

Louvain School of Management

L'organisation du sport automobile en Belgique liée à la formation des jeunes et autour du karting électrique.

Author: Antoine Poncelet
Supervisor: Christophe Lejeune
Academic year 2020-2021

Remerciements

Je tiens à remercier l'ensemble des personnes ayant été impliquées, de près ou de loin, dans la réalisation de mon mémoire.

Tout d'abord, le Professeur Christophe Lejeune pour sa confiance en tant que promoteur qui a rendu possible l'élaboration de ce travail. De plus, l'aboutissement de mes études en Ingénieur de gestion se concrétise dans cet écrit et je pense dès lors pouvoir mentionner l'ensemble du corps professoral de mes cours de bachelier et de Master qui ont également, en quelque sorte, apporté leur pierre à l'édifice.

Ensuite, je tiens à remercier Céline Coppieters et Audrey Hanquet pour le temps qu'elles m'ont accordé ainsi que pour les très précieuses informations données lors de nos rencontres. Leur expérience et leur vécu au sein de BYPP m'a appris énormément de choses sur la gestion de leur entreprise.

Par ailleurs, je suis particulièrement reconnaissant envers l'équipe du Wavre Indoor Karting pour la confiance accordée dans le cadre de mon travail au sein de leur établissement. Cette expérience m'a apporté une connaissance du terrain ainsi qu'une vision du sport automobile en Belgique qui sont à l'origine de mon mémoire.

Il m'est également indispensable de remercier ma famille et mes amis pour le soutien qu'ils m'auront apporté sur toute la période passée à la construction de cet écrit.

Finalement, je remercie en avance les lecteurs qui prendront le temps de parcourir cet ouvrage qui, je l'espère, saura leur transmettre une partie de la passion qui m'anime depuis de nombreuses années.

Préface

Le sport automobile est en constante évolution depuis les premières compétitions organisées à travers le monde. De nos jours, ce sport traverse une certaine crise existentielle avec, à son origine, les nombreux challenges lié à la gestion de l'environnement. Dans ce contexte, il est évident que nous devons faire au mieux afin d'éduquer la jeunesse dans un sport plus efficient et plus adapté aux contraintes actuelles.

Dès lors, ce mémoire aura pour but d'analyser la formation des jeunes dans le sport automobile en Belgique et liée au karting électrique. En effet, cette discipline semble s'inscrire de plus en plus comme la future alternative aux disciplines traditionnelles à moteur thermique.

En tant qu'étudiant en Ingénieur de gestion et passionné de sport automobile avant tout, il s'agit pour moi d'une opportunité sans égale que de consacrer la fin de mes études à la rédaction d'un mémoire s'intéressant à l'étude d'une organisation active dans la formation des jeunes au sport automobile. Le but de cette étude sera donc de comprendre, dans l'environnement actuel, comment une organisation telle que BYPP fonctionne afin de répondre aux mieux aux nombreuses demandes des jeunes actifs dans le sport automobile.

Ayant également une expérience en tant que coach de karting électrique, je souhaite d'une part transmettre mes connaissances actuelles à un public s'intéressant de près ou de loin au sport automobile et d'autre part, enrichir mon expérience au travers d'une étude approfondie des facteurs de succès d'une entreprise jeune et innovante dans cet univers. Au terme de cette étude, nous verrons que la stratégie suivie par BYPP est soumise à certains problèmes organisationnels auxquels nous tenterons de trouver une solution.

REMERCIEMENTS.....	I
PREFACE	II
INTRODUCTION	1
A. INTERET PERSONNEL POUR LE SUJET	1
B. INTERET GENERAL POUR LE SUJET.....	3
C. PREMIERE QUESTION DE RECHERCHE	8
RECHERCHE.....	10
A. PREMIERE PARTIE	10
1. <i>Cadre théorique</i>	10
I. Consultation de la littérature scientifique en sciences de gestion.....	10
II. Quelles sont les grandes stratégies organisationnelles pour ce genre d'organisme ?.....	22
III. Qu'est-ce que le sport moteur électrique ?	25
IV. Étude de la transition du sport moteur thermique vers le sport moteur électrique	29
2. <i>Conclusion</i>	32
B. SECONDE PARTIE	33
1. <i>Étude environnementale de l'organisme</i>	33
I. Analyse selon le modèle de Porter.....	33
II. Analyse selon le modèle PESTEL.....	35
III. Analyse selon le modèle VRIN	37
2. <i>Étude de cas</i>	39
3. <i>Conclusion</i>	42
CONCLUSION	44
A. LES LIMITES DE L'ÉTUDE ET DU MÉMOIRE	44
B. LES SUITES POSSIBLES	45
BIBLIOGRAPHIE.....	46
ANNEXES	51

Introduction

A. Intérêt personnel pour le sujet

Étant ma passion depuis mon enfance, le sport automobile s'est imposé comme sujet logique pour mon mémoire de fin d'étude. J'ai développé au fil des années un intérêt pour ce sport grâce à sa nature qui m'a toujours semblée très distincte des sports plus « classiques » comme par exemple le football, le tennis ou la natation. En effet, son accessibilité restreinte en fait un sport exclusif que peu de gens peuvent au final se permettre de pratiquer sur base régulière. De plus, les sensations fortes procurées par la pratique des sports moteurs sont selon moi propres à eux, uniques en leur genre et constituent donc une source d'adrénaline irremplaçable. En effet, le bruit d'un moteur est un exemple assez explicite de source de sensations ne se retrouvant dans nul autre sport. Enfin, l'évolution constante avec le temps du sport automobile lui ajoute un intérêt supplémentaire comparé à d'autres pratiques. Ce mémoire se penchera donc également profondément sur l'impact d'un environnement changeant sur le sport et sur ses conséquences.

La principale discipline étudiée dans cet écrit est le karting. En effet, le karting est reconnu pour être la meilleure école automobile par tous les pilotes professionnels. Lewis Hamilton, Michael Schumacher et Max Verstappen, pour ne citer qu'eux, ont commencé par de nombreuses années de karting avant de débiter leur carrière professionnelle en monoplace. Afin de pouvoir analyser précisément la formation des jeunes dans le sport automobile, le karting s'est donc imposé comme point central d'étude de ce mémoire. Par ailleurs, j'ai eu la chance de coacher personnellement de jeunes pilotes au Wavre Indoor Karting dans le cadre de l'académie de l'établissement, ce qui a renforcé mon intérêt pour cette étude. Effectivement, j'ai vécu l'expérience de l'intérieur et je pense donc être bien placé afin d'apporter un avis objectif sur la question. Suite à cet exercice de coaching pratique et théorique, l'opportunité de pouvoir rédiger un mémoire sur le même sujet est apparue comme un moyen supplémentaire de transmettre des connaissances à un public sans doute assez différent et donc de diversifier et d'enrichir mon expérience dans le domaine automobile. Un des buts de ce texte sera dès lors de guider les lecteurs vers une vision plus claire de la formation des jeunes pilotes en Belgique et sur les organisations répondant à ce besoin.

Comme brièvement mentionné plus haut, l'environnement du sport automobile a toujours été en constante évolution depuis son apparition. Le fait de pouvoir étudier ces changements rend le sujet plus intéressant car cela permettra de le replacer dans le contexte actuel, d'un point de vue environnemental, économique et même social. Le passage à la motorisation électrique, assez controversé, sera notamment abordé. Il ne sera en revanche pas étudié en profondeur du point de vue de l'écologie pour la simple raison que de nombreuses études ont déjà été réalisées sur le sujet. Cependant, la digitalisation du sport sera quant à elle recherchée plus précisément car son apparition est très récente.

Par ailleurs, arrivant au terme de mes études en ingénieur de gestion, cet écrit va me permettre d'explorer également l'aspect organisationnel de ce qui me passionne. En effet, l'étude de l'organisation du sport automobile sur le territoire belge passe en partie par l'analyse structurelle de celle-ci. Je tenterai donc de déterminer les différents facteurs liés au bon développement de ce sport et des organismes qui en jouent le rôle. Nous verrons que la formation des jeunes dans ce sport et dans tout l'univers qui l'entoure est également intéressante dans le cadre d'une approche très théorique.

Enfin, après avoir mené quelques recherches afin de trouver de la documentation sur le sujet, il est clairement apparu que l'organisation du sport automobile n'a pas été traité en profondeur par la littérature scientifique. Outre la difficulté que cela peut présenter pour écrire un travail de qualité, il s'agit certainement d'une opportunité unique de fournir un point de vue personnel et récent sur le sujet afin d'enrichir cette littérature encore peu existante. De plus, nous verrons plus tard que l'entreprise qui occupe la place centrale de ce mémoire fut parfois compliquée à étudier à cause de sa jeunesse.

B. Intérêt général pour le sujet

Maintenant que le lecteur a pu comprendre mes motivations pour travailler sur la formation des jeunes dans le sport automobile en Belgique, il est important d'expliquer l'intérêt du sujet d'un point de vue général. Pourquoi le sport automobile est-il important sur notre territoire et comment s'est-il développé au cours de l'histoire ? Est-il pertinent de parler du sport automobile comme un sport d'avenir ? Quels sont les acteurs ainsi que les ingrédients nécessaires au maintien de ce sport en Belgique ? Qu'en est-il de la formation actuelle des plus jeunes personnes ? Quels sont les différentes structures existantes s'occupant de ces dernières ?

Tout d'abord et afin de replacer le sujet dans un contexte adapté, il est intéressant de se pencher sur l'histoire du sport automobile en Belgique. En effet, notre petit pays peut se vanter d'avoir toujours été actif dans cette activité avec d'une part des infrastructures internationalement reconnues comme « légendaires » mais aussi un certain palmarès que de nombreuses personnalités ont pu faire grandir au cours du temps. Ensuite, nous tenterons d'étudier le côté plus scientifique du sport automobile, à savoir notamment son apport en termes de recherche & développement dans l'industrie automobile ainsi que la croissance de la motorisation électrique en compétition. Par après, il sera d'actualité de parler de cette période si particulière touchée par le virus Covid-19, qui n'aura pas manqué de perturber l'organisation du sport à part entière. Néanmoins, nous verrons que cette situation s'est avérée être une opportunité unique pour le développement de l'e-sport, une aubaine pour la jeunesse et donc pour notre étude. Enfin, l'économie du sport sera abordée afin d'apporter un autre point de vue sur l'intérêt du sujet développé.

Un peu d'histoire... Que ce soit la monoplace, le rallye ou la moto, les sports moteurs ont toujours trouvé leur place en Belgique. En effet, c'est en juillet 1896 que la première course automobile a lieu sur notre territoire, à Spa. Cette course s'est déroulée lors du « Meeting de Spa », un week-end entier dédié à la compétition automobile et organisé par le Royal Automobile Club de Belgique (RACB). Le RACB est le second club automobile à apparaître dans le monde, un an seulement après son homologue français, l'Automobile Club de France. (Wikipédia, 2020). 125 ans plus tard, diverses disciplines de sport automobile s'enchaînent encore régulièrement en Belgique pour le plus grand plaisir des passionnés.

Cette histoire que notre pays construit avec ce sport depuis tant d'années a créé et continue de créer à ce jour un héritage. Cet héritage doit aujourd'hui être préservé et surtout enrichi. De ce fait, il est important de placer la jeunesse du sport au centre de l'attention et plus précisément la formation que cette jeunesse recevra. Cette communauté doit pouvoir jouir de l'enseignement de certaines personnes comme de grands champions tels que Jacky Ickx, de la chance que nous ayons chez nous des infrastructures comme les circuits de Spa-Francorchamps ou de Zolder, des dernières technologies, etc. Afin d'offrir une formation de qualité à nos plus jeunes pilotes mais aussi à toutes les personnes intéressées de près ou de loin par le sport, des organisations doivent pouvoir coordonner tous ces éléments. Dès lors, ce texte tentera de décrire au mieux les aspects et les caractéristiques qu'une organisation doit avoir afin d'atteindre cet objectif formateur.

Aujourd'hui, en 2020, la Belgique est fière d'être représentée par quelques acteurs célèbres dans différentes disciplines. Thierry Neuville, 5 fois vice-champion au World Rally Championship (WRC), fait vibrer la scène du rallye depuis de nombreuses années déjà au sein de l'écurie Hyundai World Rally Team. (Red Bull, 2020) Stoffel Vandoorne, multiple champion dans les catégories inférieures à la Formule 1, a pu prouver à maintes reprises ses talents de pilote à bord de monoplaces. Il évolue à ce jour en Formula E dans l'écurie Mercedes-Benz EQ Formula E et termina vice-champion au championnat 2020. Enfin, Maxime Martin est un des principaux représentants belges évoluant en endurance. Il courut pendant plusieurs années chez Aston Martin Racing avant de lancer cette année sa propre écurie.

Après avoir brièvement présenté certaines figures emblématiques du sport automobile belge, prenons le temps de parler des infrastructures. Le circuit de Spa-Francorchamps, décrit avec beaucoup de respect et d'admiration par la grille de Formule 1 actuelle¹, est sans aucun doute l'emblème principal du sport en Belgique. Créé en 1920, le « Toboggan des Ardennes » est encore à ce jour un circuit à la fois rapide, technique et surtout adapté à accueillir de nombreuses catégories de véhicules différentes (de la Citroën 2 chevaux à la Formule 1, en passant par le Rallycross). Au-delà de ce que représente cet établissement en termes historiques, il faut aussi et certainement noter l'aspect financier et le statut d'atout majeur

¹ Témoignages de différentes écuries et fournisseurs de la Formule 1, retrouvé depuis <https://www.formula1.com/en/latest/headlines/2018/8/belgium-preview-quotes--the-teams-and-drivers-on-spa.html>, consulté le 20 avril 2020.

qu'il constitue. En effet, en 2018, une étude menée par la Sogepa nous apprend que « *L'organisation du Grand Prix de Spa-Francorchamps représente, en termes de retombées économiques, un retour sur investissement de 315%* » (L'Echo, 2018). Pour les détracteurs, Melchior Wathelet (Président du conseil d'administration du circuit) expliquait au média Vedia en mai 2020 que l'organisation à huit-clos (suite à la pandémie) du Grand Prix de Formule 1 2020 sur le circuit de Spa ne coûterait pas 1 euro à la Région Wallonne. (Vedia, 2020). Concernant la discipline qui va principalement nous intéresser dans ce mémoire, les pistes de karting de Genk, Mariembourg et de Spa sont à mettre en avant. Effectivement, ces pistes accueillent chaque année diverses compétitions internationales mettant à l'épreuve les meilleurs jeunes pilotes. Le championnat IAME Series Benelux en est un bon exemple. En conséquent, nous pouvons observer la place assez importante que la Belgique occupe en tant que pays hôte et cela nous aidera à comprendre tous les éléments dont nous disposons pour favoriser la formation des plus jeunes et comment les organisations jouant ce rôle doivent les utiliser.

