

# France moto

LE MOTO-BALL  
SPORT MÉCONNU



Où en sont les championnats?

# Le Motoba



# , ce sport méconnu.



Après guerre,  
le moto-ball attirait la grande foule.  
Les spectateurs appréciaient  
la vivacité du jeu, l'engagement, les réflexes,  
la hardiesse des joueurs : c'était un sport-spectacle...  
En fait, c'est toujours cela, mais le moto-ball  
aujourd'hui est méconnu : dommage.

## LE-DERNIER TROPHÉE DE FRANCE



A le voir si près de son micro, on croirait qu'il va l'avalier. En même temps que la foule qui vibre dans les tribunes du stade, il vocifère sans arrêt ce speaker, il s'époumone, les yeux fixés sur le terrain de foot du bord duquel il officie, un terrain de foot sur lequel des motos vont et viennent en ballet permanent, poursuivant un gros ballon que surveillent deux arbitres à pied, en tenue blanche et culotte courte, qui jurent un peu dans semblable tableau. Nous sommes venus assister à un match de moto-ball braves gens, et ne manquez pas le spectacle, il est commencé.

Sont aux prises le Moto-Club de Villefranche-sur-Saône et le Versailles Moto-Club et ça barde. On joue à très vive allure et Villefranche sur son terrain domine. Heureusement Josselin, le gardien de but versaillais, est en grande forme et le prouve. Dans sa cage, lui aussi se démène et il réalise des arrêts de classe jusqu'au moment où Charvet place un tir puissant dans la lucarne, un de ces boulets de canon sur lesquels un goal, si bon soit-il, ne peut pas grand'chose, surtout quand il a le soleil dans le nez. Villefranche mène 1 à 0 mais les visiteurs s'accrochent. Ils résistent et malgré le pressing auquel ils sont soumis, ils tiennent bon. Pendant les dix-neuf minutes restant à jouer en première période, aucun ballon ne passera dans le cadre. Au coup de sifflet de l'arbitre, le score en reste au 1 - 0.

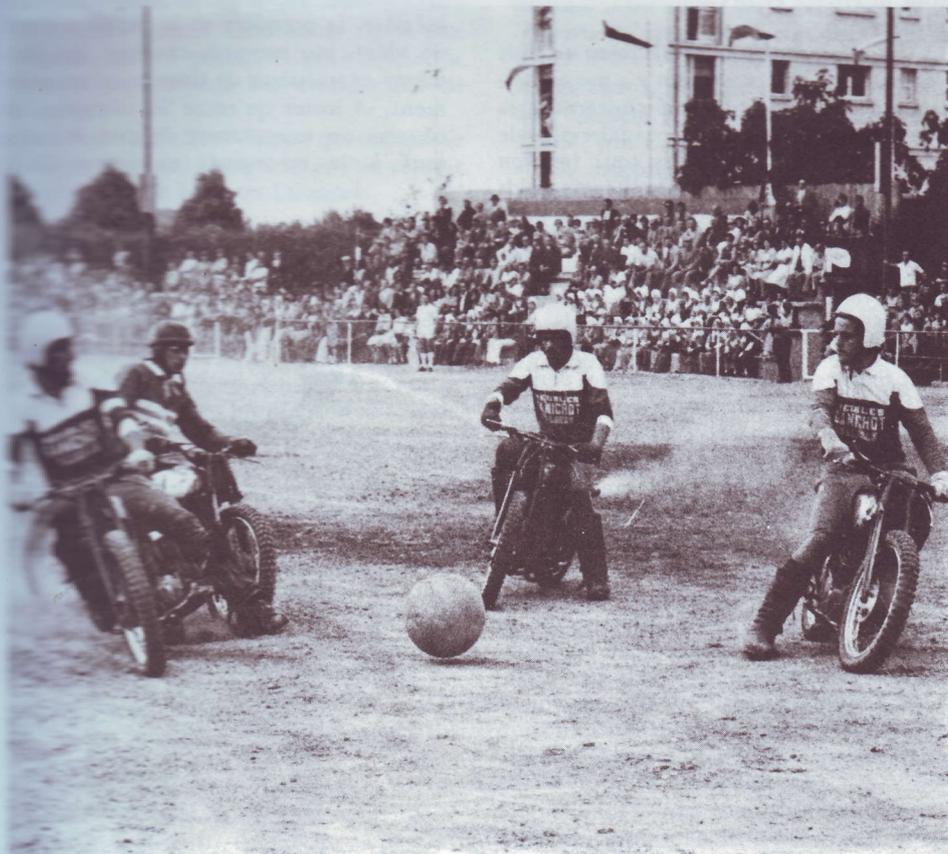
Quand la deuxième période de vingt minutes commence, le rythme est un peu moins vif. Versailles fait maintenant jeu égal avec Villefranche qui connaît même une sérieuse alerte avec un incident frappant son meilleur joueur sur le terrain. En effet, sur un contre, Charvet, l'auteur du but initial, reçoit la balle en pleine face et s'écroule K.O. Fort heureusement, il reprendra bientôt ses esprits et réintègrera la partie.

