

Crise mondiale du trial, partie 2: Entretien avec John Moffat, délégué trial de la SACU

L'expérience Non Stop en Ecosse

Texte: H. San
Martin, J. Cruz

Dans la première partie de ce rapport, nous avons analysé la crise à laquelle est confronté le monde du trial, nous avons analysé certaines causes et nous avons aussi discuté des quelques réussites ci et là qui nous donnaient de l'espoir. Dans cette seconde partie on se penchera sur la proposition de règlement Non Stop comme une solution possible. Voici donc l'interview du plus grand expert au monde sur le sujet, John Moffat, pour son expérience en tant que président de la section de première instance de la SACU (Scottish Auto Cycle Union).



John Moffat est le directeur de la section trial de la SACU

Dans la première partie de ce rapport nous commentons que le trial avait failli disparaître en Ecosse. Pourtant aujourd'hui, il fait preuve d'un essor remarquable, étant probablement le territoire au monde avec la plus grande concentration de pratiquants et d'épreuves de trial, sans compter les célèbres SSdT.

Ce résultat est dû à l'introduction du Non Stop, et c'est quelque chose qui à première vue peut sembler absurde. Que le simple fait d'adopter ce règlement aie ressuscité le trial semble presque incroyable. Comment cela s'est-il produit ? Nous le verrons ci-dessous.



Le trial en Ecosse a connu un énorme essor dans les dix dernières années, comment cela a-t-il été possible?

Avant quelques faits sur la structure des fédérations au Royaume-Uni. D'un côté, l'ACU (Auto Cycle Union Ltd) en Angleterre et au Pays de Galles (www.acu.org.uk), qui compte 5.000 licences de trial. Puis il y a aussi la SACU (Scottish Auto Union cycle) ou de la Fédération territoriale écossais (www.sacu.co.uk) ayant 550 licences de trial. En dehors de ce qui précède, il y a aussi la AMCA (Association amateur Motor Cycle) (www.amca.uk.com) qui est une association d'amateurs.

Ces fédérations, contrairement à ce qui se passe en Espagne, sont des sociétés limitées et

fonctionnent comme des entreprises. Leur revenu provient entièrement des cotisations de licence, des inscriptions, la publicité, les promotions, etc. Cela implique que ses dirigeants agissent comme dans toute entreprise, en assurant des avantages à élargir la base de clients en proposant des produits attractifs à des prix compétitifs.

Pour avoir une idée, ACU compte plus de 5000 licences de trial coutant 10 £ par an à ses membres. SACU en Ecosse n'a que 550 licenciés trial et facture à ses membres 50 livres. AMCA ne facture pas de cotisation à ses membres. Les frais sont payés et répartis sur chaque épreuve à laquelle nous participons. L'AMCA se caractérise par une organisation très abordable, ils ont une énorme popularité en particulier chez les débutants et les vétérans.

Mais étant donné les 5000 licences ACU de trial, pourquoi nous intéresser à la SACU qui en a "seulement" 550 ? C'est très simple, l'Ecosse a une population d'environ 5 millions de personnes, semblable à celle de la Province de Valence, 20% de moins de population que la population de Madrid, 32% inférieur à celle de la Catalogne et de 40% inférieur à celle de l'Andalousie. Cependant, à Valence on n'atteint même pas 120 licences de trial. Cela rend l'Ecosse, comme nous l'avons dit, la partie du monde la plus densément peuplée de trialistes.

Pour résoudre cette énigme, nous nous tournons vers John Moffat, avec la collaboration de Javier Cruz, profitant de sa présence dans les Highlands le week-end dernier à participer dans un trial dans la région. John a une longue histoire en tant que trialiste et est un vrai connaisseur et amoureux de ce sport, sans doute l'un des plus grands experts de trial au monde.

Todotrial: John, quand et pourquoi en êtes-vous venu à l'application du non-stop en Ecosse?



John Moffat a également été secrétaire du SSDT

John Moffat: Le non stop a été remis en place en Ecosse à partir de 2000, c'est la réglementation Tsr22b. La principale raison pour laquelle nous avons remis le non stop est, nous en sommes convaincus, le trial allait disparaître en Ecosse.

Todotrial: Donc cela fait une décennie de non stop. Nous sommes très intéressés de connaître l'évolution et le développement qu'a eu cette décision. Commençons par le célèbre SSDT; quels sont les chiffres ?