Par ailleurs, un élément en plein essor qui aide de plus en plus les pilotes à progresser, qui développe le sport automobile vers un nouvel avenir et qui fait fleurir un nouveau marché est l'e-sport. La simulation de pilotage sur ordinateur est en effet en pleine expansion depuis quelques années. Nouvelles plateformes, nouvelles compétitions, reconnaissance officielle de la discipline par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), jouabilité de plus en plus proche de la réalité, etc. Cette nouvelle dimension du sport automobile est en train de devenir un univers à elle seule. Ainsi, nous tenterons de déterminer l'impact exact de cette discipline sur notre sujet afin de comprendre comment la réalité virtuelle peut devenir un outil extrêmement efficace dans l'écologie. De plus, les événements liés au Coronavirus ont été un accélérateur à la progression de cette dernière et l'ont même fait devenir une véritable et cohérente alternative aux compétitions traditionnelles.

Pour illustrer ces propos, il suffit de regarder les divers championnats officiels qui ont été organisés par la FIA afin de remplacer temporairement les championnats traditionnels tels que ceux de la Formule 1 ou de la Formule E. Durant quelques mois, les pilotes officiels de monoplace qui étaient alors privés de toute compétition ont pu s'installer au volant de leur simulateur et s'affronter de manière virtuelle. C'est ainsi qu'à l'issue des 8 courses du F1 Virtual Grand Prix Series, George Russel (pilote de Formule 1 chez Williams Racing) a décroché

le titre de Champion en tant que pilote et son écurie Williams Racing le titre de Champion constructeur. Du côté du ABB Formula E Race at Home Challenge, c'est justement notre compatriote Stoffel Vandoorne, présenté précédemment, qui s'est imposé au terme des 8 courses, avec son écurie Mercedes-Benz EQ Formula E Team. Ces deux championnats ont également ouvert leurs portes à d'autres pilotes, notamment des pilotes de Formule 2 ou Formule 3 (antichambres de la Formule 1) mais aussi de nombreux « gamers » et « influenceurs ». Ceci a notamment permis à l'e-sport de jouir d'une visibilité étendue : près de 700 millions de « likes », partages et vues sur les réseaux sociaux mais également un cumul de plus de 2,7 millions de vues sur la plateforme Twitch pour les courses du F1 Virtual Grand Prix Series.^{2,3}

L'avènement de l'e-sport a notamment été fortement poussé par les jeux organisés par la FIA en novembre 2019. Les FIA Motorsport Games constituent un tout nouvel événement organisé par la Fédération Internationale de l'Automobile qui a pour but de mettre en avant l'équipe plutôt que l'individu comme l'expliquait Jean Todt, Président de la FIA : « *The event fills a gap that has long existed in global motorsport by emphasising national pride over individual glory.* » (FIA, 2019). La FIA a décidé d'organiser la première édition autour de 6 disciplines différentes : GT Cup, Touring car Cup, Formula 4 Cup, Drifting Cup, Karting slalom Cup et Digital Cup. La dernière catégorie, la Digital Cup, a réuni 16 pilotes (issus donc de 16 pays différents car la compétition mettait à l'épreuve des individus participants seul) sur la plateforme Gran Turismo Sport (sur la console de jeux PlayStation 4). Cet événement a permis de mettre en avant le potentiel de la simulation tant au point de vue du réalisme, c'est-à-dire le rapprochement avec les courses réelles, qu'au point de vue de la compétition. En effet, il s'agit probablement de la seule catégorie dans les sports automobiles qui permet à plusieurs pilotes de s'affronter à termes strictement égaux.

En complément de la Digital Cup, le Karting slalom nous intéresse également pour notre étude. En effet, pour cette discipline, la FIA a décidé de faire concourir uniquement des jeunes pilotes sur des karts électriques, en équipe mixte. Âgés entre 13 et 16 ans, les 58 pilotes qui ont pris part à la compétition de karting ont pu s'affronter lors de courses de slalom

² Les différents chiffres expliquant le succès de l'e-sport et des compétitions organisées durant la période de la crise sanitaire, retrouvé depuis : <https://f1esports.com/news/vgp-numbers/>, et depuis :

³ <https://www.fiaformulae.com/en/gaming/race-at-home-challenge>, consultés le 16 avril 2020

chronométrées. Nos compatriotes Manon Degotte (14 ans au moment des jeux) et Antoine Morlet (15 ans) ont par ailleurs décroché la médaille d'argent à cette épreuve. Cette discipline est possiblement la plus intéressante des jeux pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la mixité a été imposée et chaque nation devait donc proposer une équipe avec une fille et un garçon. Ensuite, la jeunesse a été mise en avant car les pilotes de plus de 16 ans n'étaient pas admis. Enfin, ce sont les tout nouveaux karts électriques Birel ART qui ont été utilisés, la FIA souhaitant montrer le potentiel que cette nouvelle génération de karts possède.

Ceci n'est pas un hasard, le sport automobile est en plein tournant vers son électrification. De plus en plus de compétitions sont désormais animées par des véhicules à moteur électrique, du karting comme nous venons de le voir jusqu'à la monoplace. L'intérêt de cette nouvelle technologie est simple et connu : la réduction de la pollution engendrée par le sport automobile. Cet écrit ne se concentrera pas en profondeur sur l'intérêt de la motorisation électrique et sur la comparaison avec son homologue thermique car le sujet a déjà été traité et analysé maintes fois dans la littérature. En revanche, nous pouvons nous pencher sur l'intérêt du sport automobile dans le développement de nombreuses nouvelles technologies qui sont par la suite introduites dans les voitures que nous conduisons sur la route. Non pas que ce sujet soit central dans notre étude, mais s'il s'avère que le sport automobile contribue en effet à l'amélioration de l'efficacité de nos véhicules, cela signifierait que cette discipline possède un argument majeur pour être développée et qu'il est sans doute important que la jeunesse y ait un accès facile, que ce soit en termes de coûts, d'infrastructures ou de possibilités de carrière.

C. Première question de recherche

Maintenant que l'intérêt du sujet d'étude a été développé, il est nécessaire de s'orienter vers une question de recherche permettant de s'interroger sur un des piliers du sport automobile : la formation des jeunes. Nous avons précédemment pointé quelques aspects importants de cette formation : les infrastructures, l'héritage, la technologie, ... Il est donc utile de se demander quel genre d'organisation peut être à même de coordonner ces différents éléments afin de garantir une formation de qualité. Existe-t-il de telles organisations en Belgique ? Qui sont les personnes pouvant jouer un rôle utile dans ce genre d'organisme ? Quels sont les conditions d'accès que la jeunesse doit réunir afin de pouvoir jouir de leur enseignement ? Quels sont les résultats déjà obtenus par ce type de société, si des résultats sont à ce jour déjà observables ? Cet écrit a pour but de se pencher sur ce type de questions afin d'illustrer la stratégie à suivre pour une organisation visant à former les jeunes au sport automobile en Belgique.

« Our values ? Youth – Sports - Environment. [Our] Mission ? Supporting young drivers in their evolution and open doors for them in the motorsport world. B.Y.P.P. organises an electric karting championship and training modules. Young drivers in E-Motorsport are the future ! » (BYPP, 2019)

Ce dernier paragraphe est, en quelques lignes, une présentation de l'association sans but lucratif B.Y.P.P., qui est visible sur leur page Facebook. B.Y.P.P., c'est quoi ? Cet acronyme signifie « Boost Young Pilots Project », le nom complet d'une nouvelle organisation lancée au début de l'année 2020 par plusieurs personnes issues du monde du karting ayant « *pour mission d'accompagner les jeunes pilotes de 6 à 18 ans, en les aidant à évoluer dans le monde du sport automobile.* » (BYPP, 2019) Nous comprenons que cette association semble très intéressante pour notre sujet et que son profil correspond à notre étude. De plus, BYPP présente ses trois piliers comme étant la jeunesse, l'environnement et le sport. A nouveau, ces caractéristiques s'inscrivent parfaitement dans la recherche de ce mémoire.

Étant donné que cette structure est totalement neuve, il sera intéressant d'analyser quels ont été les choix stratégiques de base des créateurs afin de s'intégrer dans un univers sportif en plein changement comme expliqué préalablement. De plus, cette période particulière nous obligera en quelque sorte à nous pencher sur les conséquences qu'a pu avoir la

pandémie liée au Coronavirus sur ce type de société. Enfin, nous allons tenter de déterminer comment une organisation telle que BYPP se structure ou devrait se structurer afin de répondre au mieux aux nombreux besoins que la jeunesse peut exprimer dans le cadre de leur formation.

Dès lors, nous pouvons formuler une première question de recherche comme suit :

« Quelles sont les conditions pour garantir un cadre organisationnel de qualité pour un organisme de formation tel que B.Y.P.P. ? »

Afin d'aider le lecteur dans la compréhension totale de cette question, voici, selon le Professeur E. Delavallée, ce qui est entendu par « cadre organisationnel » :

« C'est un système composé de trois éléments en interaction : (1) un projet stratégique qui vise à déterminer, et éventuellement à expliciter, le but poursuivi et la manière de l'atteindre ; (2) une structure organisationnelle qui précise la répartition des rôles entre chacun et qui résulte de deux processus : la division du travail et la coordination des activités ; (3) un système de management qui caractérise et hiérarchise les leviers à actionner pour piloter les activités et animer les équipes. » (Delavallée, 2012)

Le Professeur E. Delavallée est docteur en sciences des organisations, enseignant à l'Institut d'Administration des Entreprises de Paris et fondateur de IM Conseil & Formation, entité spécialisée dans la transformation des organisations et le développement du management⁴.



⁴ Présentation du Pr. Delavallée, retrouvé depuis : <https://www.questions-de-management.com/a-propos/>, consulté le 2 juillet 2020.

Recherche

A. Première partie

1. Cadre théorique

I. Consultation de la littérature scientifique en sciences de gestion

Cette première partie théorique va explorer la littérature en sciences de gestion sur l'organisation du sport. Le but de ce chapitre sera multiple. Nous tenterons de donner une image fidèle de comment se présente une organisation sportive, comment elle se structure, qui sont les acteurs principaux de sa gestion, etc. Ensuite, l'intérêt sera porté sur les challenges rencontrés par les managers de telles organisations, quelles solutions ces managers devraient-ils envisager et quels sont les problèmes potentiellement non curables. Le cas sera par après centré sur la Belgique afin de réorienter la recherche sur notre sujet et de déterminer les caractéristiques propres à notre territoire. Enfin, l'analyse du sport automobile et du développement des jeunes seront abordées pour clôturer cette section et pour apporter quelques réponses à nos questions de base.

Afin que le lecteur comprenne l'intérêt de la revue littéraire de ce mémoire, nous illustrerons chaque partie en adaptant les idées développées à deux différentes organisations. La première sera BYPP vu son rôle central dans la recherche de cet écrit et la seconde sera le karting de Wavre en Belgique (WIK - Wavre Indoor Karting). En effet, le WIK est étroitement lié à BYPP pour plusieurs raisons. Tout d'abord, plusieurs championnats organisés par l'association se déroulent dans l'établissement du WIK et de plus, les personnes à l'origine de BYPP ont commencé leur collaboration en suivant l'évolution de jeunes pilotes dans ce même karting. Nous aurons donc d'un côté une association sans but lucratif qui souhaite donner une chance et des ressources à une jeune population afin de la faire évoluer dans le monde du sport automobile et de l'autre côté une entreprise offrant des biens (location de karts, location d'un circuit, équipements, etc.) et des services (coaching, conseils, mécanique, organisation d'événements, etc.) afin de générer un bénéfice.

Pour commencer, il est important de préciser ce que nous entendons par « organisation sportive » afin que le lecteur puisse comprendre notre recherche. F. Lassalle définissait l'organisation sportive comme telle : « *L'organisation sportive, quelle que soit sa nature,*

cherche à satisfaire une demande de consommation d'un bien ou d'un service sportif » (Lassalle, 2015). Dans le cas de notre étude, c'est bien le deuxième élément qui va nous intéresser, à savoir le service. En effet, la formation des jeunes est un service pouvant se décliner en plusieurs branches : coaching, encadrement, management de la carrière, etc. Nous ne nous intéresserons pas à la consommation de biens sportifs. Lassalle allait plus loin en précisant les trois modèles possibles d'organisme sportif : les associations, les entreprises privées et les institutions publiques. Dans le cadre de notre question de recherche, les associations nous intéresseront en majeure partie car BYPP est une association sans but lucratif. Néanmoins, nous verrons que cette association fonctionne en lien étroit avec certaines entreprises privées telles que des établissements de karting de location ou encore le Royal Automobile Club de Belgique avec lesquels BYPP organise divers championnats.

Maintenant que nous savons plus clairement ce que nous entendons par « organisations sportives », nous pouvons nous intéresser aux diverses formes organisationnelles les caractérisant et aux choix structurels que leurs managers peuvent faire. Le but visé par ces différents choix va bien entendu être la pérennité, la performance et l'efficacité de l'organisation. Comme le disait Harverson dans son article critique sur l'ouvrage *Peak Performance* (Gilson, C., Pratt, M., Roberts, K. (2000) : « *This is the nub of Peak Performance. Sustained success in modern-day professional sport - "the most competitive domain of all human activities" - requires not necessarily the best players and coaches, but the best organisation.* » (Harverson, 2000). En d'autres termes : quels que soient les éléments et les ressources dont une structure sportive jouit, l'organisation, la gestion et la coordination de ceux-ci est la clé du succès. De plus, il retenait trois pratiques à suivre par les organisations afin de faire preuve d'une performance maximale.

La première est le fait que l'organisation doit « partager un rêve » avec ses collaborateurs. Dans le cas de BYPP, ce rêve est de « *permettre à tous les jeunes pilotes âgés de 6 à 18 ans de transformer leur passe-temps en passion* » et même de dénicher la future pépite belge, comme expliqué dans la présentation de leurs sponsors « *Un futur Stoffel Vandoorne ou Thierry Neuville serait-il présent parmi nous ?* »⁵. La seconde pratique consiste en « créer le futur » par les recrutements et les investissements. Ici, le futur qu'entend créer BYPP est celui

⁵ Présentation de l'ASBL, retrouvé depuis : <https://byppasbl.wixsite.com/website-1>, consulté le 2 juillet 2020

qui sera dessiné par la jeunesse que l'association souhaite faire progresser. En effet, leur objectif étant de donner aux plus jeunes les outils, les ressources et les connaissances nécessaires à leur développement dans un univers qu'ils jugent trop peu accessible, c'est donc cette jeunesse-même qui constitue leur futur. Enfin, l'entretien et la consolidation de la communauté autour du lieu de travail fonde la troisième pratique. Chez BYPP, cette communauté est la base de la création de l'association. C'est effectivement en souhaitant faire participer quatre jeunes à une course de karting que leurs parents se sont décidés à créer, tous ensemble, cette organisation. Ils se sont rapidement associés avec trois plus jeunes professionnels de la discipline et forme à ce jour cette communauté. De plus, ils travaillent en étroite collaboration avec de nombreux passionnés pour chacun de leur module de formation.

