telle que l'Enduro du Touquet attire plusieurs dizaines de milliers de spectateurs pour près de 1000 pilotes.

Les questionnaires retournés mettent en avant une affluence de moins de 500 spectateurs (16% des réponses), mais les chiffres cumulés de plus de 1000 spectateurs concernent 22% des questionnaires.

Le nombre de spectateurs est donc à prendre en compte pour les épreuves principalement, mais aussi pour les entraînements, les journées de roulage, ainsi que les regroupements (stunt, …).

Cela nous amène à étudier les réponses de la question concernant les besoins exprimés. Concernant les spectateurs, des gradins ont été demandés et les échanges qui ont eu lieu lors de la réunion du 5 avril ont mis en avant la possibilité d'utiliser les buttes anti-bruit à cet effet.

Lors de cette soirée, de nombreuses personnes ont également interpellé M. Gainier sur le faible nombre de places de parking prévues. Les retours du questionnaire, la connaissance des différentes manifestations ainsi que les échanges lors de la réunion du 5 avril laissent à penser qu'un nombre régulier de plus de 1000 spectateurs soit très probable. Nous parlons ici de manifestations à ampleur de la ligue ou inter-ligue.

L'organisation d'une fête de la moto peut également être l'occasion de réunir plus de 5000 spectateurs.

Pour évaluer la renommée d'un circuit, son accès et l'accueil qu'il offre sont des éléments déterminants.

Les besoins

× Piste

Longueur moyenne : 3310m Largeur moyenne : 9m

Les demandes en terme de longueur et de largeur varient selon les pilotes qui se partagent entre des circuits techniques ou plus rapides.

Concernant le circuit en lui-même, un tracé technique est souvent demandé avec de grandes courbes et des petits virages. Une personne a très justement fait remarquer qu'il fallait optimiser l'évacuation de l'eau grâce à un revêtement adapté.

Du point de vue de la sécurité, beaucoup prennent pour exemple le circuit de Magny-Cours avec les échappatoires en bitume permettant la chute en cas de sortie de piste, ceci remplaçant les bacs à graviers.

Techniquement plus difficile à réaliser dans la région, les motards affectionnent les dénivelés au niveau des freinages en courbe.

Enfin, beaucoup ont fait part de leur volonté d'avoir un circuit modulable. Les différentes options permettraient ainsi de répondre à un plus grand nombre de disciplines, que ce soit pour l'auto et la moto, mais aussi au sein même des 2-roues : cyclo, solex, supermotard, …

× Tout-Terrain

Concernant l'enduro, les pratiquants souhaiteraient disposer de zones de franchissement terre/pierre : buttes, circuit accidenté, zone artificielle de franchissement. Ce type de zone pourrait être regroupé avec des zones spécifiques au trial. Quant aux différents revêtements, la pratique dans des zones variées telles que du sable, de la boue, de la latérite, offrirait d'intéressantes options pour l'entraînement de ces pratiques.

Pour le Supermotard, un tracé de 2000m avec une largeur de 6 à 8m est suffisant. Cependant, cette pratique s'effectuant sur bitume et terre, il est souhaitable de réfléchir encore une fois à la modularité des différents circuits et notamment à une jonction entre les deux. Cette jonction peut être un raccord en bitume permettant de nettoyer les pneus avant le passage sur la piste auto-moto, ceci évitant un fastidieux travail de nettoyage ensuite.

× Stunt / Dragster

Longueur moyenne : 867m (ligne droite) Largeur moyenne : 16m

Cette piste pourrait être la même que la ligne droite du circuit ou un circuit parallèle.

Pour les pratiquants de stunt, plus la piste est large (jusqu'à 20m), plus les figures sont possibles. La longueur est à déterminer selon le dragster (jusqu'à 1m pour une bonne sécurité).

Il est bon de réfléchir à l'accès des spectateurs à cette piste, ces disciplines attirant de plus en plus de spectateurs dans des conditions de sécurité précaires.

× Moto-école

Une seule moto-école ayant répondu au questionnaire, voici les demandes :

2 pistes rapides :	Longueur = 160m	Largeur = 8m
2 pistes lentes :	Longueur = 60m	Largeur = 8m

Ces pistes peuvent être tracées sur le même enrobé que la piste de Stunt / Dragster (circuit parallèle)

Aménagements

• Vie sur le circuit

- Paddock

Près de 16% des personnes souhaitent qu'il y ait un réel paddock sur le circuit avec électricité. Les souhaits vont de 15 à 100 boxes, un partage pouvant être fait avec l'auto : cloison mobile dans un box auto divisant 2 boxes moto.