Ce match, au début de la troisième période, on sent bien qu'il est loin d'être joué et c'est tant mieux. Après tout, on dispute ici le Trophée de France et ce n'est pas rien. A la mi-temps, sur ce qu'on a vu,



Les joueurs de moto-ball ont tous un rôle à jouer et le gardien de but, seul homme à pied a, contrairement à ce que l'on pourrait croire autant d'importance que ses camarades motorisés. Il suffit de regarder ces documents pour s'en convaincre.





Villefranche semble tenir la corde, mais la jeune équipe de Versailles est capable de réactions dangereuses : on le sent, on le voit, c'est presque palpable.

Après les quinze minutes de pose réglementaires, c'est pourtant Villefranche qui repart à l'assaut. L'équipe réalise une bien jolie combinaison qui échoue avec un tir sur la barre transversale. Trois minutes plus tard, encouragé par ses supporters, Villefranche amorce un autre mouvement : là encore, le but se dessine quand Charvet (encore lui) voit son shoot renvoyé par le montant droit. Mais Versailles ne se laisse pas abattre. Ses joueurs secouent le joug de l'adversaire et après quelques essais non transformés, on voit poindre l'égalisation quand Froment se présente seul devant le but de Moreux. Dans les tribunes c'est le suspense... levé par un tir trop enlevé qui libère la foule. Versailles vient probablement de laisser passer sa chance.

A Villefranche, on est conscient du fait que les plus jeunes (l'équipe du Versailles Moto-Club n'a que 22 ans de moyenne d'âge) peuvent renverser le cours du match, que le score est encore étrié et que l'avance acquise en première période peut être remise en question à tout moment. Alors, on attaque les dernières vingt cinq minutes de jeu en jetant toutes ses forces dans la bataille. Le but de Josselin est pilonné mais le gardien versaillais, en cette fin d'après-midi de dimanche, c'est Verdun. Plus rien ne passe. Witowski, Laroche, Jambor et consorts ont beau tout essayer : face à eux s'élève la muraille de Chine et MM. Binet et Ovil, les hommes en blanc de la rencontre, sifflent la fin du match sur le score de 1 à 0.

Dans l'équipe bourguignonne, c'est évidemment l'euphorie de la victoire, mais le grand gagnant d'un tel match c'est en vérité le moto-ball tout entier. La partie a été belle, vive, variée ; elle s'est déroulée d'un bout à l'autre dans un bon esprit et tous les acteurs sont à féliciter. Les spectateurs ont apprécié. Ils n'ont pas ménagé leurs applaudissements et pas un de ceux qui sont venus voir par hasard en trouvant portes closes au Salon Motocycliste du Beaujolais (les organisateurs faisant preuve d'un bel esprit sportif avaient fermé pour ne pas concurrencer le moto-ball) n'a regretté sa visite. Ils ne connaissaient pas le moto-ball, ils le connaissaient peu. Après une telle démonstration, ils s'en sont retournés conquis.

C'est la meilleure propagande qui soit pour une discipline qui en a besoin. Puisse-t-on toujours voir des matches aussi agréables ! Puisse de telles organisations et de telles équipes relancer ce joli sport méconnu !

#### LES GRANDES DATES

On a perdu le nom de ceux qui, les premiers, tentèrent de lancer le moto-ball. La seule chose dont on se souvient, c'est qu'il s'agissait de Britanniques amateurs de tasses de thé, de parapluies et de chapeaux melon, de Britanniques passionnés de football et de motocyclette qui entreprirent de conjuguer leurs deux sports préférés. Cela se passait en 1926 et l'anecdote ne dépassa pas le stade de la distraction de patronage.