Concernant les formes organisationnelles des entités sportives, on en distingue plusieurs : structure fonctionnelle, structure divisionnelle et structure matricielle. Loret (2004) En revanche, dans le cadre de notre étude, seule la structure fonctionnelle nous intéressera. En effet, les deux autres types sont caractéristiques des grandes organisations, ce qui ne correspond pas à notre analyse. La structure fonctionnelle est quant à elle typique des organismes de petites tailles (tels que le WIK) ou en cours de formation (tels que BYPP).

Un premier attribut correspondant à ce type de structure est la centralisation. Cette centralisation va concerner plusieurs aspects et sera assurée par la direction. L'information et sa transmission est un premier aspect. L'aménagement des rôles et de la charge de travail en est un autre. Il est évident que lorsque l'organisme grandit et/ou se diversifie, cette centralisation se complexifie et peut mettre en péril le bon fonctionnement de l'entité. Dès lors, la centralisation laissera place à la spécialisation. (Lassalle 2000). De plus, la stabilité de l'environnement est un facteur important dans la réussite d'un tel schéma organisationnel. Si l'environnement est trop changeant ou trop complexe à anticiper, cela nécessitera un partage rapide et étendu de l'information au sein de l'établissement. Or, dans le cas de ce type de structure, Lassalle explique que « *La centralisation de l'information et de la prise de décision conduit à une formalisation élevée des procédures et à l'immobilisme.* » Dès lors, nous comprenons que cet immobilisme et que cette formalisation élevée ne peut être adaptée à un environnement imprévisible car celui-ci demandera une circulation élevée de l'information et une coordination complexe (Lassalle, 2000).

Dans le cas de BYPP, cette centralisation est bien présente car les différents rôles de gestion sont assurés par les administrateurs. Puisque cette entité est toujours en cours de formation, les managers (les managers sont les administrateurs) peuvent s'attendre à devoir faire l'une ou l'autre modification dans leur schéma organisationnel. Néanmoins, étant donnée la petite taille de l'association, le schéma est justement très simple et très centralisé comme expliqué précédemment. La répartition des différents rôles, la circulation de l'information et la gestion journalière sont assurées par les mêmes personnes. Concernant le karting de Wavre, bien que la taille de l'entreprise soit beaucoup plus grande que celle de BYPP, son schéma organisationnel est semblable et également caractérisé par une centralisation, assurée en majeure partie par le manager. Ce dernier s'occupe de la gestion journalière à part entière et est le point relais entre les administrateurs et les employés.

Après avoir discuté de la centralisation, nous pouvons nous tourner vers plusieurs autres attributs qui caractérisent les différentes structures d'organisation. Ces éléments sont, selon Michael Porter, les outils nécessaires afin de répartir efficacement les tâches au sein d'une entité et de pouvoir ensuite les coordonner (Porter, 1982). Lassalle détaille les trois critères que les managers doivent suivre et appliquer afin de créer leur structure comme tels : le niveau de spécialisation, de coordination et de formalisation (Lassalle, 2000).

Le niveau de spécialisation concerne la profondeur dans la division des tâches. En ce qui concerne nos exemples, la spécialisation est très faible. Chez BYPP, l'équipe se compose (*au moment de la rédaction de cet écrit*) de sept personnes. Trois d'entre elles sont des administrateurs, les quatre autres étant chacune à la fois pilote, coach sportif, et chargé de la communication (une seule exception). Nous constatons donc ici que la spécialisation est extrêmement faible, due à la taille réduite de l'association. Il n'y a nul besoin de divers départements (financier, ressources humaines, marketing, etc.) et l'information peut circuler facilement au sein de l'entière de l'organisation.

L'équipe du Wavre Indoor Karting, bien que beaucoup plus grande, n'est pas caractérisée par une spécialisation très poussée. Un administrateur se trouve au sommet de la hiérarchie et s'occupe principalement des investissements importants de l'établissement mais joue également un rôle de conseiller journalier. Juste en dessous, le manager possède la charge de travail la plus importante via ses multiples casquettes. Il se charge de la gestion journalière, de l'opérationnel, de la gestion de l'établissement, des fournisseurs, etc. Il est

aidé par la secrétaire et par une stagiaire. La secrétaire est chargée de l'administratif et est également suppléée par la stagiaire. Enfin, nous retrouvons, pour les trois fonctions distinctes de l'entreprise, trois chefs d'équipe. Un responsable restaurant/bar qui s'occupe également de la relation client, un responsable circuit aussi chef de la sécurité et enfin un responsable atelier, ce dernier participant également à la gestion des fournisseurs du matériel de karting. Bien qu'il y ait trois activités, celles-ci ne sont pas complètement distinctes. Cela implique donc une certaine flexibilité des chefs d'équipe et du manager ainsi qu'une communication claire et régulière. Néanmoins, ces dernières sont simplifiées par la taille réduite de l'entreprise, mais aussi par sa culture assez familiale.⁶

En plus du niveau de spécialisation, la coordination représente un autre élément caractéristique des structures organisationnelles. Nous avons déjà expliqué ce concept dans le détail de la hiérarchie du WIK. Lassalle décrit l'importance de la coordination comme étant le facteur décisionnel de l'homogénéité et de la flexibilité de l'entreprise. En effet, si cette dernière ne peut faire preuve d'assez de coordination au sein de ses divers départements, elle manquera fortement d'homogénéité et ne pourra atteindre d'objectif généraux. Au contraire, si elle développe trop de coordination et ne fait plus de distinctions entre ses ateliers, elle pourra difficilement jouir de flexibilité et se retrouvera paralysée (Lassalle, 2000). Comme expliqué précédemment, la coordination est assez présente chez BYPP. En effet, les trois administrateurs n'ont pas chacun la responsabilité d'un pôle en particulier et peuvent donc se coordonner facilement dans leurs tâches. De plus, les autres membres de l'association portent chacun les mêmes casquettes, ce qui leur permet de travailler ensemble très facilement, sans distinction. Au WIK, le schéma est similaire et l'entreprise est en quelque sorte forcée de faire preuve de beaucoup de coordination entre ses trois activités. En effet, ces dernières sont assez dépendantes l'une de l'autre. Pour illustrer cela, nous pouvons prendre l'exemple du timing. Lorsqu'un client souhaite rouler en karting, il réserve une plage horaire. Cette réservation est gérée par l'équipe du bar, qui planifie la journée entière de l'équipe du circuit. L'atelier doit lui s'assurer de fournir assez de matériel en ordre de fonctionnement pour un certain horaire. De même, si le service du bar est trop lent, les répercussions se feront sentir également dans le planning de la piste. Ces interactions

⁶ Ces informations proviennent de mon expérience personnelle en tant qu'employé de l'établissement.

montrent l'importance d'une coordination de qualité dans ce genre d'organisation mais exposent également les difficultés qu'elles peuvent engendrer.

Enfin, Lassalle cite le niveau de formalisation comme troisième et dernier critère qui influencera le travail des managers et précise que cette formalisation peut s'appliquer aux postes, au flux de travail ou au règlement. Seule la formalisation des postes nous intéressera dans notre cas. Cette dernière est étroitement liée à la centralisation et la coordination car elle va délimiter le champ d'action des acteurs d'une organisation. De ce fait, elle pour réguler les chevauchements ou les envahissements entre les secteurs et donc s'assurer d'une performance optimale de l'entreprise. Ce dernier critère ne s'applique pas à BYPP du fait de sa petite taille. Concernant l'exemple du karting de Wavre, cela a déjà été détaillé plus tôt.

En résumé, nous pouvons dire qu'une organisation sportive de petite taille possède les caractéristiques suivantes. Une centralisation générale vers la direction, une coordination élevée entre les différents acteurs ainsi qu'une spécialisation faible. De manière générale, ces caractéristiques sont dues à la taille réduite de l'entité, ce qui implique une circulation aisée de l'information et une distinction faible entre les différents départements.

La seconde partie de cette revue littéraire sera consacrée aux divers challenges rencontrés par les organisations sportives et donc par leurs managers. A nouveau, nous tenterons d'illustrer les propos via nos deux exemples d'organisations. Ces différentes difficultés sont en majeure partie dues à l'environnement changeant dans lequel les managers sportifs doivent travailler. La nature du sport évolue en devenant de plus en plus professionnelle et commerciale, ce qui induit notamment de nouvelles attentes quant aux compétences managériales requises pour travailler dans le secteur.

Tout d'abord, Škorić (2018) cite Bartoluci (2003) pour définir ce qu'est un manager sportif : « *[a sport manager is an] organizer, a person who manages a sport organization whose goal is to achieve certain sport-related and business results.* ». Jusqu'ici, ces personnes devaient avoir les caractéristiques standards d'un manager, c'est-à-dire des compétences en communication ou savoir diriger une équipe mais devaient également posséder des connaissances sur le(s) sport(s) concernés. (Škorić, 2018) En plus de cela, depuis quelques années, de nouveaux talents se sont ajoutés à la liste tels que la maîtrise technologique, celle-ci étant de davantage répandue dans l'univers sportif. Enfin, la capacité à travailler et à

évoluer dans un secteur de plus en plus global et multiculturel devient nécessaire et implique donc par exemple de pouvoir parler plusieurs langues. (Škorić, 2018)

En plus de cette évolution des compétences, d'autres challenges liés au monde du sport sont assez fréquents. En effet, il n'est pas rare d'entendre des scandales de dopage, corruption, blanchissement d'argent, racisme, exploitation de jeunes talents, etc. Tous ces problèmes impliquent une responsabilisation des institutions sportives qui doivent en être conscientes et qui doivent pouvoir les éviter. De plus, le sport étant un business mettant parfois de grosses sommes d'argent en jeu, beaucoup de parties prenantes différentes sont concernées. Cela complexifie donc la gestion de l'activité puisqu'il faut toutes les satisfaire : les actionnaires, les dirigeants, l'état, les sportifs, le public, etc. Enfin, étant donné que la globalisation et donc le multiculturalisme sont très présents dans le sport, les organisations sportives doivent pouvoir s'y adapter. (Škorić, 2018)

Finalement, le sport a développé un véritable rôle sociétal à plusieurs niveaux. Škorić cite notamment la santé publique, la lutte contre le dopage, la valorisation du bénévolat, de l'éducation, du dialogue interculturel, du développement durable, etc. En conséquence, les divers objectifs visés par l'organisation sportive ne peuvent plus se limiter aux performances. Elles doivent également renvoyer une certaine image, s'engager dans diverses causes et contribuer à l'éducation de la population. Finalement, la nature même du sport est en pleine évolution et ne se concentre plus uniquement sur le dépassement personnel. Tranter & Lowes illustraient l'importance de ce rôle sociétal en détaillant les divers impacts sur la santé causés par le sport automobile en Australie. Ainsi, ils pointent tout d'abord l'association régulière entre le sport automobile et certains produits nocifs tels que l'alcool et la cigarette, dont la promotion était assez courante sur les circuits. De plus, la pollution sonore et atmosphérique résultantes par exemple de l'organisation d'un week-end de course de Formule 1 sont évidentes. Enfin, les auteurs retiennent également l'influence de tels événements sur les comportements des usagers de la route. Effectivement, il a été montré que certaines personnes, sans doute poussées par l'euphorie du sport automobile, adoptaient un comportement risqué sur la route afin de vivre des sensations fortes, comme les pilotes professionnels. Évidemment, cela augmente considérablement le danger et donc le nombre d'accidents. Ces problèmes mettent donc en avant la responsabilité que les organismes sportifs en sport automobile ont envers les professionnels mais également envers

le public, afin de réduire au maximum les conséquences néfastes que peuvent avoir par exemple une course automobile. (Tranter & Lowes, 2005) Cependant, bien qu'ils ajoutaient que « *The glorification of motor racing indicates that our society privileges speed, movement, power, private profit, energy wasteful activity and spectacular consumption. The glorification of motorsport events by allowing their location in significant places undermines the values of sustainability and the promotion of public health.* », nous verrons plus loin (dans le point III) qu'il peut être argumenté que ces effets négatifs sont neutralisés par le progrès qui est fait dans l'industrie automobile grâce à la compétition. En effet, Skeete explique notamment que le sport automobile a contribué et continue de contribuer à ce jour aux innovations de l'industrie automobile civile, spécialement en termes d'efficience. (Skeete, 2019)

En résumé, nous avons dégagé trois catégories de problèmes auxquels les organisations sportives font et devront faire face : l'évolution des compétences de ses managers, les divers problèmes sociétaux et économiques liés au monde du sport et enfin le rôle et les responsabilités sociétales du sport et donc de ses institutions.

Ces challenges ont deux conséquences principales. La première est, comme nous l'avons déjà mentionné, un changement dans les aptitudes des managers. Les compétences liées au rôle de manager telles que la communication, la gestion d'équipe, la pédagogie, etc. sont toujours essentielles, de même que les connaissances sportives. A celles-ci viennent maintenant s'ajouter la maîtrise technologique, qui est le résultat de la recherche de nouveaux moyens pour repousser les limites du sport. Que ce soit en termes médicaux, d'entraînement physique, de digitalisation des instruments, etc., la technologie se fait de plus en plus présente dans le sport et il est donc capital de pouvoir l'utiliser. De plus, il devient important de savoir parler plusieurs langues et de pouvoir s'adapter à différentes cultures. En effet, au sein d'une même organisation sportive peuvent se retrouver de nombreux profils distincts. Afin de savoir garder un équilibre général, il est donc important de pouvoir s'adapter à chacun. De manière générale, le manager doit pouvoir comprendre et agir dans un environnement plus vaste et plus global. Enfin, l'étude de Škorić a permis de dégager deux nouvelles compétences qui seront, selon les personnes interrogées, élémentaires à l'avenir. Ces deux caractéristiques sont la prise de risque et l'esprit entrepreneurial. En effet, étant donné que la nature du sport est quelque peu en train de changer, il n'est pas étonnant que les organisations soient appelées à agir comme des entreprises à part entière et donc que

leurs managers agissent comme des entrepreneurs. En revanche, et assez étonnamment, les répondants ne jugeaient pas que l'innovation était un comportement indispensable à la gestion d'une organisation sportive.