- Sanitaires et douches

Les questionnaires montrent une réelle demande de sanitaires et de douches accessibles sur le circuit mais surtout dans le paddock. Ce problème est entre autre soulevé par les femmes pilotes qui rencontrent beaucoup de problèmes (manque de vestiaires pour se changer), ces problèmes étant aussi rencontrés par les hommes. La mise en place d'un espace Tout-Terrain nécessite aussi des douches accessibles.

- Poste de secours

Plusieurs personnes ont spontanément souhaité la mise en place d'un poste de secours sur le circuit : évacuation d'urgence, premiers secours, …

- Camping

Une aire de camping est souhaitée pour plusieurs types de personnes :
~ Pratiquants : venant parfois de loin, ils arrivent souvent la veille.
~ Manifestations : l'organisation de courses nocturnes ou d'endurance est demandé par beaucoup de personnes (type Le Mans).

- Parking

14% des personnes souhaitent un parking avec une différenciation entre la parking des spectateurs et celui des coureurs. Ces derniers viennent le plus souvent avec des remorques, ce qui nécessite un parking spécifique, assurant également la sécurité de leurs équipements (vols, …).

- Commissaires

Un espace est à prévoir pour les commissaires, indispensables à l'organisation d'une course. Se plaignant souvent de l'accueil qui leur est fait, un espace spécifique lié à la direction de course serait idéal : salle de réunion, salle de repos et de repas, couchage.

• Pôle économique

Qu'il s'agisse des pilotes ou des professionnels, tous aimeraient un bâtiment pour les activités de vente avec carburant, pneus et pièces leur permettant de réparer sur place (chute, …). De plus, un atelier permet de répondre à ces besoins.
Ce pôle économique peut également être accompagné d'un Club House.
Tous les acteurs économiques liés au monde de la moto pourraient aussi y voir un grand intérêt : manufacturiers de pneus, pièces mécaniques (réfection moteurs, bougies, suspensions, …)

• Education

Activité à développer avec les lycées techniques et les IUT de mécanique avec un accès à une salle de cours, un atelier, et une piste pour les tests.

• Ecologie

L'ensemble des problèmes liés à l'écologie sont à prendre en compte pour une bonne cohabitation avec les riverains :

- Bruit : murs anti-bruit par exemple
- Pollution : Aire de lavage avec récupération des eaux usées, des huiles et des hydrocarbures.
- Sanitaires

Les remarques

- Large plage d'ouverture
- Eclairage pour les nocturnes
- Cotisation annuelle pour rouler
- Piste pour perte d'adhérence
- Partenariat avec les assurances
- Nombreux spectacles moto
- Organisation d'évènements moins médiatisés
- Investissement possible professionnel pour compléter le centre de formation
- Commerces à proximité
- Zone Industrielle à proximité : école de pilotage, team, constructeurs, restaurants, accueil VIP, accessoiristes, manufacturiers.
- Débouchés professionnels pour les lycées professionnels
- Encadrement par des associations locales pour l'esprit

Quelques noms proposés

- Circuit du Loiret
- Mécapôle du Loiret ou Mécapôle 45
- Circuit de l'orléanais ou circuit d'Orléans
- Circuit du Centre ou Circuit Région Centre (CRC d'Orléans)
- Pôle Sportif Mécanique Orléanais (PSMO)
- Circuit Centre France
- Circuit Patrick Pons
- Circuit Michel Rougerie
- Pôle Moto Val de Loire

Conclusion

Le secteur moto est aujourd'hui en pleine expansion au vu des nombres d'immatriculation. Alors que les objectifs de sécurité routière prônent plus de fermeté, le travail de prévention peut être réel avec l'ouverture d'une structure aux motards. Le secteur du 2-roues répond aujourd'hui à un phénomène de mode démocratisant l'accès de tous à ces engins motorisés : mini-motos, pite bike, quad, en sont quelques exemples.

Les disciplines moto liées à la compétition et l'entraînement sont également en hausse face aux difficultés pour rouler sur routes et chemins. Ainsi, le stunt est une de ces disciplines qui doit se trouver un lieu sécurisé pour pratiquer. Toutes ces disciplines sont à prendre en compte au vu des fortes demandes, la saturation des circuits en étant le principal indicateur.

