

# LE SEUL VRAI FOOTBALLEUR DU MOTOBALL: LE GOAL

par François Chesneau

— Laisse-donc ta réparation, il faut que je te raconte.

— Pas le temps, qu'est-ce que c'est encore ?

— J'arrive de Paris. Imagine ce que j'y ai vu d'extraordinaire.

— Alors ?

— Un match de football.

— Tu te fiches de moi ? C'est ça ton truc extraordinaire ?

— Oui, parce que chaque joueur avait sa moto. Toi le marchand de bécanes ça devrait te plaire, j'ai pensé !

Et comment que ça lui a plu à Boulanger. Interloqué, le voilà qui pose sa clef à molette et harcelle Langlois de questions. « Le quoi tu dis... »

Le motoball ?... Qu'est-ce que c'est exactement ?... Combien de joueurs ?... des fous, non ? Quelles motos ?... Quel ballon ?... C'est rapide, dangereux ?

Langlois s'était bien douté de cette réaction enthousiasmée. A cette époque-là, en 1933, ils n'étaient guère nombreux les motocyclistes à Houlgate, station balnéaire du Calvados. Mais tous ceux qui avaient goûté à la moto ne décrochaient plus. Des mordus, des fanas comme on en fait peut-être plus. Et lui, Langlois, il n'avait pas hésité à faire la route Houlgate-Paris rien que pour voir à quoi ça ressemblait ce genre de match tout nouveau que les gens qualifiaient souvent de numéro de cirque.

« Voilà, c'est comme ça que tout a commencé, raconte Boulanger qui est toujours marchand de motos. Car rien ne prédisposait davantage Houlgate que Bayeux ou Ouistreham à fonder un club de motoball. Rien sinon ce mordu de Langlois qui tout naturellement est devenu président-fondateur. » Une demi-douzaine de copains séduits à leur tour se mettent à bricoler de vieilles Motobécane ou autre Alcyon. L'Union sportive de la ville organise les premières rencontres et c'est le délire parmi le public. Les Normands en redemandent ! Sur les gradins du stade de la Vallée, Boulanger rêve à cette époque héroïque. Devant lui s'entraîne l'équipe actuelle, vice-championne de France. Les 250 cc (cylindres réglementaire) Bultaco s'entrechoient comme des moustiques fonçant sur la grosse proie ronde du ballon.

Un énorme ballon, trois fois le poids et le volume d'un ballon de foot.

« Moi, j'ai commencé avec une Motobécane 250 cc à soupapes latérales. Et puis Monet-Goyon s'est mis à fabriquer du matériel spécial. Chacun de nous a réussi à s'acheter sa propre 250. Toutes nos économies y sont passées bien sûr, mais qu'est-ce qu'on aurait pas fait pour l'honneur de l'équipe ? »

Pour l'instant, c'est la ruée vers le but. Une ruée en slalom, coup de frein, dérappages, pointes de vitesse. Un motard main-



De gauche à droite : Marin, Chapron, Gawlick, Boulanger, Michel.



Montée au but. L'équipe d'Houlgate en pleine action.

Toutes les commandes au guidon... plus une double pédale de frein arrière de chaque côté du bloc.



tient la balle bloquée entre sa jambe tendue et son moteur. Il roule à 50-60 kmh. A cette allure, il trouve encore le moyen de dégager. Le ballon bondit. Un avant dérape en demi-tour, le bloque, redémarre aussi sec. Première... poignée dans le coin... seconde... poignée dans le coin... troisième. Pour les boîtes ce sont les travaux forcés ! Car s'arrêter net est aussi vital que foncer à cames abattues. Foncer pour atteindre, sur ce terrain de foot aux dimensions réglementaires, des vitesses de 80 kmh. Parfois 90 en championnat.

Pas question dans cette atmosphère de bouzkachi d'entasser sur le stade le même nombre de joueurs de motoball que de joueurs de football. Les motoballeurs ne sont que quatre par équipe : un arrière et trois avants (plus deux joueurs de réserve). Et croyez-les, huit motos déchainées zigzaguant sur un hectare, ça risque la bousculade.

Ah ! j'oubliais le cinquième larron d'une équipe, le gardien de but. Pourtant, un goal, ça ne s'oublie pas généralement. Mais celui du motoball n'est motoballeur qu'à demi-part entière. Du motard, il a le casque, les gants, l'allure... mais pas de moto le pauvre !