En 2011, Jean Todt et Bernie Ecclestone se heurtaient l'un à l'autre concernant l'avenir de la Formule 1. En effet, Jean Todt, alors Président de la FIA depuis un plus d'un an, voyait dans la discipline un moyen de sensibiliser le public quant aux énergies alternatives. Cette même année et suite à cette intention, qu'il partageait d'ailleurs avec la Commission Européenne, est née la Formula E, 100% électrique. Mais le projet pour lequel les deux hommes ne se sont pas entendus visait la Formule 1. En effet, trois ans plus tard, la Formule 1 prenait un tournant décisif en remplaçant les moteurs V8 atmosphériques de 2,4 litres de cylindrée par des plus petits moteurs 6 cylindres turbocompressés de 1,6 litres. En 2011, lorsque ce n'était encore qu'un projet, Bernie Ecclestone, alors détenteur principal des droits commerciaux de la discipline, qualifiait cette réforme de menace pour le sport et allait même jusqu'à dire que la gestion de la Fédération par Jean Todt était « une blague ». De plus, son second objectif était d'utiliser le sport comme représentant et symbole de sa campagne pour la sécurité routière. (Blitz & Allen, 2011) Nous constatons donc que même au niveau le plus élevé du monde automobile, les mentalités et objectifs des managers sont en transition.

Enfin, étant donné que le sport implique plus de parties prenantes, plus de responsabilités et plus d'objectifs qu'avant, cela a pour conséquence une professionnalisation générale du sport. De ce fait, on peut se poser la question de la légitimité des bénévoles au sein d'une organisation sportive. Peuvent-ils encore répondre à toutes les différentes attentes ? En effet, l'organisation sportive devient plus complexe et demande donc plus d'expertise. Les objectifs deviennent sociétaux, sociaux, économiques et culturels et cela bouleverse donc la manière de procéder des institutions sportives.

Qu'en est-il de nos deux exemples concernant ces divers challenges ?

Au Karting de Wavre, le rôle sociétal de l'établissement est, depuis les débuts de leurs activités, accompli par l'utilisation de la nouvelle technologie électrique sur leurs karts. Par ailleurs, ce qui rend ce choix encore plus intéressant est sa combinaison avec la production

d'électricité issue de panneaux solaires placés sur le toit du bâtiment.⁷ Ces 800 panneaux permettent à l'entreprise d'être auto-suffisante dans sa consommation d'énergie électrique. On comprend donc l'impact assez conséquent de cette dynamique, sur laquelle le WIK n'hésite pas à communiquer afin de se différencier de ses concurrents. En effet, ceci représente un avantage économique mais leur permet également de jouir d'une image éco- et socio-responsable, qui est très utile afin de faire changer d'avis les détracteurs du sport moteur.

Concernant l'adaptation aux nouvelles technologies, nous avons à plusieurs reprises abordés le sujet de l'e-sport. Le karting de Wavre a décidé de ne pas écarter cette option en faisant récemment l'acquisition de plusieurs simulateurs. Ces appareils sont notamment beaucoup utilisés par les plus jeunes dans le cadre de leur divers cours d'apprentissage et leur permettent de, entre autres, s'habituer à coordonner leurs mouvements des pieds et des mains. Cette nouvelle technologie est une discipline à part entière dans l'établissement.

Finalement, en ce qui concerne la professionnalisation du sport, nous pouvons mentionner les divers championnats organisés par le WIK. En effet, au-delà des sessions de roulage « classiques », la demande pour des courses plus « sérieuses » pour les pilotes les plus talentueux a rapidement émergé. De cette demande est née un championnat se déroulant uniquement dans l'établissement de Wavre, comptant de nombreuses courses différentes (*Night race*, *Wet race*, *Reverse race*, *Carnival edition*, etc.) mais surtout, et c'est là que le public trouve son intérêt, une supervision de la compétition par des commissaires de course et un directeur de course. Cela amène une dimension beaucoup plus professionnelle au sport au sein de l'établissement, avec, à l'issue du championnat, de nombreux prix pour les pilotes les mieux classés.

En ce qui concerne BYPP, le rôle sociétal est le même que celui joué par le WIK car leurs championnats sont 100% électriques. Nous n'allons donc pas développer cette partie.

Concernant leur rôle éducatif, l'organisme met en place plusieurs modules de formation pour leurs jeunes adhérents. Dans ces modules, de nombreux objectifs sont visés et pas seulement la performance sportive pure qui est la clé du succès en sport automobile, à savoir

⁷ Interview de Louis de Laminne, responsable technique du Wavre Indoor karting, retrouvé depuis <https://www.facebook.com/wavreindoorkarting/videos/432931314294807>, consulté le 4 juillet 2020.

« aller vite ». En effet, nous pouvons par exemple citer l'événement ayant eu lieu avec le journaliste Thomas Bastin afin de découvrir le monde de la presse automobile⁸, mais aussi celui avec Guillaume Mondron⁹ afin de discuter de la gestion des émotions et des objectifs. Ces deux derniers exemples illustrent par ailleurs également parfaitement la professionnalisation du sport au sein de l'organisme.

Nous avons éclairci les différents challenges qui peuvent être rencontrés par le management au sein d'organisations sportives. Cela nous a permis de comprendre comment ces dernières ont évolué au fil des années et nous l'avons illustré avec nos deux exemples. À présent, nous allons recentrer notre étude sur notre pays afin de préciser notre étude. Ensuite, nous allons encore aller plus loin en spécifiant notre recherche dans le cas du sport automobile et nous terminerons finalement par notre sujet exact : la formation des jeunes.

Tout d'abord, afin de comprendre l'organisation belge, il faut préciser que tous les organismes sportifs sont gérés par communauté. En revanche, il y a toujours une entité nationale ayant pour but de représenter le pays lors de compétitions internationales (Piéron & De Knop, 2000). En sport automobile donc pour le rallye, le karting, le circuit, etc. cela s'agence de la manière suivante : pour la Flandre c'est la Vlaamse Autosportfederatie et pour la Wallonie c'est l'Association Sportive Automobile Francophone. Enfin, la structure nationale est le RACB, déjà introduite précédemment. Néanmoins, pour ce qui nous intéresse en particulier dans ce mémoire c'est-à-dire les épreuves « circuit » (voiture, karting), c'est le RACB qui s'occupe de la vaste majorité des épreuves belges. Un de leur challenge est également propre à notre pays : il s'agit de composer une équipe nationale représentant équitablement les athlètes flamands et wallons.

Concernant les activités du Club dédiées aux plus jeunes, mes recherches ont mené au constat suivant : à l'heure actuelle, en Belgique, il n'existe pas d'organisme se concentrant sur la formation des jeunes dans le sport automobile. En effet, pour revenir sur le RACB, celui-ci offre effectivement des cours d'apprentissage divers sous formes notamment de stages mais aucun n'est orienté sur les très jeunes talents. En effet, la RACB Racing School s'adresse

⁸ Description de l'événement retrouvée depuis : <https://byppasbl.wixsite.com/website-1/event-details/module-de-formation-thomas-bastin>, consulté le 5 juillet 2020.

⁹ Description de l'événement retrouvée depuis : <https://byppasbl.wixsite.com/website-1/event-details/module-de-formation-edouard-mondron-3>, consulté le 5 juillet 2020.

par exemple seulement aux personnes de minimum 16 ans « avec notions de base de conduite »¹⁰. Autre exemple, la RACB National Team ne prend en inscription que les personnes détenant un permis B¹¹. Au-delà du RACB, aucun autre organisme ne semble offrir de possibilité de formation à long terme pour les jeunes. Il est évidemment possible de suivre certains cours de pilotage « basiques » dans des établissements de karting ayant mis sur pied une académie comme au WIK mais sans réel suivi personnalisé sur le long terme.

Dès lors, nous pouvons conclure que le programme proposé par BYPP est assez unique en son genre. En effet, au-delà d'organiser des cours de pilotage encadrés par des pilotes d'expérience, des championnats soutenus par le RACB et le tout privilégiant un apprentissage en cascade, nous rappelons que l'entité axes ses activités autour de 4 autres modules. La différenciation entre BYPP et les académies de karting se fait donc surtout sur cette diversité d'activités qui a pour but d'orienter les jeunes vers l'aspect du sport automobile qui les convient le mieux.

Maintenant que nous avons compris comment fonctionnait, de nos jours, la formation des jeunes dans le sport automobile en Belgique, que nous en avons souligné le manque et donc l'opportunité probablement unique qu'a saisie BYPP, nous allons tenter de décrire les grandes lignes de stratégie de ce genre d'organisation. Pour ce faire, nous allons tenter de comprendre comment cette entreprise a été mise sur pied, avec quels objectifs et quelle vision à court et long terme. Nous analyserons également quels ont été les moyens de financement, comment la gestion du Covid-19 a-t-elle impacté les activités, quels sont les retours des différents participants jusqu'ici, etc. Cela nous permettra de comprendre comment ils sont arrivés à combler (ou pas) le manque que nous avons identifié dans la formation des jeunes en Belgique d'un point de vue interne de l'entreprise.

¹⁰ Descriptif de l'académie, retrouvé depuis : https://www.racbracingschool.be/les_infos_pratiques-328.html, consulté le 5 juillet 2020.

¹¹ Descriptif de l'équipe, retrouvé depuis : <http://www.racbnationalteam.be/fr/inscriptions.cfm>, consulté le 5 juillet 2020.

II. Quelles sont les grandes stratégies organisationnelles pour ce genre d'organisme ?

Ce chapitre sera construit autour de ce que nous avons appris lors de nos interviews¹² des membres de BYPP et de ce que nous avons développé au point précédent. En effet, BYPP étant la seule entreprise de son genre en Belgique, nous allons tenter d'établir un schéma de son organisation et d'en dégager sa stratégie actuelle.

Repartons donc de notre question de recherche et des éléments qui la constituent : le but recherché par l'entreprise ainsi que la manière choisie pour l'atteindre, la répartition des rôles au sein de la structure, en ce compris la division des tâches et la coordination des différentes activités et enfin le management qui anime les équipes et dirige les activités.

Le but recherché par BYPP est assez simple selon Céline (co-fondateur) et Audrey (co-fondateur et administrateur) : il s'agit d'aider au mieux les jeunes dans leur progression dans le monde du sport automobile en Belgique. Au-delà de cet objectif qui dirige l'entreprise, nous pouvons également pointer divers sous-objectifs qui ont été mentionnés par les intervenantes. Tout d'abord, le maintien de certaines valeurs jugées essentielles au bon fonctionnement des services proposés et qui sont également un des piliers de la firme. Ensuite, nous notons le fait de faire découvrir aux membres tout ce qui tourne autour du sport automobile, au-delà de la piste. Enfin, un des objectifs pointés par Audrey était de pouvoir, un jour, former le futur représentant de la délégation Belge aux FIA Motorsport Games. Afin de réaliser ces divers objectifs, les collaborateurs de l'ASBL jugent nécessaire d'augmenter leur popularité et de se faire connaître par un maximum de gens en Belgique. Ensuite, lorsque l'entreprise aura atteint une certaine taille, il sera, selon Audrey, nécessaire d'engager une personne à temps plein ou partiel, probablement rémunérée, afin de diriger les opérations de manière plus structurée. En parlant de structure, un des manques pointés par nos deux contacts réside dans la structure de BYPP. En effet, à cause de son jeune âge, la firme est encore victime de certaines lacunes au niveau de la prise de décision et de la communication interne. Il est donc apparemment nécessaire de faire des progrès dans ces domaines-là afin d'assurer d'atteindre les objectifs au plus vite et de la meilleure des manières.

¹² Annexes 5 et 6.

A présent, intéressons-nous aux différents rôles au sein de l'organisme et surtout à l'agencement de ces rôles. Nous avons chez BYPP deux plateau dans la hiérarchie : les administrateurs au-dessus, et les coachs/chargés de communication en-dessous. Cependant, lors de nos deux entretiens, nous avons compris que cette hiérarchie n'était pas stricte : en effet, lorsque la prise de décision de mise, l'entière des membres avait son mot à dire. Cela est d'ailleurs pointé à la fois comme un avantage car cela permet à tout le monde de participer au développement de l'ASBL mais cela engendre également de temps à autre une certaine difficulté au niveau de la communication et de l'accord commun. Nous retenons donc de ceci un niveau de centralisation assez relatif : les décisions sont aplaties mais le dernier mot revient tout de même aux administrateurs. Nous parlons de niveau « relatif » car la petite taille de l'entreprise ne permet pas d'être strict à ce sujet. Ceci nuance donc un peu nos propos du chapitre I., dans lequel nous ne laissons pas de place aux autres membres du groupe. Du point de vue de la coordination, nous retrouvons ce que nous avons avancé précédemment : cette coordination est bien présente pour le moment avec chaque membre ayant son input dans plusieurs activités à la fois. Rappelons néanmoins que ceci devrait probablement changer à l'avenir pour assurer un meilleur fonctionnement des services.

Enfin, concernant le management organisant les diverses activités de la firme, celui-ci est, selon notre compréhension, inexistant à l'heure actuelle. En effet, c'est ce qui a été mentionné par Céline et Audrey et qui pose le plus problème dans l'organisation à ce jour. Cela rejoint, dans un certain sens, les challenges des managers que nous développons au chapitre précédent. En effet, au-delà des compétences d'administrateurs / de responsable communication / de coach, il semblerait que les lacunes dont est actuellement victime BYPP pourraient être corrigées par de nouvelles compétences de gestion. Ceci monter donc la professionnalisation qu'en entreprise sportive comme BYPP traverse dès sa création.

Dès lors, le schéma organisationnel qui caractérise une telle structure se profile selon moi comme cela :

- Une centralisation légère des tâches, expliquée par la taille réduite ;
- Une coordination très élevée de toutes les activités ;
- Une vision à court/moyen terme qui est également liée au jeune âge de l'entreprise et à sa taille réduite ;
- Une mission/un objectif assez précis dirigé par les valeurs de l'entreprise ;

- Une segmentation stratégique simple (dans le cas de BYPP, nous dégagons deux domaines d'activités stratégique : le coaching de pilotage et les modules divers).

III. Qu'est-ce que le sport moteur électrique ?

L'objectif de cette partie sera d'éclairer le lecteur sur les grandes lignes du sport. Nous allons donc répondre à diverses questions, notamment : quels sont les constructeurs engagés, quelles sont les compétitions en cours et finalement quel est l'intérêt de ce sport comparé à son homologue à moteur thermique. Pour ce dernier point, nous explorerons le lien qui existe entre la compétition et les véhicules routiers et nous regarderons l'impact en termes de pollution. Cela nous permettra dès lors de nuancer ou d'appuyer ce qui a précédemment été étudié dans le point I. L'importance de ce chapitre réside dans le fait que l'organisation ciblée par notre étude (BYPP) n'aménage ses diverses activités que sur cette catégorie du sport automobile et nous allons donc tenter de comprendre pourquoi.