John Moffat: En 1999 le SSDT ne comptait plus 150 engagés, certains pilotes étaient même invités par les organisateurs car le nombre de demandes était ridicule. Il y eut une réunion pour décider de l'avenir du SSDT, même sa disparition a été envisagée.



John connaît le monde du trial depuis qu'il est né, sur cette photo il est juste un bébé dans les bras de son père, T. Arnott lors d'un trial



John 19 ans, prenant part aux Six Jours d'Ecosse en 1977



Actuellement John pratique toujours le trial

Le SSDT n'attirait presque plus personne, les queues dans les première zones atteignaient deux heures, certains pilotes mettaient jusqu'à 10 minutes pour faire une zone.

Cette année 2011, nous avons eu 270 participants, mais les demandes sont chaque année de plus de 500. Les files d'attente ont également disparu du SSDT.

Un autre élément clé de ce test, les spectateurs avaient également déserté notre épreuve, ils ne venaient plus comme avant pour voir les zones. Aujourd'hui, nous avons d'importants problèmes de stationnement dans les groupes de zones pour accueillir les nombreux véhicules, car les gens veulent suivre les passages des pilotes.

Todotrial: Et vous pensez que cette amélioration est due à l'introduction du non-stop ou y a-t-il d'autres facteurs?

John Moffat: absolument tout grâce au non stop.

Todotrial: Que pouvez-vous nous dire des autres trials ?

John Moffat: Le trial dans son ensemble est non stop en Ecosse depuis 2000, aussi bien en trial moderne que classique, à l'exception du championnat du monde de 2010 et 2011.

Comme je l'ai déjà dit, le nombre de licences est passé de moins de 350 à plus de 550 en dix ans, ce qui représente une augmentation de 64%, mais en fait, nous estimons que le nombre de pratiquants est plus proche des 1000, puisque dans ces chiffres nous n'incluons pas les pilotes qui courent uniquement en AMCA. Ces trials sont également non-stop depuis 2000. Donc finalement le pourcentage de l'augmentation est de bien plus que 64%.

Todotrial: Quels sont les avantages et les inconvénients du trial avec arrêt et du trial non-stop?

John Moffat: En résumé, le trial avec arrêt est certainement plus excitant pour les pilotes avec un certain niveau. Pour les juges, dû à la complexité des zones, ils résolvaient le problème en accordant le bénéfice du doute au pilote, et en étant plus ou moins tolérants.

Cependant ce pilotage si passionnant et le fait que les juges étaient si souples a conduit à la situation absurde que pratiquement personne ne pouvait surmonter ces zones.



Avec son fils Dave, ils pratiquent le trial moderne et classique

Le trial non stop pur est beaucoup plus facile à appliquer pour les juges, puisqu'ils doivent être inflexibles avec les pilotes dans l'application du règlement. Il gomme les grandes différences de niveau, donnant un accès facile aux zones à un plus grand nombre de pilotes, il est beaucoup plus attrayant pour les spectateurs et donne de la fluidité tant aux trials avec une interzone longue ou courte.

Todotrial: En Espagne cependant beaucoup prévoient que cela va créer des problèmes pour les juges.



Ici, sur la Fantic Progress 1 241, Moffat a vécu de près tous les développements du trial des années 60 à nos jours

John Moffat: Ce n'est pas vrai. Le non-stop pour être efficace, et il n'y a qu'une seule solution, c'est de l'appliquer strictement. Tout arrêt doit être sanctionné par cinq et si ce n'est pas fait, le niveau de zones ne cesse d'augmenter et le non stop n'est plus efficace, et c'est là que commencent les problèmes pour les commissaires.

Je vais vous l'expliquer mieux. Les premiers mois de mise en œuvre du non stop en Ecosse, nous avons été particulièrement intéressés d'«observer» les «observateurs» (*Remarque: en anglais commissaire se traduit par -observer-observateur*). Donc nous sommes allés voir comment les commissaires appliquaient les règles, et sommes allées vérifier les

scores pour chaque pilote en appliquant rigoureusement le règlement.

Dans des trials avec arrêts les commissaires devaient observer très attentivement les pilotes pendant plusieurs minutes. Ils étaient attentifs à l'arrêt du pilote, comment ils déplaçaient leur moto, comment ils reculaient, attendaient, se concentraient, déplaçaient à nouveau, etc. Bref, ils étaient soumis à une énorme pression afin de rien laisser échapper. Au début du non stop aussi les commissaires accordaient souvent le bénéfice du doute au pilote, si bien qu'ils ne sanctionnaient pas toujours le moindre arrêt.