En France, c'est en 1929 qu'on trouve trace du premier élan vers le moto-ball. Au point de départ de l'aventure, se trou-

vait un club fort dynamique à l'époque, l'Amicale Motocycliste Dijonnaise qui poussa si loin l'expérience qu'elle fit adopter sur le plan national un règlement précis qui fut élaboré dès 1930. Étaient notamment prévus un ballon de 45 cm de diamètre, deux périodes de jeu de vingt-cinq minutes chacune, des protections de repose-pieds en chiffons (!)... etc... C'étaient les temps héroïques mais l'affaire se présentait bien et fut constituée, en 1933, une Amicale Motocycliste Moto-Ball à l'U.M.F. (Union Motocycliste de France) dont le siège était au 8 place de la Concorde à Paris.

Tout doucement, le mouvement prenait de l'ampleur lorsque la deuxième guerre mondiale survint, stoppant le moto-ball et pas seulement lui.

Après guerre, en 1945, on resongea à l'enfant abandonné bien malgré lui et l'on repensa à ses structures. Ainsi, alors que l'U.M.F. devenait F.F.M., était créée l'U.F.C.M.B. (Union Française des Clubs de Moto-Ball) dont le premier président fut M. Rion. Tout de suite la nouvelle association fut rattachée à la F.F.M. et elle s'employa à modifier les règlements de jeu portant par exemple à quatre le nombre de périodes en cours de match, Cette U.F.C.M.B. qui régissait sans bruit sa propre discipline, aurait pu continuer d'exister longtemps si M. Violet, un président de la F.F.M. parfaitement actif, n'avait prononcé sa dissolution le 12 février 1967 à Lyon, remplaçant la défunte Union par une commission régie par la F.F.M. elle-même, solution encore en pratique aujourd'hui à peu de choses près, la loi Mazeaud (1976) n'ayant changé que le système d'appartenance (élections) à ladite commission.

En 1969, le 25 janvier pour être précis, une évolution très nette fut adoptée à la quasi unanimité, la réglementation étant modifiée sur trois plans fondamentaux. Premièrement, la durée de jeu se trouvait portée à 25' plus 20' plus 20' plus 25', le temps total d'une partie se voyant donc augmenté de dix minutes, le découpage restant à quatre périodes. Deuxièmement, il était décidé de supprimer la moto du goal et de créer, pour protéger l'homme à pied, une surface de hors jeu dans laquelle aucun joueur motorisé n'aurait plus accès. Enfin, était édictée une nouvelle règle stipulant qu'il devenait interdit de franchir la ligne médiane, balle au pied.

#### LA REGLEMENTATION ACTUELLE

Elle est très proche de celle en vigueur au début des années 70 et selon toutes vraisemblances, ne devrait guère bouger dans les années à venir. Logique, pourquoi changer quelque chose donnant satisfaction ?

La première chose à faire pour jouer, c'est de trouver le terrain. Celui-ci doit avoir pour dimensions 45 à 90 mètres de large et 90 à 120 mètres de long, les terrains de football ou de rugby convenant donc parfaitement. Seules de légères modifications de traçage doivent y être apportées : la ligne médiane doit être plus

fortement marquée (trait de 20 cm), les points de corner doivent être matérialisés à l'intersection de la ligne de but et de la surface de réparation et le tracé de la zone dite "zone de hors jeu" doit être effectué en ellipse en partant d'une distance de deux mètres à l'extérieur des poteaux de but, le centre du tracé devant se situer à 5,50 mètres de la ligne de but.

Comme on le voit, il est donc facile d'aménager un terrain, une protection obligatoire des spectateurs devant en outre être assurée, soit par l'utilisation d'une main courante rigide posée à 1,50 mètre du bord de la ligne de touche, soit par la pose de rangées de bottes de paille. Sur cette surface ainsi délimitée, se produisent deux équipes composées de cinq joueurs dont trois avant, un arrière et un goal qui n'est pas motorisé. Mais pour qu'une partie puisse avoir lieu, six joueurs de chaque équipe doivent être présents sur le terrain en début de rencontre, huit pouvant même être inscrits sur la feuille de match. Il est en effet prévu que des remplacements peuvent avoir lieu à tout moment en cours de jeu, pour autant que les joueurs motorisés sur le terrain ne soient jamais plus de quatre, mais jamais moins de trois.