Aujourd'hui, beaucoup de constructeurs participent à des championnats d'automobiles électriques.¹³ Parmi eux, de très grandes marques sont présentes telles que Mercedes, BMW, Audi, Toyota, Jaguar, Porsche, etc. Cela nous apprend plusieurs choses. Tout d'abord, nous pouvons supposer que si de telles enseignes investissent une partie de leur temps et de leurs ressources dans le sport, elles le font car cela leur est rentable. En effet, il n'est par exemple pas nécessaire de rappeler qu'un titre mondial de constructeur dans une catégorie élevée du sport automobile offre au gagnant une image positive auprès du public, spécialement en termes de performance et de fiabilité. Ensuite, cela nous montre également que cette discipline est aujourd'hui en plein essor et jouit d'une crédibilité élevée. Si aucun gros constructeur ne se retrouvait au départ de telles compétitions, nous pourrions alors supposer qu'il ne s'agit pas d'une discipline aussi importante que la Formule 1, le WRC ou tout autre championnat engageant des voitures à moteur thermique.

Concernant les différents championnats dans la catégorie des moteurs électriques, on compte notamment la Formule E, la coupe e-Rallye, le Jaguar I-Pace eTrophy, le Trophée Andros, l'Extreme E, ... Ces diverses épreuves, encore en phase de progrès pour la plupart, ont probablement pour but lointain de prendre la relève des compétitions populaires actuelles. On remarque assez rapidement que la technologie électrique s'est déjà invitée dans les principales disciplines du sport automobile : la monoplace avec la Formule E, le rallye avec

¹³ Présentation des modèles de voitures de course électriques, retrouvé depuis : <https://www.cd-sport.com/cd-news/voiture-course-electrique/>, consulté le 5 septembre 2020.

le e-rallye et le Trophée Andros, les voitures de tourisme avec le Jaguar eTrophy, etc. De la même manière qu'avec les constructeurs, la large diversité des épreuves montre que la nouvelle technologie a réussi à s'étendre et rencontre un réel succès.

Quel est donc l'intérêt de ce sport comparé à son homologue à moteur thermique ? De toute évidence, l'avantage ne se trouve pas dans les performances. En effet, il suffit de comparer une Formule 1 et une Formule E pour constater le fossé qui existe entre les 2 en termes de performance pure (vitesse de pointe, accélération, etc.). En revanche, il est clair que l'avantage se tourne vers les alternatives électriques lorsque l'on regarde l'impact environnemental et social du sport sur la société. Afin d'éclairer ceci, nous explorerons d'abord le lien qui existe entre la compétition et les véhicules routiers afin de visualiser ce que les constructeurs sont capables de retirer du sport et nous regarderons enfin l'impact réel en termes de pollution.

Dans le point 1.1., nous expliquions que, selon Tranter & Lowes, le sport automobile aurait un impact négatif sur la santé entre autres causé par la pollution qui en résulte. En revanche, Skeete (2019) prend justement la position inverse à ce sujet. En effet, il souligne qu'au fil des années, les acteurs du sport automobile sont devenus des experts de l'efficacité car « aucune course n'a jamais été gagnée de manière inefficace ». Il poursuit sa réflexion en illustrant la coopération grandissante entre le secteur automobile routier et le sport automobile, duquel les innovations techniques ont permis l'accélération et le développement technologique du premier ayant pour résultat des automobiles plus efficaces sur tous les plans. Ceci est en accord avec ce que souhaitait montrer la Formula E lors de sa campagne de communication de juillet 2020, dans laquelle ils expliquaient tous les aspects des voitures de série qui ont été développés, à l'origine, en compétition. On retrouve effectivement tout ce qui caractérise un véhicule : la puissance, l'efficacité, la sécurité, les divers éléments de transmission, moteur, etc.¹⁴ Notre but ici n'étant pas de développer le côté technique en détail, nous n'irons pas plus loin dans cette partie.

Ensuite, comme l'a expliqué Sven Smeets, directeur sportif de Volkswagen Motorsport, au journal canadien Pole Position, le constructeur allemand a décidé de se concentrer uniquement sur le sport automobile électrique. « *La mobilité électrique offre un potentiel de*

¹⁴ L'impact du sport automobile sur l'automobile routière, retrouvé depuis : <https://www.fiaformulae.com/en/news/2020/july/race-to-road>, consulté le 5 septembre 2020.

développement énorme. À cet égard, le sport automobile peut être un pionnier. Il constitue, d'une part, un laboratoire dynamique pour le développement des futures voitures de production et, d'autre part, une plateforme marketing convaincante pour inspirer les gens, encore plus vers la mobilité électrique »¹⁵. A l'heure actuelle, la marque allemande offre dans son catalogue trois voitures à motorisation 100% électrique (la ID.3, ID.4 et ID. Buzz) qui ont toutes pu bénéficier de l'expérience acquise et des technologies développées en compétition. (Volkswagen, 2021) Parmi ces technologies, on retrouve les moteurs, batteries, trains roulants, etc. Lors des 24 Heures du Nürburgring 2018, Porsche (également membre du groupe VW) a décidé d'engager sa nouvelle 911 R Hybrid 2.0 (version remplaçante de la première du nom sortie en 2011) afin de s'attaquer aux autres constructeurs en proposant une alternative aux moteurs 100% thermique. A côté de cela, Porsche a également été présent au championnat du monde d'endurance (WEC) avec leur 919 hybride entre 2011 et 2017. Lors de ces 7 saisons, la marque de Stuttgart réussit à décrocher 3 titres aux 24 Heures du Mans (catégorie LMP1, la plus haute de la compétition). Ces diverses compétitions leur ont permis d'acquérir suffisamment d'expérience et de connaissances pour proposer dans leur gamme, à l'heure actuelle, plusieurs modèles hybrides (déclinés sous le SUV Cayenne et la berline Panamera) ainsi qu'un modèle 100% électrique (le Taycan) avec pour objectif à long terme d'avoir une balance neutre quant à leurs émissions de CO2 d'ici 2030. (Porsche, 2021) L'exemple du groupe VW illustre bien ce que nous avons présenté dans le paragraphe précédent.

En ce qui concerne l'impact en termes de pollution du sport automobile électrique face à son homologue thermique, l'écart est creusé autant sur la piste qu'en dehors, selon Katie Traxton, directrice communication de la Formula E. En octobre dernier, elle répondait aux questions du journal The Good Life, ces dernières portant sur le côté « vert » et « futur » de la discipline. Elle expliquait donc que le sport restait assez polluant mais que les efforts étaient faits partout où ils étaient réalisables afin de diminuer l'empreinte carbone : fin de l'utilisation du plastique à usage unique, taux de recyclage des déchets supérieur à 50%, contrainte imposée aux participants quant au nombre de trains de pneumatiques utilisés sur un week-

¹⁵ Interview de Sven Smeets réalisée par Philippe Brasseur le 22 novembre 2019, retrouvée depuis : <https://www.poleposition.ca/actualite/2019/11/22/volkswagen-va-se-concentrer-uniquement-sur-le-sport-automobile-a-motorisation-electrique/>, consulté le 5 septembre 2020.

end de course (1 seul contre une quinzaine en Formule 1), etc. Néanmoins, comme expliqué dans le schéma ci-dessous, la plus grosse partie de la pollution engendrée vient du transport des écuries et des pilotes.

Empreinte carbone, qu'est-ce qui coince ?

La consommation de carbone de la formule E se décompose comme suit :

- 72 %, c'est la part de l'empreinte du fret. Le transport des voitures, des équipements, des infrastructures, d'une course à l'autre, reste de très loin le plus polluant.
- 14 %, c'est la part de l'empreinte des équipes et de leur infrastructure. Les voyages pour se rendre aux courses pèsent lourd.
- 6 %, c'est la part de l'empreinte spectateur. Elle est faible en raison notamment du choix de courir en centre-ville, ce qui réduit les déplacements.
- 4 %, c'est la part de l'empreinte de la nourriture. Il est demandé aux traiteurs de proposer des menus végétariens et de travailler avec des produits locaux.
- 3 %, c'est la part faible de l'empreinte des infrastructures. Les équipements sont réutilisables d'une course à l'autre.
- 1 %, c'est la part de l'empreinte de la construction des monoplaces. Ce bon résultat est la conséquence du fait qu'elles sont identiques et fabriquées au même endroit.

Image 1 : La décomposition des émissions de carbone de la Formule E, retrouvée dans l'article de Nicolas Dembreville, consultable sur : <https://thegoodlife.thegoodhub.com/2020/10/27/voiture-electrique-formule-e-la-course-auto-du-futur/>, consulté le 5 septembre 2020.

En conclusion de ce chapitre, le sport automobile électrique représente une alternative viable au sport moteur thermique. Cette discipline se trouve actuellement dans sa phase de croissance exponentielle et nous pouvons nous attendre à ce qu'elle devienne, d'ici quelques années, une concurrente sérieuse des disciplines phares actuelles. Ceci justifie également l'intérêt que peut porter une organisation comme BYPP au sport. Dans le chapitre suivant, nous allons donc étudier la transition électrique qu'est en train de subir le sport automobile.

IV. Étude de la transition du sport moteur thermique vers le sport moteur électrique

Le but de ce chapitre sera d'informer le lecteur sur le « comment » et non le « pourquoi » de la transition électrique du sport automobile. En effet, les diverses raisons ont déjà été expliquées avant et il est désormais temps de nous intéresser aux moyens mis en place dans la naissance de la nouvelle discipline. Nous allons donc analyser de façon temporelle l'évolution du sport et regarder ce qui se profile dans un avenir proche. Enfin, nous nous intéresserons plus précisément au karting afin de recentrer notre étude.

Le sport automobile électrique est réellement né avec la Formule E. En effet, c'est depuis les débuts de cette discipline que le succès de ce type de motorisation a véritablement grandi dans le sport. Les discussions pour le lancement de cette compétition ont démarré en 2011 entre Jean Todt, Président de la FIA et Alejandro Agag, homme d'affaires et actuel président de la Formule E. Trois années se sont écoulées entre leurs premiers échanges de vue et la première course officielle qui eut lieu le 13 septembre 2014, à Pékin. Deux particularités caractérisaient alors la discipline. La première résidait dans le fait que chaque écurie utilisait les mêmes moteurs, batteries, boîte, etc. Ceci a été corrigé lors de la seconde saison, le règlement ayant été revu afin de laisser la liberté aux constructeurs de développer, entre autres, leur propre moteur et boîte de vitesse. La seconde était liée aux batteries : alors trop faibles à l'époque, les pilotes devaient changer de voiture à la mi-course afin de repartir avec des batteries pleines. Il faudra néanmoins attendre la quatrième saison (2017-2018) afin de voir arriver la seconde génération de Formule E. Cette dernière est plus puissante mais surtout plus efficiente. Effectivement, il n'est plus nécessaire d'avoir 2 voitures par pilote et de changer à la mi-course car les nouvelles batteries permettent à elles seules de courir jusqu'au bout de l'épreuve.¹⁶ A l'heure actuelle, le championnat bat son plein à travers le monde entier, comptant parmi ses participants les pilotes les plus rapides du monde et les constructeurs les plus avancés. Notons également que la Formule E est « *la seule discipline de course à recevoir la certification ISO 20121 (...), [cette dernière étant] le plus haut niveau de certification en matière de durabilité dans le secteur événementiel.* »¹⁷.

¹⁶ L'histoire de la Formule E, retrouvé depuis : <https://www.fiaformulae.com/fr/discover/history>, consulté le 13 mai 2021.

¹⁷ La certification ISO 20121 de la Formule E, retrouvé depuis : <https://www.fiaformulae.com/fr/news/2020/january/formula-e-maintains->

La Formule E est donc la plus haute catégorie du « sprint » en course automobile. En ce qui concerne les deux autres catégories principales, à savoir le tout-terrain et l'endurance, nous allons nous intéresser à l'Extreme E et au championnat FIA Electric GT. Pour ce qui est de l'Extreme E, ce sport a des débuts similaires à la Formule E. En effet, on retrouve à nouveau Alejandro Agag à l'origine du projet mais cette fois épaulé par Gil de Ferran, ex-pilote automobile. Le projet fut construit de 2018 à 2021, année du premier championnat. Tout comme pour les monoplaces, les « Odyssey 21 » (nom des voitures de cette discipline) peuvent compter sur de nombreuses personnalités issues du sport automobile pour participer à leur croissance. En effet, Lewis Hamilton, Jenson Button et Nico Rosberg, pour ne citer qu'eux, ont chacun créé leur écurie. Nous retrouvons également Sébastien Loeb, pilote dans l'équipe de Lewis Hamilton, ou encore Carlos Sainz Sr., pilote chez Acciona Sainz XE Team¹⁸. L'Extreme E est en quelque sorte encore plus axé sur le développement durable que la Formule E lorsque l'on s'intéresse à ce qu'il se passe au-delà du circuit. Premièrement, l'entièreté du transport nécessaire à l'organisation des courses se fait sur un seul bateau : le St. Helena. Cet ancien navire postal a été totalement rénové et amélioré afin de pouvoir assurer le transport des écuries et de leur matériel, mais aussi et surtout d'une équipe de scientifique ainsi que leur laboratoire. L'Extreme E organise en effet son championnat sur 5 sites différents qui seront la base de travail des scientifiques pour 5 projets à enjeu environnemental¹⁹.

Enfin, pas plus tard qu'en avril 2021, la FIA a annoncé le lancement d'un championnat d'endurance entièrement électrique. Cette toute nouvelle discipline est prévue pour débiter en 2023 et se déroulera donc en parallèle du championnat du monde GT3, duquel l'e-GT va calquer les caractéristiques des voitures (performances, limite de poids, etc.)^{20,21}. En conclusion, nous constatons que le sport automobile est à l'heure actuelle en plein essor mais

iso20121#:~:text=L'ABB%20FIA%20Formula%20E,d%C3%A9veloppement%20durable%20dans%20l'%C3%A9v%C3%A9nementiel, consulté le 13 mai 2021.

¹⁸ Les équipes d'Extreme E, retrouvé depuis : <https://www.extreme-e.com/en/teams>, consulté le 13 mai 2021.

¹⁹ Le bateau de transport de l'Extreme E, retrouvé depuis : <https://www.extreme-e.com/en/the-ship>, consulté le 13 mai 2021.

²⁰ Introduction des GT électriques, retrouvé depuis : <https://www.fia.com/news/fia-announces-groundbreaking-electric-gt-category>, consulté le 13 mai 2021.