Au moment d'analyser les résultats des scores dans les zones, nous obtenions, par exemple une moyenne de 1,8, et nous pensions que le prochain trial pouvait être tracé avec plus de difficultés. Mais nous nous sommes rendu compte que les scores obtenus par les « commissaires » des commissaires étaient plus élevés. Ces derniers appliquant strictement le règlement, la moyenne était du coup de 3. La logique du coup nous dictait de tracer le prochain trial en baissant le niveau, et pas le contraire.



En 1979, la nouvelle Bultaco Sherpa



Récemment, dans un salon avec Yrjo Vesterinen

Todotrial: Bien sûr, le type de zones tracé joue un rôle important.

John Moffat: Il est essentiel que les zones soient pensées pour le trial non stop. Les obstacles peuvent être aussi spectaculaires que vous le souhaitez, à condition de prévoir que le pilote ne sera pas en mesure de préparer et de placer sa moto lors des d'arrêts. Dans les virages, la moto doit toujours avoir de la place.



Dans SSDT en train d'aider son fils Dave, un participant régulier

Nous avons importé d'Espagne les couleurs pour la difficulté des zones; Rouge, bleu, vert et jaune. Certains de nos trials sont tracés pour le niveau vert et jaune, d'autres seulement pour le rouge et le bleu, et d'autres pour tous les niveaux.

Todotrial: Parlons de l'âge de pilotes. Dans un récent sondage Todotrial, l'âge moyen des pilotes en Espagne semble être élevé.

John Moffat: Nous connaissons ce sondage puisque nous suivons votre site Todotrial. Le pourcentage de jeunes avec licence SACU-trial est le même, mais en chiffres absolus, est beaucoup plus grand, parce que, comme nous l'avons dit, nous sommes passés de 350 à 550 licences, sans compter les pilotes de l'AMCA.



John a également été en Espagne, en compétition à plusieurs reprises dans les deux jours Robregordo

Ce qui a vraiment attiré notre attention est le nombre de pilotes de plus de 40 ans qui ont repris le trial moderne, et aussi la quantité de coureurs de moto anciennes qui ont soit décidé de dépoussiérer leur moto moderne, soit en ont acheté une neuve. En 1999, il n'y avait plus des pilotes de plus de 40 ans qui couraient des trials modernes, maintenant ils sont la moitié de nos licenciés.

Todotrial: D'autres commentaires sur l'application du non-stop et de son développement au cours des dix dernières années?

John Moffat: Je dirais que le trial moderne en Ecosse ne se limite pas aux SSDT. Nous sommes vraiment heureux de tout ce qui est arrivé de bon pour le trial en Ecosse au cours des dix dernières années.

Nous avons beaucoup de trials modernes; en été presque chaque week-end il y a un trial moderne de deux jours, et avec plus de 150 inscriptions enregistrées.

Todotrial: Merci pour votre attention John.

Sans aucun doute le cas de l'Ecosse est intéressant et les résultats confirment cela. Là-bas aussi au début de nombreux détracteurs du trial non stop étaient sceptiques. Au vue de l'évident succès, ils sont aujourd'hui de clairs partisans du système. Ils bénéficient maintenant de nombreux trials organisés. Pour le moment il n'y a pas de grands champions de niveau mondial en Ecosse, mais il est beaucoup plus important d'avoir de nombreuses épreuves et participants, de sorte que l'avenir puisse leur apporter aussi des champions.

Mais il est clair que la solution ne peut plaire à tout le monde. Nous vous parlerons dans un prochain reportage du cas du trial en Italie, où, apparemment, les choses ne fonctionnent pas aussi bien que nous l'avions imaginé, mais tout de même mieux qu'en Espagne.

Ce qui est clair, c'est que nous devons tous nous efforcer de trouver des solutions à la crise actuelle du trial, à la fois en changeant les règles si nécessaire, mais aussi en prenant beaucoup d'autres mesures, comme la promotion du sport, le rendre plus facile vis-à-vis des clubs, ou d'essayer de changer les lois. Mais laissons de côté les intérêts égoïstes ou personnels, car ce qui importe c'est l'intérêt général du sport. C'est alors seulement que nous y gagnerons tous.