Dépourvue de circuit, la Région Centre, et plus particulièrement le Loiret, offrirait un lieu de pratique placé idéalement pour désengorger les circuits les plus proches (150km minimum). Si aujourd'hui ce pôle économique dédié aux sports mécaniques trouve un réel écho chez les motards, c'est que la demande est forte et que le passion de l'ensemble des motards pour les sports mécaniques est très forte.

Annexes

Annexe 1 : Questionnaire

1) Vos coordonnées complètes
Nom : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__| Prénom : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|_
Adresse : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|
Code Postal : |__|__|__|__|__| Ville : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|
Téléphone : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__| / |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|
Mail : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|_

2) Etes-vous :
☐ Professionnel ☐ Team ☐ Association ou Club ☐ Particulier

3) Si vous êtes un professionnel, quel type d'activité pratiquez-vous ?
☐ Concessionnaire ☐ Accessoiriste ☐ Team ☐ Moto école ☐ Média ☐ Autres : _______________

4) Quels sites utilisez-vous actuellement ?
____
____

5) Quels problèmes rencontrez-vous lors de participations ou d'organisations d'évènements (pollution, accès circuit, réservation, …). Quelles sont les stratégies mises en place ?_______________
____

6) Quelle demande rencontrez-vous aujourd'hui dans votre pratique ? (Hausse de pratiquants, de la pratique libre, …)____
____

7) Quelle activité pratiqueriez-vous sur ce circuit ?
☐ Vitesse ☐ Tout-terrain ☐ Cross ☐ Dragster ☐ Stunt ☐ Trial ☐ Mini moto ☐ Supermotard
☐ Stage de pilotage ☐ Prévention / Sécurité ☐ Education
☐ Organisation d'évènements : Quel type d'événement : ____________________
↳☐ Régional ↳☐ National ↳☐ International ____________________
____

8) Quelle sera votre fréquence d'utilisation ?
______ journées par an ______semaines par an

9) Quelle sera votre période d'utilisation ?
☐ Semaine ☐ Week-end ☐ Vacances scolaires

10) Combien de personnes pensez-vous pouvoir toucher à l'année? (nombre de participants)
☐ moins de 50 personnes ☐ de 50 à 100 personnes ☐ de 100 à 150 personnes
☐ de 150 à 200 personnes ☐ plus de 200 personnes : ____________________

11) Dans le cas d'organisation d'évènements, quel est le nombre de spectateurs potentiels ?
☐ moins de 500 personnes ☐ de 500 à 1000 personnes ☐ de 1000 à 2000 personnes
☐ de 2000 à 5000 personnes ☐ plus de 5000 personnes : ________________

12) Quels sont vos besoins spécifiques en infrastructure ? (exemple : longueur et largeur de piste, type de revêtement, parking, paddock, …)____
____

13) Quel nom donneriez-vous à cette structure ? ____

14) Remarques et suggestions : ____
____

Annexe 2 : Réponses des questionnaires

× Question 2 : Etes-vous…

Professionnel	13	14 %
Team	6	6 %
Assoc ou Club	18	19 %
Particulier	67	70 %

× Question 3 : Si vous êtes un professionnel, quel type d'activité pratiquez-vous…

Concessionnaire	5	5 %
Accessoiriste	3	3 %
Team	3	3 %
Moto école	1	1 %
Média	0	0%
Autre	6	6%

Autre : Agent / 2 Enseignants en mécanique / PDG groupe d'investissement / Motocyste / Garagiste

× Question 4 : Quels sites utilisez vous actuellement…

Magny cours	9	9 %
Lurcy Lévis	3	3 %
Le Vigeant	12	13 %
Issoire	3	3 %
Salbris	3	3 %
Route	2	2 %
Sougy	2	2 %
Carole	14	15 %
Ledenon	3	3 %
Mas du clos	3	3 %
La Châtre	4	4 %
Autre	10	11%

Autre : stade, Landes le Gaulois, Ales, Nogaro, Mérignac, Bresse, Privé, Croix en Ternois, Pistes de kart, Folembray

× Question 5 : Quels problèmes rencontrez-vous lors de participations ou d'organisations d'évènements…

Saturation	22	23 %
Coût	7	7 %
Distance, Déplacement	10	10 %
Manque de sécurité	6	6 %
Niveaux trop différents	5	5 %
Stationnement	2	2 %
Manque de lieu de pratique	8	8 %

Question 6 : Quelle demande rencontrez-vous aujourd'hui dans votre pratique…

Vitesse	gratuité,
Tout terrain	
Cross	Hausse de la pratique
Dragster	
Stunt	Sécurité pour les acrobaties
Trial	
Mini moto	conception et pilotage (lycée)
Supermotard	Hausse de la pratique

Autre : lycée souhaitant intégrer la compétition à la formation, Solex : tracé technique, box pour endurance, Manque de piste pour solex et cyclos.