Les joueurs n'ont que deux obligations vestimentaires, celui du port d'un casque homologué et d'une paire de gants (à noter que le gardien peut s'il veut ne pas les mettre), mais tous ou presque portent des souliers montants et épais, genre chaussures de ski (les crampons en métal

sont interdits) et des jambières de protection en cuir.

La cylindrée des motos utilisées ne doit pas excéder 250 cc et s'il n'y a pas actuellement de réglementation concernant la hauteur, elles ne doivent pas faire plus de 0,70 mètre de large hors tout (guidon compris). Par ailleurs, les limites de poids ont été fixées à 45 mini et à 108 kilos maxi. Bien entendu, tous les accessoires des motos classiques ont été démontés, des carters de protection étant par contre rajoutés pour abriter la chaîne et la couronne. A noter aussi que toutes les motos sont munies d'un guide ballon qui permet au joueur de le faire rouler contre sa machine. Enfin, au passage au sonomètre, la mesure ne doit pas dépasser 92 décibels, tandis que les motos dégageant trop de fumée sont interdites.

En règle générale, aux Gnome Rhone qui faisaient autrefois flores ont succédé d'autres deux temps, Maïco ou Bultaco surtout, mais certains préfèrent des Honda 250 XL, spécialement équipées. La sélection des rapports de boîte s'effectue au guidon, deux vitesses seulement étant sélectionnées et la démultiplication étant calculée en fonction des terrains de jeu.

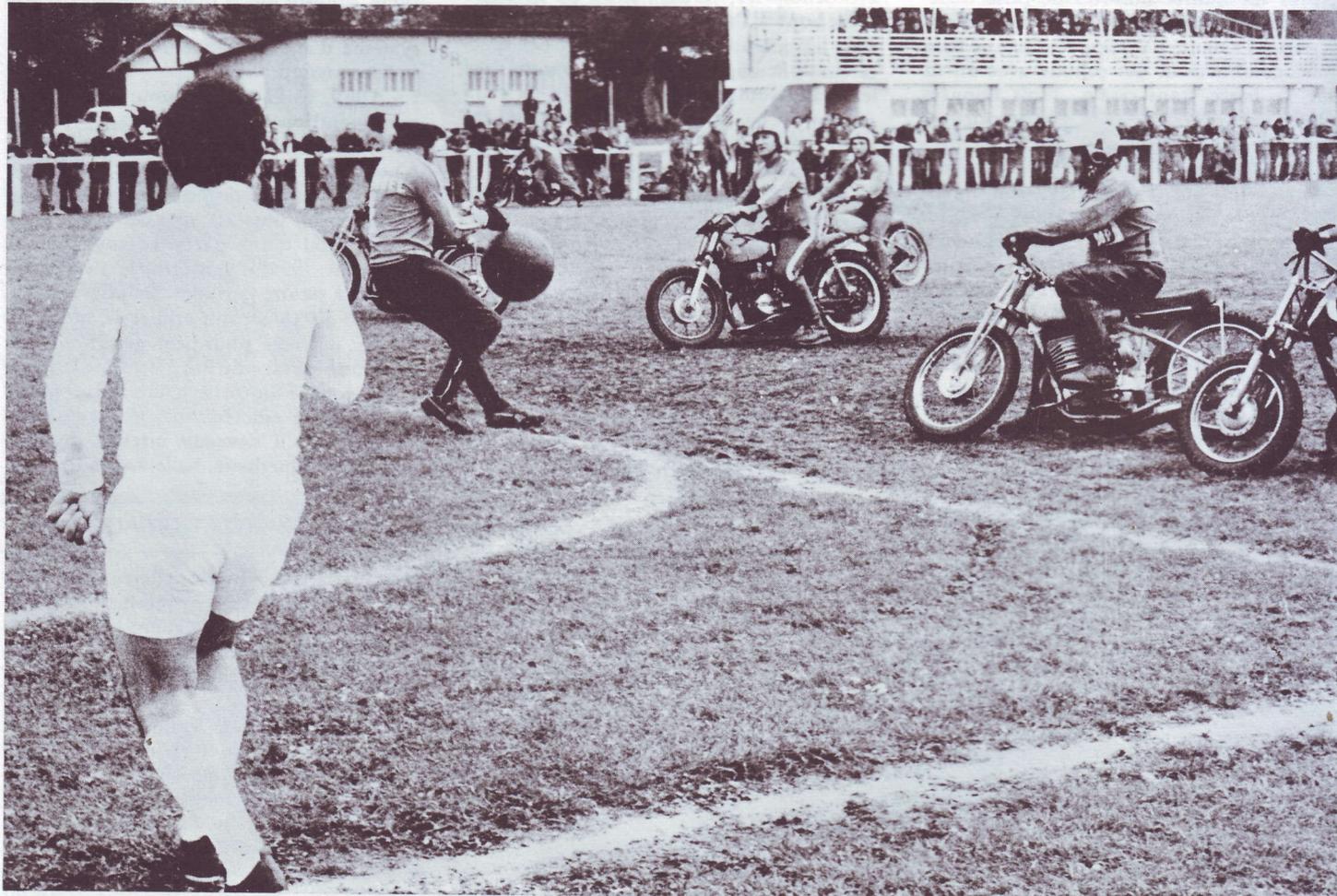
Le ballon doit être de cuir, d'un diamètre de 40 centimètres et d'un poids oscillant entre 900 grammes et un kilo. Il est prévu que chaque équipe dispose de deux ballons, des enveloppes blanches étant utilisées pour les matches en nocturne.