— Un peu frustré ? Jaloux de vos équipiers ?

— Pas du tout. Garder les buts, j'aime ça. La balle traverse si vite le terrain qu'on reste rarement inactif. Et puis avec le nouveau règlement, c'est plus agréable. Jusqu'en 1970, le goal avait une moto légère, sans moteur, et qu'il devait trainer à bout de pied d'un coin à l'autre du filet pour stopper le ballon comme il pouvait. « On se sent quand même plus à l'aise sans machine. D'ailleurs l'adversaire n'a pas le droit de pénétrer dans ma zone de protection, un cercle de 6 mètres autour des buts. Alors, vous voyez bien. Le seul vrai footballeur de l'affaire, c'est moi ! »

L'entraînement a pris fin. De la boue jusque dans les machines, l'équipe du M.B.C. de Houlgate se dirige vers les vestiaires. Jean Rapotignon, le capitaine détaille sa Bultaco cross à peine transformée.

« L'essentiel c'est la petite roue à l'avant pour améliorer la maniabilité et le pousseballon autour du moteur. Bien sûr, toutes les commandes sont réunies au guidon et la pédale de frein est doublée pour être actionnée aussi bien du pied gauche que du pied droit ».

Côté équipement, de bonnes godasses de ski et une paire de housses sur un vieux jean's font parfaitement l'affaire. En plus d'un casque et de gros gants, la ceinture est indispensable pour éviter les coups dans les reins.

« Les accidents ? ». Sourire de Rapotignon.



Photo (a) :  
De gauche à droite, debout :  
Chapron, Gawlich, Morin,  
Moisson, Boulanger.  
De gauche à droite, assis :  
Mefot, Rouget, Michel,  
Langlois, Raül  
et le président fondateur  
Langlois.



« Finalement, il n'y en a pas tant que ça. Pas plus qu'ailleurs, disons. Un bon motard un peu footballeur s'en tire très bien ».

— Et cette moto vous appartient ?

— Hé non ! c'est la propriété du club. Individuellement, ça nous reviendrait trop cher. Et voilà ! Une fois de plus, c'est sous la rubrique dépenses-recettes que se situe le nœud du problème. A la « belle époque », la France comptait une cinquantaine de clubs de motoball. Contre 25 aujourd'hui. Du double au simple, comme à Houlgate d'ailleurs qui devant l'engouement du public avait dû mettre sur pied une seconde équipe.

« Il nous arrivait de jouer devant 3.500 spectateurs le samedi en nocturne et de refaire stade comble le dimanche après-midi », se souvient Boulanger.

Ces quinze dernières années, les recettes n'ont cessé de baisser et le matériel devient hors de prix à l'achat comme à l'entretien. Une moto neuve, c'est 9 000 F. Un moteur neuf, 4 à 5 000 F. « Et puis les gars ne bricolent plus eux-mêmes leurs machines comme on le faisait, nous les anciens ! » Une ribambelle de petits zéros s'est ajou-

tée au montant du budget d'un club comme celui de Houlgate qui fournit tout le matériel roulant à son équipe. Et tous ces petits zéros n'encouragent guère de nouvelles villes à fonder leur propre club.

Le motoball à l'agonie en France ?

Comme vous y allez ! Si Jean Le Monnier, président du M.B.C. de Houlgate vous entendait... Il vous raconterait la lutte farouche qui depuis trois ans surtout oppose son équipe à celle de Camaret, dans le Vaucluse.

« Trois ans de suite qu'on le rate de peu le titre de champion de France. On dit que nous sommes les Poulidor du motoball ? Eh bien, Poupou n'a jamais dit son dernier mot. Les gars de Camaret n'ont qu'à bien se tenir... »

Photo (b) :  
L'équipe d'Houlgate, maillots foncés.

En partant de la gauche :  
Boulanger, Rubichon, Chapron, Adolphe,  
Lemarchand, Moisson.

L'équipe de Paris, en partant de la gauche :  
Charrier, le 1 Landuis, celui qui a lancé  
le motoball en France.

Reprise de la balle par  
un avant.

A gauche, le président Le Monnier.  
A droite, le capitaine Rapotignon.