²¹ Introduction des GT électriques, retrouvé depuis : <https://franceracing.fr/other/la-fia-choisit-discovery-pour-promouvoir-le-championnat-electric-gt/>, consulté le 13 mai 2021.

ne remplace pas encore son homologue thermique. Néanmoins, nous comprenons que former les jeunes pilotes sur des machines électriques est tout-à-fait justifié pour l'avenir.

C'est sans doute ce à quoi a réfléchi la FIA lors de l'organisation des FIA Motorsport Games de 2019. Effectivement, pour la discipline du karting, ce sont des machines 100% électriques qui ont été utilisées pour l'entièreté de l'épreuve. De plus, cette discipline n'étant ouverte qu'aux pilotes âgés de 14 à 16 ans, l'accent a été mis sur la jeunesse afin de permettre à certains talents de s'illustrer sur la scène internationale. C'est d'ailleurs exactement ce qu'il s'est passé pour nos compatriotes Antoine Morlet et Manon Degotte qui ont remporté la médaille d'argent dans cette catégorie. Restons cependant prudents sur les capacités de la motorisation en karting compte tenu de ses limites beaucoup plus vite atteintes que celle d'un kart à essence. Effectivement, pour la seconde édition des FIA Motorsport Games qui aura lieu fin 2021, la Fédération a décidé d'élargir à 3 disciplines différentes les épreuves de karting. Mais néanmoins, ces deux disciplines étant un sprint et une endurance, le choix a été fait sur des kart classiques afin d'offrir des performances supérieures sur une épreuve plus longue que le slalom²².

Afin de conclure ce chapitre, nous allons revenir sur les 2 entreprises qui ont guidé notre étude jusqu'ici : le WIK et BYPP. Les deux entités ont en effet choisi de ne se concentrer uniquement sur les véhicules électriques. Dès lors, pouvons-nous affirmer que ce choix est logique et qu'il est le bon ? Ma réponse ici est positive. En effet, même si à l'heure actuelle, l'électrique ne représente pas une alternative sérieuse en termes de popularité avec le public ou de performance pure, il est selon moi indéniable que cela représente l'avenir de la compétition automobile et qu'il est dès lors important de plonger les plus jeunes pilotes directement dans ce nouveau concept. La discipline est en pleine croissance et devrait, d'ici quelques années, atteindre des niveaux de performance permettant l'organisation d'épreuve plus longues et plus intenses qui attendront les plus jeunes pilotes d'aujourd'hui.

²² Les nouvelles disciplines des FIA Motorsport Games, retrouvé depuis : <https://www.fia.com/news/fia-announces-groundbreaking-electric-gt-category>, consulté le 13 mai 2021.

2. Conclusion

Arrivant à la fin de cette première partie, il nous faut donc remettre en perspective ce que nous avons appris et se tourner à nouveau vers notre question de recherche afin de voir si cette dernière devrait, ou non, être modifiée.

Rappel de la question de base : *« Quelles sont les conditions pour garantir un cadre organisationnel de qualité pour un organisme de formation tel que BYPP ? »*

Pour rappel, le but de cette question sera donc de d'éclaircir la situation de BYPP par rapport à une multitude d'éléments : le projet stratégique de l'entreprise, à savoir son but et la manière de l'atteindre, la structure liant les différentes personnes y travaillant et enfin le système de management mettant en place les diverses activités.

Au vu des éléments appris arrivé à cette partie de mon étude, il me semble que cette question de recherche reste pertinente pour plusieurs raisons. En effet, malgré le jeune âge de l'entreprise visé par ce mémoire, il a été possible de dégager une multitude d'informations enrichissante dans l'analyse d'une organisation. De plus, cette entreprise traversant actuellement quelques difficultés, cela rend d'autant plus intéressant la question de recherche si je parviens à proposer un schéma organisationnel répondant à ces difficultés. Enfin, le choix de BYPP est toujours le meilleur au vu de l'unique profil d'activités que propose l'entreprise.

Cette première partie nous a permis de poser un cadre théorique sur le fonctionnement de l'entreprise qui nous intéresse, son origine et ses raisons d'exister, les besoins qu'elle cherche à combler ainsi que les moyens mis en place pour y arriver.

Dès lors, la seconde partie de ce mémoire sera consacré d'une part à une étude environnementale de l'entreprise dans le but de comprendre son fonctionnement, d'autre part à une étude de cas qui se limitera à la FFSA en France au vu de l'inexistence actuelle de concurrents et enfin d'une conclusion dans laquelle les lignes stratégiques idéales pour BYPP seront esquissées.

B. Seconde partie

La première partie nous a donné un cadre théorique sur le sport automobile en Belgique et sur les entités qui exercent leurs activités dans ce domaine. A présent, nous allons nous concentrer sur l'aspect plus pratique de notre étude. Dans un premier temps, nous étudierons l'environnement dans lequel évolue BYPP. Ensuite, nous tenterons, malgré la non-existence d'entreprise similaire, de réaliser une étude de cas en nous penchant notamment sur la Fédération Française de Sport Automobile. Finalement, la conclusion de cette partie sera la présentation des grandes lignes stratégiques que je propose à BYPP.

1. Étude environnementale de l'organisme

I. Analyse selon le modèle de Porter

L'analyse selon le modèle de Porter (VAS, 2016) nous permettra de déterminer si le secteur dans lequel évolue BYPP est attractif ou non. Ce modèle se base sur 5 « forces » :

- La rivalité intra-sectorielle (intensité concurrentielle). Dans le cas de BYPP, cette force est FAIBLE. En effet, comme nous l'avons précédemment expliqué, il n'existe à ce jour pas d'entreprise proposant le même éventail de services que BYPP.
-> attractivité très élevée du secteur.
- Le pouvoir de négociation des fournisseurs. Cette force est ELEVEE dans la situation de BYPP. Effectivement, les fournisseurs principaux sont les établissements de karting électrique chez lesquels BYPP organise ses championnats. Il y en a assez peu en Belgique, mais c'est en croissance. BYPP travaille avec ceux de Wavre (WIK) et de Gand (eKart) mais n'as pas beaucoup d'autre choix. En revanche, les coûts de transfert sont faibles si jamais l'entreprise souhaite changer d'établissement car ils ne perdraient que leurs accords financiers.
-> attractivité relativement faible du secteur.
- Le pouvoir de négociation des clients. Ici, il faut nuancer et je dirais donc que cette force est MOYENNE. Leur pouvoir est assez faible car il n'y pas de concurrent à BYPP.

Néanmoins, leur pouvoir est élevé car ils représentent, à l'heure actuelle, la seule source de revenus pour BYPP (via les cotisations pour les championnats).

-> attractivité relativement élevée du secteur.

- La menace des nouveaux entrants. Cette menace est une FAIBLE force car les barrières à l'entrée sont relativement conséquentes. Les **compétences** nécessaires à pouvoir coordonner de nombreuses activités différentes sont assez nombreuses et représentent donc une première barrière pour les nouveaux entrants. Ensuite, **l'image et la réputation** sont également une barrière réelle étant donné que BYPP entretient déjà un partenariat avec le RACB, la plus haute instance du sport automobile en Belgique (faire mieux sera compliqué, ils jouissent donc d'une très bonne image). Finalement, si l'on écarte de l'équation le cas où un établissement de karting veuille se diversifier et lancer des services de formation à l'image de ceux de BYPP, **l'accès au réseau de distribution** est dès lors très compliquée pour les nouveaux entrants en sachant que BYPP possède déjà des accords avec deux établissements en Belgique et qu'il y en a très peu. En revanche, nous pouvons théoriquement imaginer que si un établissement de karting souhaite justement le faire, ils partiraient déjà avec le gros avantage de ne pas devoir réaliser **d'investissements** lourds au niveau du matériel.

-> attractivité relativement élevée du secteur.

- La menace des produits de substitution. Cette dernière force est FAIBLE dans le cas de BYPP. En effet, les produits de substitution doivent être divisés en plusieurs catégories afin d'analyser tous les services proposés par BYPP. En ce qui concerne le coaching en pilotage, le seul produit de substitution existant à l'heure actuelle est l'académie d'un établissement de karting. En revanche, ce substitut n'offre pas tous les avantages avancés par BYPP (suivi sur le long terme, organisation de championnats et coaching en compétition, etc.). Pour ce qui est des modules de formation divers, il n'existe pas de produit de substitut car ces modules sont ponctuels et ne s'intègrent pas dans une formation de long terme continue (en opposition par exemple à une école de mécanique, mais dans ce cas-ci on ne s'adresse plus à la même tranche d'âge).

-> attractivité relativement élevée du secteur.

En conclusion pour le modèle de Porter, nous constatons que le secteur dans lequel évolue BYPP est plutôt attractif car les l'influence des 5 forces identifiées est relativement faible. Illustration :

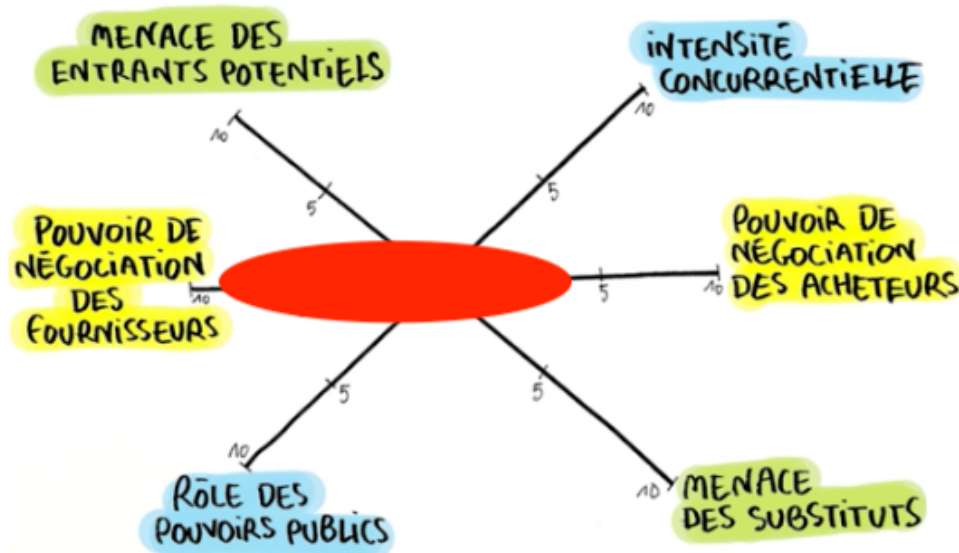


Image 2 : Illustration du modèle de Porter, appliqué avec les caractéristiques du secteur de BYPP. Retrouvé depuis : VAS, A., *Stratégie d'entreprise, cours ECGE1315 2016-2017, Université Catholique de Louvain.*

II. Analyse selon le modèle PESTEL

Le modèle de PESTEL (VAS, 2016) va à présent nous aider à éclaircir l'environnement macro de BYPP. Cet outil, ici dans sa version plus synthétique « PEST », va aider à construire des scénarii afin d'envisager plusieurs issues possibles pour le secteur étudié. Tout d'abord, la première étape consiste à dégager toutes les variables, parmi les 4 catégories du modèle, qui sont susceptible d'influencer l'entreprise dans un avenir plus ou moins proche. Ensuite, il faudra sélectionner les variables-pivot, celles qui sont les plus importantes. Enfin, sur base des modalités d'évolution de ces variables, on construira des scénarii pour l'entreprise.

Néanmoins, comme nous le verrons, la majeure partie des facteurs mis en avant se rapporteront au même sujet : l'électrification du sport automobile, comme nous l'avons étudiée dans la partie 1.

- **Politique-Écologique-Législatif** : En Belgique, la politique est assez clémentine avec le sport automobile. En effet, grâce à son héritage assez riche dans le domaine, il n'est par exemple pas à l'ordre du jour d'un parti politique quelconque d'annuler le Grand Prix de Spa-Francorchamps. Dès lors, le facteur politique peut justement s'avérer comme une réelle source de soutien lorsqu'on tente de former les jeunes dans une alternative plus propre à un sport populaire, comme souhaite le faire BYPP. De plus, **la politique fiscale en place dans le secteur de l'automobile routier** accorde un réel avantage aux véhicules électriques, ce qui rend ce type de motorisation plus intéressant. Enfin, les changements progressifs dans les comportements des consommateurs vers des solutions plus durables constituent un argument de poids pour le sport moteur électrique.
- **Économique** : **L'augmentation du prix du pétrole** peut être une aubaine pour le sport moteur électrique. En effet, si l'essence voit son prix augmenter, nous pouvons objectivement penser que le public se tournera vers d'autres sources d'énergie. De plus, la croissance du PIB²³ est un bon indicateur pour les entreprises.
- **Socio-culturel** : La population en Belgique est en croissance sur le territoire belge²⁴, avec une part importante pour les jeunes selon la pyramide des âges²⁵. Comme expliqué avant, les **nouveaux modes de consommation** plus propres des citoyens peuvent se traduire par un intérêt grandissant pour le karting électrique. En effet, de plus en plus d'automobilistes décident de s'orienter vers une voiture 100% électrique²⁶. Ceci pourrait donc avoir un impact sur le sport automobile et sur la popularité de la motorisation.
- **Technologie** : **la démocratisation du sim-racing** (pilotage sur simulateur) en Belgique pourrait faire grandir l'intérêt des jeunes pour le sport automobile en général.

Pour les variables-pivot, nous retiendrons les suivantes, selon leur poids potentiel dans la balance : la politique fiscale en place dans le secteur de l'automobile privé, la variation du prix du pétrole, les nouveaux modes de consommation et la démocratisation du sim-racing. Ces variables peuvent à présent former les deux différents scénarii envisageable.

- **Scénarii 1** : La motorisation ne s'avère pas être une solution viable, ce qui se traduirait par une politique fiscale moins avantageuse et une diminution de la popularité de l'électrique

²³ Annexe 2.

²⁴ Annexe 3.

²⁵ Annexe 4.

²⁶ Annexe 1.

dans le privé. De plus, si le prix du pétrole est stable ou diminue, l'intérêt du sport auto électrique chutera d'autant plus. Enfin, si le sim-racing ne parvient pas à offrir les sensations désirées comparé au pilotage réel, l'intérêt pour le sport diminuera chez les personnes n'ayant pas les moyens de le faire en réalité.

- Scénarii 2 : l'inverse du premier, se traduisant par une croissance nette de la motorisation électrique, aidée par une politique contraignante pour les alternatives à essence et une augmentation du prix du pétrole. L'intérêt du sport moteur électrique explose, en suivant la courbe du sport automobile en général, poussée par le succès du sim-racing.