Une partie dure deux heures et est divi-

sée, comme on l'a vu, en quatre périodes inégales, la première et la dernière étant de vingt-cinq minutes chacune, les deuxième et troisième de vingt minutes seulement. A noter qu'entre les périodes, on observe un temps mort de cinq minutes sauf à la mi-temps, au terme de la



Comme dans tous les sports, les arbitres jouent un rôle important en moto-ball. Ainsi, celui qui, ci-dessous, surveille le goal à la limite de sa surface.



seconde période, où il est règlementaire d'abandonner quinze minutes de repos aux joueurs qui en profitent pour réviser le matériel avec l'aide des mécaniciens de l'équipe.

Bien entendu, c'est l'équipe qui marque le plus de buts qui l'emporte et l'on rejoint là les sports de balle traditionnels.

## EVOLUTION DES JOUEURS

Bouté, casqué, ganté, l'homme est à cheval sur sa monture de fer qui pétarade joyeusement au soleil. Et, elle a intérêt à toujours marcher sa moto car le joueur de moto-ball motorisé doit impérativement avoir sa machine en marche. Quant à descendre de moto pour jouer le ballon plus commodément, il n'en est pas question : l'homme doit rester solidaire de sa machine et jouer en quelque sorte les centaures mécaniques.

Le joueur fait progresser le ballon par coups successifs ou en le faisant rouler, le maintenant contre son guide ballon. En aucun cas il ne peut le porter ni le toucher avec ses mains (sauf le gardien bien entendu).

Il est interdit de couper la trajectoire d'un joueur en possession du ballon pour l'obliger à ralentir, de même qu'il n'est pas autorisé d'attaquer un adversaire du côté opposé où il a le ballon. Aussi, est considéré comme fautif le possesseur du ballon qui change de direction de façon à se présenter soudainement à celui qui l'attaque côté sans ballon. Lorsqu'une faute est commise, les arbitres sifflent un coup franc comme cela se passe en football. Il est à noter cependant que les coups francs indirects n'existent pas.

Et il faut les voir s'attaquer de face, bille en tête, roulant à 80 km/h l'un vers l'autre, il faut les voir se prendre le ballon, faire des passes à leur coéquipier, effectuer une retro poussette pour ne pas franchir la ligne avec le ballon... C'est vraiment du sport, un sport viril demandant de hautes qualités physiques jointes à des réflexes aigus. C'est un sport d'équipe très rapide, véritable football motorisé où l'on retrouve des combinaisons et des phases de jeu identiques avec des dribbles, des shoots, des feintes, des passes...

Un 50 Peugeot utilisé par les cadets.