Question 7 : Quelle activité pratiqueriez-vous sur ce circuit

Activité pratiquée sur le site	Vitesse	68	71 %
	Tout terrain	22	23 %
	Cross	11	11 %
	Dragster	7	7 %
	Stunt	8	8 %
	Trial	4	4 %
	Mini moto	9	9 %
	Supermotard	17	18 %
	Stage de pilotage	43	45 %
	Prévention / sécurité	22	23 %
	Education	10	10 %
Organisation d'évènements	Régional	18	19 %
	National	15	16 %
	International	3	3 %
	Journées libres	5	5 %
	stage de pilotage	4	4 %
	Essais moto et / ou pneus	2	2 %
	Autres	10	11%

Autres : Endurance TT, entraînement, concerts, endurance, Enduro, Journées libres, Roulage à l'heure, Coupe de promotion, détection de talents

Question 8 : Quelle sera votre fréquence d'utilisation…

journées	22
semaines	15

(Réponses moyennes)

Question 9 : Quelle sera votre période d'utilisation…

Semaine	48	50 %
Week end	89	93 %
Vacances	37	39 %
Soirée	1	1 %

× Question 10 : Combien de personnes pensez-vous pouvoir toucher à l'année? (nombre de participants)…

moins de 50	36	38 %
50 à 100	11	11 %
100 à150	3	3 %
150 à 200	1	1 %
plus de 200	10	10 %

× Question 11 : Dans le cas d'organisation d'évènements, quel est le nombre de spectateurs potentiels ?

moins de 500	15	16 %
500 à 1000	1	1 %
1000 à 2000	6	6 %
2000 à 5000	10	10 %
plus de 5000	6	6 %

× Question 12 : Quels sont vos besoins spécifiques en infrastructure…

Caractéristiques pistes	Longueur	3310 m
	Largeur	9 m
	Remarques	

Remarques : Virages techniques, Circuit modulable, petits virages, courbes, dénivelé, épingles, tracé technique (2), Circuit : 250 Hectares, circuit modulable (3), évacuation de l'eau pour les fortes pluies (revêtement), dénivelé,

Caractéristiques TT	zone de franchissement en terre / pierre	Spéciale banderollée	raccord supermotard	Différents types de revêtement : sable, boue, latérite	Supermotard : L=2000m, l=6m

Caractéristiques stunt / drag	Longueur	867 m
	Largeur	16 m
	Remarques	

Caractéristiques Moto écoles	2 Pistes rapides : 160m*8m 2 pistes lentes : 60m*8m Circuit : 2000m

Paddock	15	16 %
Parking	13	14 %
Sanitaires et douches	8	8 %
Poste de secours	5	5 %
Camping	3	3 %

Remarques : Gradins, Aire de lavage, Lieux adaptés à l'apprentissage des secours (désincarcération…), Equipement transpondeur, Pôle économique : 500 héectares, Nocturne, Salle détente pour accompagnants, salle repas, salle de réunion, Atelier, Bâtiment pour activité de vente : carburant, pneus, pièces, Différence parking visiteur / paddock (voiture+remorque)

Question 13 : Quel nom donneriez-vous à cette structure…

- Circuit du Loiret
- Mécapôle du Loiret ou Mécapôle 45
- Circuit de l'orléanais ou circuit d'Orléans
- Circuit du Centre ou Circuit Région Centre (CRC d'Orléans)
- Pôle Sportif Mécanique Orléanais (PSMO)
- Circuit Centre France
- Circuit Patrick Pons
- Circuit Michel Rougerie
- Pôle Moto Val de Loire

Question 14 : Remarques

Tarifs accessibles	10	10 %

Larges plages d'ouverture, Commerces proches, Nombreux spectacles moto, Eclairage pour nocturne, Débouché professionnel pour le Lycée professionnel, Investissement possible professionnel pour compléter le centre de formation, Organisations d'évènements moins médiatisés, Encadrement par des associations locales pour l'esprit d'entreprendre, Partenariat avec les assurances (stages), Priorité aux habitants de la Région Centre, Zone industrielle à proximité (école de pilotage, team, constructeur, restaurant, accueil VIP, accessoiriste, manufacturiers), Cotisation annuelle pour rouler, Piste pour perte d'adhérence, Circuit de proximité