III. Analyse selon le modèle VRIN

Enfin, terminons cette analyse environnementale par le modèle VRIN (VAS, 2016), qui va permettre d'identifier les sources d'avantages concurrentiels de l'entreprise. D'abord, nous allons lister les différentes ressources et compétences de BYPP. Ensuite, nous déterminerons si celles-ci sont « VRIN », c'est-à-dire si elles sont de la **Valeur** perçue par le client, si elles sont **Rares**, c'est-à-dire qu'il n'y a que quelques entreprises qui les possèdent, si elles sont difficiles à **imiter** par les concurrents, c'est-à-dire si l'imitation va impliquer un coût et si elles sont **Non substituables**, c'est-à-dire s'il n'existe pas d'autres ressources ou compétences qui pourraient venir les remplacer.

Les ressources de BYPP sont, selon notre étude, les suivantes :

- Des accords avec le RACB : **VRN**
- Des accords avec des établissements de karting : **N**
- Des membres affiliés : **N**
- Un personnel qui a de l'expérience dans le sport automobile : **VRIN**

Quant aux compétences, nous soulignons :

- Une diversification élevée des activités proposées : **VRIN**
- Des connaissances en gestion : /
- Des connaissances en sport automobile : **V**

En résumé, le personnel combiné à leurs connaissances et leur expérience représente une première source d'avantage concurrentiel qu'il sera à priori difficile de copier par les

nouveaux entrants. De plus, l'éventail des activités proposées qui constitue la raison d'exister de l'entreprise représente également une source d'avantage concurrentiel non négligeable.

Dès lors, nous observons que BYPP évolue dans un environnement que nous pouvons qualifier d'incertain sur base des différents facteurs pouvant avoir une influence dessus. Cependant, la firme possède des avantages concurrentiels lui permettant de jouir d'un certain confort dans cet environnement car elle se trouve à l'abris d'une arrivée de nouveaux concurrents.

2. Étude de cas

Comme cela a été mentionné à plusieurs reprises dans les chapitres précédents de ce mémoire, il n'existe pas à ce jour et en Belgique d'entreprise comparable à BYPP au niveau des différents services proposés. En revanche, si l'on se tourne vers nos voisins français, nous pouvons nous intéresser à l'Académie de la Fédération Française de Sport Automobile (FFSA). En effet, même si la taille des deux entités n'est pas du tout comparable, les services le sont. Cela nous permettra donc de mettre BYPP face à une organisation qui existe depuis longtemps (1993) et qui a su se démarquer dans le secteur du sport automobile.

LA FFSAA (Fédération Française de sport Automobile Academy) est née en 1993 suite à une journée de recrutement organisée au Mans. L'année suivante, la société Elf met sur pied la « Filière Elf » qui deviendra à l'époque le premier centre de formation en pilotage et en mécanique reconnu par l'Éducation nationale. Quelques années plus tard, une collaboration entre Elf et la FFSA commence et l'école prend petit à petit de l'ampleur. Il faudra attendre 2002 pour voir arriver le haut niveau avec la Formule Kart et puis 2008 avec la Formul'Academy Euro Series. A côté des formations de pilotage, la FFSAA entretient un accord avec le lycée Le Mans-Sud et l'Université du Mans dans le cadre de son « Pôle Espoirs » afin de permettre aux jeunes de suivre leurs études et leur formation de pilotage avancée.²⁷ La FFSAA est un donc centre de formation qui « *a pour objectif de former des jeunes pilotes et mécaniciens français ou étrangers afin qu'ils accèdent au plus haut niveau du sport automobile international* »²⁸.

Cette brève introduction nous fait comprendre rapidement que les services proposés sont effectivement en ligne avec ceux de BYPP. Au complet, le panel de formations de l'académie se présente comme suit : un programme scolaire mêlant entraînement sportif et études, une formation de mécanicien, une formation de coach en pilotage (circuit, karting, rallye, tout-terrain), une formation de pilote et d'autres petits cursus sous forme de conférences (comme BYPP) : de la gestion du stress au media-training en passant par la préparation physique ou

²⁷ L'Académie de la FFSA, retrouvé depuis : [FFSAhttps://fr.wikipedia.org/wiki/FFSA_Academy](https://fr.wikipedia.org/wiki/FFSA_Academy), consulté le 14 mai 2021.

²⁸ L'Académie de la FFSA, retrouvé depuis : <https://www.ffsaacademy.org/lacademy/presentation/>, consulté le 14 mai 2021.

encore la gestion des budgets de parrainage. Nous voyons donc que les services sont identiques bien qu'à échelle différente.

Les similarités entre les deux entreprises se poursuivent dans les compétences requises à leur fonctionnement. En effet, dans les deux cas, les coachs et instructeurs doivent avoir des connaissances et de l'expérience dans le sport automobile afin de transmettre un apprentissage aux jeunes. De plus, au-delà de ces instructeurs, les deux entreprises sont dirigées par des personnes ayant des compétences de gestion afin de diriger la structure et de coordonner les activités.

Enfin, le public visé par les deux institutions est également similaire. On retrouve pour chacune les jeunes pour les formations de pilotage mais nous notons cependant une divergence concernant les autres modules de formations. Effectivement, alors que ces modules s'adressent à nouveau aux jeunes chez BYPP, ils s'adressent à une population plus âgée dans la FFSA. Certaines formations ne sont en effet accessibles qu'aux personnes déjà titulaires d'un diplôme²⁹.

Concernant les grandes lignes stratégiques de la FFSA, nous pouvons déjà retenir que celle-ci jouit d'une non-concurrence. En effet, l'académie étant une branche de la Fédération Française de Sport Automobile, celle-ci est indirectement impliquée dans les missions de la Fédération, qui ne compte pas moins de 380 associations sportives (automobiles et karting), 55.000 membres et 27 championnats pour ne citer que ces chiffres-là³⁰. Dès lors, il serait ambitieux de dire que cette entité se trouve sous la menace d'une autre école de pilotage pouvant présenter le même profil.

Ensuite, l'environnement dans lequel évolue la FFSA est comparable à celui de BYPP selon les critères développés au chapitre précédent. En effet, si nous revenons sur le modèle PEST, nous concluons vite que le macro-environnement est similaire en France et en Belgique et les deux entreprises ne sont donc à priori pas sujettes à une évolution distincte dans un futur plus ou moins proche. Lorsque nous regardons le micro-environnement, nous remarquons également certaines similitudes. En effet, l'arrivée de nouveaux entrants, par

²⁹ Les formations de l'Académie de la FFSA, retrouvé depuis :

<https://www.ffsaacademy.org/formations/devenir-mecanicien/>, consulté le 14 mai 2021.

³⁰ La FFSA, retrouvé depuis : <https://www.ffsa.org/univers/ffsa/ffsa/pr%c3%a9sentation/projet-f%c3%a9d%c3%a9ral>, consulté le 14 mai 2021.

exemple, n'est à priori pas une force très élevée dans le cas de l'entreprise française. Cependant, étant donné le nombre de centres de formation, d'établissements de karting, d'écoles de formations diverses liées au monde du sport automobile, etc. beaucoup plus élevé en France qu'en Belgique, nous pouvons supposer que le pouvoir de négociation des clients est quant à lui plus élevé que chez BYPP.

Nous avons donc d'une part, une entreprise qui débute dans un secteur attractif et d'autre part, une entreprise qui a su trouver le succès dans ce même secteur. Dès lors, nous sommes à même de penser objectivement que la stratégie engagée par la FFSAA est à suivre par BYPP afin d'en retirer le même succès. Cette stratégie repose tout d'abord sur l'association entre l'entreprise et une entité nationale reconnue. Dans le cas de la FFSAA, il s'agit de l'entreprise mère, la FFSA. Chez BYPP, il s'agit du RACB, instance nationale du sport automobile en Belgique. Ensuite, la diversification liée selon le modèle d'Ansoff (VAS, 2016) proposée par FFSAA au travers de ses multiples formations et modules est une assurance de deux choses. La première est de s'écarter toute concurrence potentielle qui ne proposerait qu'un secteur d'activité. La seconde est d'attirer un plus grand nombre de clients potentiels qu'en ne se limitant qu'à un seul service. En effet, les différents domaines d'activités stratégique (DAS) jouissent d'une certaine synergie car ils se rapportent tous au même concept : le sport automobile. Là où la stratégie de BYPP s'est différenciée de celle de la FFSAA, c'est en faisant le choix de la motorisation électrique. En effet, nous avons ici à faire à un développement de produit selon Ansoff (VAS, 2016) car l'entreprise décide d'amener un produit nouveau (le karting électrique) dans un marché existant (la compétition et la formation en pilotage). Dès lors, il s'agit ici d'un pari risqué de la part de BYPP compte tenu du fait que, même si le sport automobile électrique est en pleine explosion comme nous l'avons développé précédemment, nous n'avons pas l'assurance définitive que ce sport saura atteindre les objectifs de succès qu'il poursuit.

Dès lors, quelle serait les grandes lignes stratégiques à suivre par BYPP afin d'assurer une croissance continue et une réussite dans le monde du sport automobile en Belgique ?

3. Conclusion

Voici donc le temps de répondre, ou d'essayer de répondre, à la question de recherche de ce mémoire.

« Quelles sont les conditions pour garantir un cadre organisationnel de qualité pour un organisme de formation tel que BYPP ? »

Pour rappel, nous basons notre question sur base de la définition du cadre organisationnel du Professeur E. Delavallée : « C'est un système composé de trois éléments en interaction : (1) un projet stratégique qui vise à déterminer, et éventuellement à expliciter, le but poursuivi et la manière de l'atteindre ; (2) une structure organisationnelle qui précise la répartition des rôles entre chacun et qui résulte de deux processus : la division du travail et la coordination des activités ; (3) un système de management qui caractérise et hiérarchise les leviers à actionner pour piloter les activités et animer les équipes. »

Nous avons donc plusieurs éléments à souligner. Tout d'abord, rappelons que le projet stratégique de BYPP est d'aider au mieux les jeunes dans à progresser dans le monde du sport automobile en Belgique en restant dans le respect de certaines valeurs. Ensuite, la structure organisationnelle est caractérisée par une hiérarchie et une centralisation toutes les deux faibles et une coordination élevée entre les différents pôles. Enfin, le système de management pilotant les activités de l'entreprise a été soulevé comme étant le talon d'Achille de l'entreprise.

Compte tenu de ce que nous avons appris dans les divers chapitres de ce mémoire, les conditions pour garantir un cadre organisationnel de qualité se présentent comme suit.

Pour débiter, il est essentiel de maintenir une diversification liée. En effet ce type de stratégie va permettre à une organisation telle que BYPP de maintenir un avantage concurrentiel dans son secteur d'activité et cela constitue une manière d'atteindre ses objectifs. Si cette diversification liée n'est plus de mise, l'entreprise risque de se confronter à plusieurs concurrents présents en Belgique. Ensuite, la structure doit être revue. En effet, le fonctionnement actuel de l'entreprise n'est viable que grâce à sa petite taille. Nous pouvons penser sans nul doute que si BYPP souhaite à long terme se diriger vers le même profil que la FFSA, une hiérarchie stricte doit être établie. Cette dernière devrait permettre de faciliter la

prise de décision entre les membres du groupe qui a d'ailleurs été pointée comme un problème lors de notre recherche. Cependant, la coordination entre les différents pôles d'activités est essentielle et doit rester d'application. Cela se construit en parallèle avec les divers domaines d'activités stratégiques qui constituent la diversification liée mentionnée ci-dessus. Ces deux concepts vont de pair afin de maintenir une logique de travail. Enfin, nous pouvons remettre en question le manque de management. Effectivement, afin d'assurer la bonne tenue de route d'un portefeuille d'activités assez diversifié, la mise en place d'une cellule de management capable de coordonner les différents championnats / coachings / modules sur le long terme paraît essentielle. Cela serait la clé afin de pouvoir construire des véritables formations de long terme et non des formations ponctuelles comme c'est le cas à présent. Cette mise en place pourrait permettre l'arrivée de cursus complets pour les jeunes qui souhaiteraient pouvoir combiner leurs études et leur formation dans le sport automobile, à l'image de la FFSA. L'accent est donc à mettre sur l'ordre des activités à suivre, leur hiérarchie en termes d'importance et leur coordination.

Conclusion

A. Les limites de l'étude et du mémoire

Lors de la rédaction de ce mémoire, plusieurs obstacles se sont dressés devant moi et m'ont obligé à remettre en question mes recherches. Tout d'abord, la littérature scientifique sur le sujet s'est avérée assez faible. En effet, le sport de manière générale est un sujet sur lequel il est assez simple de trouver de nombreuses recherches et études et cela est de même pour l'organisation. En revanche, lorsque la recherche se précise sur le sport automobile, le sujet ne compte à ce jour pas beaucoup de littérature scientifique. En parallèle à cela, nous avons étudié la transition du sport automobile vers l'électrique. Cependant, cette transition est très récente ce qui rend compliqué la rédaction d'un avis objectif sur la question par manque de vision à long terme. En effet, ce milieu est encore relativement incertain. L'électrique étant souvent remis en question en termes de pollution, la crédibilité de la discipline est remise en question.

Ensuite, nous devons de toute évidence pointer du doigt la crise du Covid-19 qui nous traverse actuellement. Cette crise a tout simplement arrêté les activités de BYPP et a donc rendu compliquée l'étude de terrain de l'entreprise. De plus, BYPP étant une nouvelle entreprise, cela nous a freiné dans l'analyse de leur stratégie actuelle car cette dernière est assez changeante et encore en apprentissage.

Finalement, notre étude de cas très limitée dû au fait que le secteur étudié est très particulier aura rendu assez complexe la comparaison de notre entreprise à d'autres entités similaires.

Ces divers challenges ont néanmoins pu apporter un certain intérêt au sujet par sa complexité et m'ont permis, en finalité, d'apprendre énormément sur un domaine qui reste ma plus grande passion.

B. Les suites possibles

Après avoir conclu cette étude, plusieurs questions me viennent à l'esprit et pourraient probablement constituer de nouveaux chemins de recherches. En effet, pour commencer, la question d'un rôle social / sociétal dans le sport automobile a plusieurs fois été soulignée dans ce mémoire. Dès lors, pour une entreprise telle que BYPP qui entend former la jeunesse, je me demande quelles responsabilités sociales une telle entreprise doit-elle assumer afin de rester crédible dans ses activités. Le fait de former des enfants dans un sport qui se veut comme une alternative écologique est à la fois un challenge mais aussi une responsabilité pour la firme. Dès lors, comment délimiter le rôle éducatif de l'entreprise dans ce contexte ?