## PLACE AUX JEUNES

Pour des raisons économiques avant tout, la France a été divisée en deux régions, en une zone sud et une zone nord, celle-ci étant elle-même divisée en zone nord-est

et zone nord-ouest. En métropole actuellement, on recense 31 équipes qui pratiquent le moto-ball, des clubs alignant plusieurs teams, surtout depuis la création des "cadets", formule imposée par la F.F.M. qui cherche ainsi à créer de nouveaux adeptes en cherchant chez les jeunes une relève pour les années futures. Il est à noter qu'en 78, trois clubs de division nationale furent mis hors championnat pour ne pas avoir suivi cette politique de renouvellement en ne satisfaisant pas à l'obligation qui leur était faite de monter une équipe cadets.

Une équipe cadets, cela veut dire cinq hommes sur le terrain par équipe comme au "grand" moto-ball. On joue selon les mêmes règles, mais avec des 50 cc de façon à ce que les mêmes puissent participer à partir de 14 ans. Ainsi se perpétuera le sport. Ceux qui l'ont compris les premiers, les Normands d'Houlgate ne devraient pas regretter d'avoir été des pionniers.

## LES GROS CLUBS FRANÇAIS

Ils étaient nombreux à s'être jetés dans l'aventure du moto-ball dans les années 30 et si certains ont disparu, d'autres sont toujours là, certains tenant même toujours le haut du pavé : comme le S.U.M.A. de Troyes, le Moto-Ball-Club Vitryat ou le Moto-Ball-Club de Camaret. Mais, par exemple, qu'est-ce que le S.U.M.A. ?

C'est un club sportif, purement amateur, se consacrant exclusivement à la pratique du Moto-Ball. Il a été fondé en 1932, et s'est constitué au cours de ses 47 années d'existence, un palmarès qui lui a permis de se créer une renommée dépassant désormais les limites de nos frontières. Il s'est en effet paré six fois du titre de Champion de France (1948, 52, 53, 55, 64 et 69) et a remporté sept fois la Coupe de France (1953, 58, 66, 67, 70, 72 et 78). Au passage, il a aussi épinglé à son palmarès une victoire en Coupe d'Europe (1970) et une en Coupe Camelle (1969). Tous ces succès acquis au fil des années témoignent d'une activité débordante qui ne se dément pas. Le S.U.M.A. participe à toutes les compétitions organisées par la

F.F.M. en engageant deux équipes, tant en Coupe qu'en Championnat. Ce qui, évidemment, suppose un effectif important. D'autre part, lui aussi possède ses équipes cadets pour les jeunes de 14 à 16 ans. Il vient même d'acquérir trois 125 cc pour les juniors de 16 à 18 ans, titulaires d'une licence route. Car au S.U.M.A. on est bien conscient que ce sont ces jeunes qui seront appelés à assurer l'avenir du club en suivant la voie que leur ont tracée leurs aînés, les Dewliéger, Mullo, Labarbe, Jaillant, Formici, Bertrand et plus près de nous, les Fageot, Croset, Tournemeule, Marachini, etc.

Et bien que le club ne dispose pour assurer sa subsistance, que du produit de ses recettes au stade G. Arbouin et de quelques modiques subventions, le S.U.M.A., malgré l'importance des frais supportés par le club (matériel : une moto de compétition vaut environ 12 000 F, déplacements, etc.), offre aux jeunes une prise en charge complète, ceci permettant aux plus déshérités de pratiquer un sport mécanique.

Quant au Moto-Ball-Club Vitryat, si son palmarès est un poil moins éloquent, il a toujours été depuis 1934 à la pointe de la compétition. Son équipe fanion est actuellement très forte et fut championne de France nationale l'an dernier après avoir été finaliste de la Coupe 1977. Les joueurs utilisent des K.T.M. modifiées, tandis que les cadets sont équipés de Peugeot, le matériel appartenant au club qui le prête à ses licenciés.

## PARTICIPER AVEC L'AIDE DES CLUBS

On le voit donc, les clubs de moto-ball font un gros effort matériel et même les petits poucets n'hésitent pas. Ainsi, le Moto-Club de l'Enclave à Valréas qui monte une équipe cette saison vient d'investir près de 40 000 F dans du matériel compétitif pour lancer à l'assaut du championnat des apprentis champions bien décidés à faire parler d'eux.

Comme quoi, le moto-ball reste un sport actif. Comme quoi, il existe encore des dirigeants prêts à des sacrifices permanents pour servir une cause qui leur est chère. Mais nous en reparlerons...

La conquête du ballon donne parfois lieu à quelques acrobaties qui mettent en joie les spectateurs.