Ensuite, de manière plus générale, afin de se concentrer sur le côté économique de notre étude, nous pouvons nous demander quels sont les facteurs de succès pour le lancement d'une ASBL dans le monde du sport automobile ? En effet, le sport automobile compte parmi les activités les plus chères au monde. Dès lors, comment s'assurer de la réussite d'une entreprise dans ce domaine sachant que les coûts seront très élevés ?

Enfin, nous avons souvent souligné la diversité des services offerts par BYPP. Cette situation peut également soulever la question suivante : La création d'une nouvelle entreprise offrant un éventail de services encore jamais vu est-elle forcément synonyme d'échec total ou d'énorme réussite ? Cette question sera sans doute répondue d'ici quelques années en suivant l'évolution de BYPP.

Bibliographie

- Bartoluci, Mato (2003) *Ekonomika i menedžment sporta*, Zagreb: HAZU, Fakultet za fizičku kulturu
- Blitz, R., & Allen, J. (2011). Motorsport chief on green mission. En ligne : <https://search.proquest.com/docview/860201527?accountid=12156>, consulté le 4 juillet 2020.
- Brasseur, P. (2019), VOLKSWAGEN VA SE CONCENTRER UNIQUEMENT SUR LE SPORT AUTOMOBILE VÄ MOTORISATION ELECTRIQUE. En ligne : <https://www.poleposition.ca/actualite/2019/11/22/volkswagen-va-se-concentrer-uniquelement-sur-le-sport-automobile-a-motorisation-electrique/>, consulté le 18 juillet 2020.
- BYPP (2019), A propos. En ligne : <https://www.facebook.com/boostyoungpilotsproject/about>, consulté le 20 avril 2020.
- BYPP (2020), A propos. En ligne : <https://byppasbl.wixsite.com/website-1>, consulté le 20 avril 2020.
- BYPP (2020), Module de formation – Édouard Mondron. En ligne : <https://byppasbl.wixsite.com/website-1/event-details/module-de-formation-edouard-mondron-3>, consulté le 10 juillet 2020.
- BYPP (2020), Module de formation – Thomas BASTIN. En ligne : <https://byppasbl.wixsite.com/website-1/event-details/module-de-formation-thomas-bastin>, consulté le 10 juillet 2020.
- CD Sport (2015), Voiture de course électrique : présentation des modèles. En ligne : <https://www.cd-sport.com/cd-news/voiture-course-electrique/>, consulté le 10 juillet 2020.
- De Laminne, L. (2019), Rouler en karting grâce au soleil ? En Belgique ? C'est possible ! En ligne : <https://www.facebook.com/wavreindoorkarting/videos/432931314294807>, consulté le 4 juillet 2020.
- Delavallée, E. (2012), Les 3 niveaux organisationnels. En ligne : <https://www.questions-de-management.com/les-3-niveaux->

organisationnels/#:~:text=Le%20cadre%20organisationnel%2C%20face%20%C3%A9
 merg%C3%A9,iceberg%20organisation%20%C2%BB%2C%20est%20d%C3%A9lib%C
 3%A9r%C3%A9., consulté le 2 juillet 2020.

- Delavallée, E. (2016), Présentation du Pr. Delavallée, retrouvé depuis :
<https://www.questions-de-management.com/a-propos/>, consulté le 2 juillet 2020
- Dermbreville, N. (2020) Voiture électrique : Formule E, la course auto du futur. En
 ligne : [https://thegoodlife.thegoodhub.com/2020/10/27/voiture-electrique-formule-
 e-la-course-auto-du-futur/](https://thegoodlife.thegoodhub.com/2020/10/27/voiture-electrique-formule-e-la-course-auto-du-futur/), consulté le 5 septembre 2020.
- Extreme E (2021), Teams. En ligne : <https://www.extreme-e.com/en/teams>, consulté
 le 13 mai 2021.
- Extreme E (2021), The ship. En ligne : <https://www.extreme-e.com/en/the-ship>,
 consulté le 13 mai 2021.
- FFSA (2021), DEVENIR MÉCANICIEN DE COMPÉTITION. En ligne :
<https://www.ffsaacademy.org/formations/devenir-mecanicien/>, consulté le 14 mai
 2021.
- FFSA (2021), UN CENTRE DE FORMATION UNIQUE AU MONDE. En ligne :
<https://www.ffsaacademy.org/lacademy/presentation/>, consulté le 14 mai 2021.
- FFSA (n. d.), Projet fédéral. En ligne :
[https://www.ffsa.org/univers/ffsa/ffsa/pr%C3%A9sentation/projet-
 f%C3%A9d%C3%A9ral](https://www.ffsa.org/univers/ffsa/ffsa/pr%C3%A9sentation/projet-f%C3%A9d%C3%A9ral), consulté le 14 mai 2021.
- FIA (2019), SRO Motorsports Group to promote inaugural FIA Motorsport Games in
 Rome. En ligne : [https://www.fiamotorsportgames.com/news/25/sro-motorsports-
 group-to-promote-inaugural-fia-motorsport-games-in-
 rome?filter_on_igtc_site=1&filter_team_news=0](https://www.fiamotorsportgames.com/news/25/sro-motorsports-group-to-promote-inaugural-fia-motorsport-games-in-rome?filter_on_igtc_site=1&filter_team_news=0), consulté le 20 avril 2020.
- FIA (2020), La Formule E conserve la certification ISO 20121 pour le développement
 durable dans l'événementiel. En ligne :
[https://www.fiaformulae.com/fr/news/2020/january/formula-e-maintains-
 iso20121#:~:text=L'ABB%20FIA%20Formula%20E,d%C3%A9veloppement%20durable
 %20dans%20l'%C3%A9v%C3%A9nementiel](https://www.fiaformulae.com/fr/news/2020/january/formula-e-maintains-iso20121#:~:text=L'ABB%20FIA%20Formula%20E,d%C3%A9veloppement%20durable%20dans%20l'%C3%A9v%C3%A9nementiel), consulté le 5 septembre 2020.
- FIA (2020), WATCH : How motor racing has changed, or even saved, your life. En
 ligne : <https://www.fiaformulae.com/en/news/2020/july/race-to-road>, consulté le
 10 juillet 2020.

- FIA (2021), ABB Formula E Race At Home Challenge. En ligne : <https://www.fiaformulae.com/en/gaming/race-at-home-challenge>, consulté le 20 avril 2020.
- FIA (2021), FIA ANNOUNCES GROUNDBREAKING ELECTRIC GT CATEGORY. En ligne : <https://www.fia.com/news/fia-announces-groundbreaking-electric-gt-category>, consulté le 13 mai 2021.
- FIA (2021), Histoire de la Formule E. En ligne : <https://www.fiaformulae.com/fr/discover/history>, consulté le 5 septembre 2020.
- Formula 1 (2018), Belgium preview quotes – the teams and drivers on Spa. En ligne : <https://www.formula1.com/en/latest/headlines/2018/8/belgium-preview-quotes--the-teams-and-drivers-on-spa.html>, consulté le 20 avril 2020.
- Formula 1 (2020), Virtual Grand Prix Series In Numbers. En ligne : <https://f1esports.com/news/vgp-numbers/>, consulté le 20 avril 2020.
- France Racing (2021), La FIA choisit Discovery pour promouvoir le Championnat Electric GT. En ligne : <https://franceracing.fr/other/la-fia-choisit-discovery-pour-promouvoir-le-championnat-electric-gt/>, consulté le 13 mai 2021.
- Gilson, C., Pratt, M., Roberts, K. (2000) Peak Performance : Inspirational Business Lessons from the World's Top Sports Organizations. Edition Texere
- Harverson, P. (2000). Winning ways to remain top: MANAGEMENT LESSONS FROM SPORT: Sustained success in sport and business requires excellent organisation according to a new book, writes patrick harverson: London edition.
- IAME (2019), Êtes-vous prêts à devenir un Warrior ? En ligne : <https://www.iameseriesbenelux.com/home/>, consulté le 20 avril 2020.
- L’Echo (2018), "Le Grand Prix de Spa-Francorchamps représente un retour sur investissement de 315%". En ligne : <https://www.lecho.be/entreprises/sport/le-grand-prix-de-spa-francorchamps-represente-un-retour-sur-investissement-de-315/9974377.html>, consulté le 20 avril 2020.
- Lassalle, F. (2015). Management des organisations sportives. Caen, France: EMS Editions.
- Loret, A. (2004), Concevoir le sport pour un nouveau siècle, PUS.
- Piéron, M., de Knop, P. (2000) Gestion et organisation du sport en Belgique, Vol. 7, Société & et sport

- Porsche (2021), Porsche aims for balance sheet CO2 neutrality in 2030. En ligne : <https://www.porsche.com/international/aboutporsche/e-performance/magazine/co2-neutrality-2030/>, consulté le 18 juillet 2020.
- Porter, M. E., Choix stratégiques et concurrence : techniques d'analyse des secteurs et de la concurrence dans l'industrie, Economica, 1982.
- RACB (2019), Conditions de participations. En ligne : <http://www.racbnationalteam.be/fr/inscriptions.cfm>, consulté le 10 juillet 2020.
- RACB (2019), Stage Silver. En ligne : https://www.racbracingschool.be/les_infos_pratiques-328.html, consulté le 10 juillet 2020.
- Red Bull (2021), Thierry Neuville. En ligne : <https://www.redbull.com/be-fr/athlete/thierry-neuville>, consulté le 20 avril 2020.
- Skeete, J.-P. (2019) The obscure link between motorsport and energy efficient, low-carbon innovation : Evidence from the UK and European Union, Journal of Cleaner Production, Volume 214, Pages 674-684
- Škorić, Sanela (2018) Characteristics of sport managers and challenges facing sport organisations // An Enterprise Odyssey: Managing Change to Achieve Quality Development / Načinović Braje, I. ; Jaković, B. ; Pavić, I. (ed.). Zagreb: University of Zagreb Faculty of Economics & Business. pp. 497-503.
- Tranter, P. J., Lowes, M. D. (2005) The place of motorsport in public health: an Australian perspective, Health & Place, Volume 11, Issue 4, Pages 379-391
- VAS, A. (2016), Le modèle de Porter. Stratégie d'entreprise, cours ECGE1315 2016-2017, Université Catholique de Louvain.
- Vedia (2020), Le Grand Prix F1 à Francorchamps ne coûtera pas 1 euro à la Région Wallone. En ligne : https://www.vedia.be/www/video/info/economie/le-grand-prix-f1-a-francorchamps-ne-coy-tera-pas-1-euro-a-la-region-wallonne_101951_89.html
- Volkswagen (2021), Active. En ligne : <https://www.volkswagen.be/fr.html>, consulté le 18 juillet 2020.
- Wikipédia (2020), Sport automobile en Belgique. En ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Sport_automobile_en_Belgique, consulté le 20 avril 2020.

- Wikipédia (2021), FFSA Academy, En ligne :
https://fr.wikipedia.org/wiki/FFSA_Academy, consulté le 14 mai 2021.

Annexes

1. La diversité du parc automobile belge :

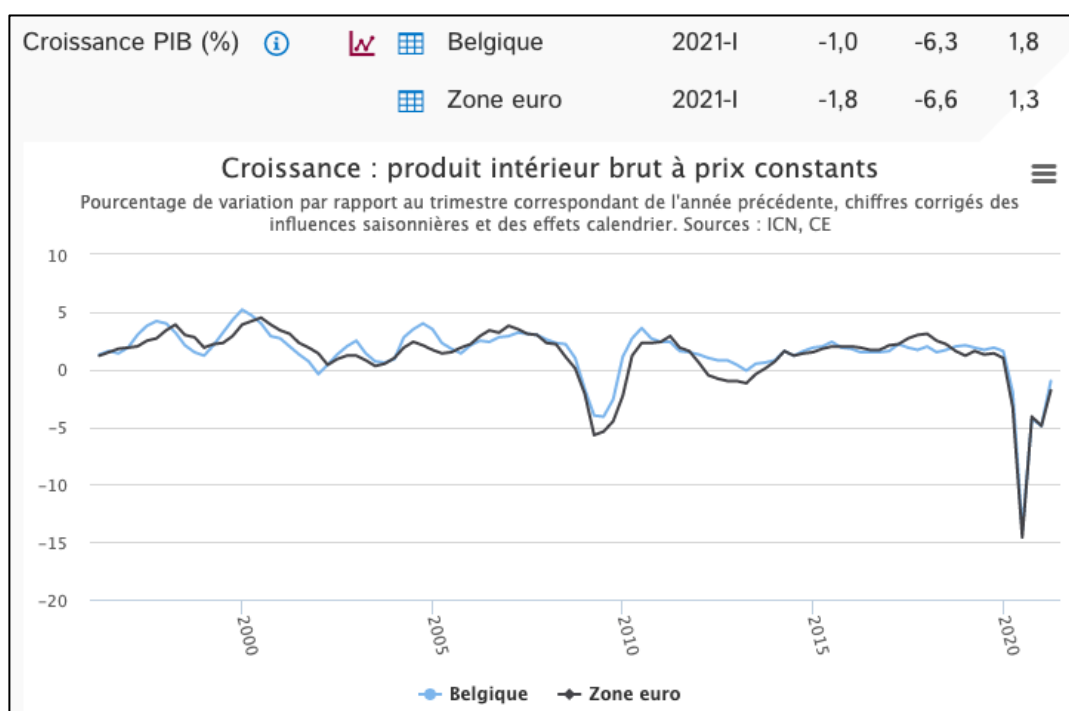
Depuis 5 ans, le nombre de voitures roulant au diesel diminue chaque année un peu plus vite. En 2020, on dénombre 6,3% de voitures diesel en moins qu'un an plus tôt. Le nombre de voitures diesel s'élève ainsi au 1^{er} août à 2.815.755 exemplaires. Parallèlement, le nombre de voitures essence continue d'augmenter (+5% en 2020) et atteint 2.843.903 exemplaires. Les voitures essence représentent à présent 48,3% du parc des voitures personnelles pour 47,8% pour le diesel.

Loin derrière ces deux principales motorisations du parc belge, on retrouve en troisième position les 154.807 hybrides représentant 2,6% du total. Ce type de motorisation a quintuplé en 5 ans. Les voitures électriques ne représentent 'que' 0,4% du parc malgré la plus forte augmentation annuelle (+56,4%) : on en trouve 23.983 sur nos routes. Enfin, on observe une légère augmentation des voitures au gaz (+0,2%) pour s'établir à 14.957 exemplaires.

Outre les voitures privées, la Belgique compte 16.422 autobus et autocars, 910.356 véhicules utilitaires pour le transport de marchandises, 52.802 tracteurs, 196.504 tracteurs agricoles et 78.469 véhicules spéciaux, ce qui porte le parc des véhicules à 7.143.142 unités. On dénombre par ailleurs 507.996 motocyclettes inscrites en Belgique.

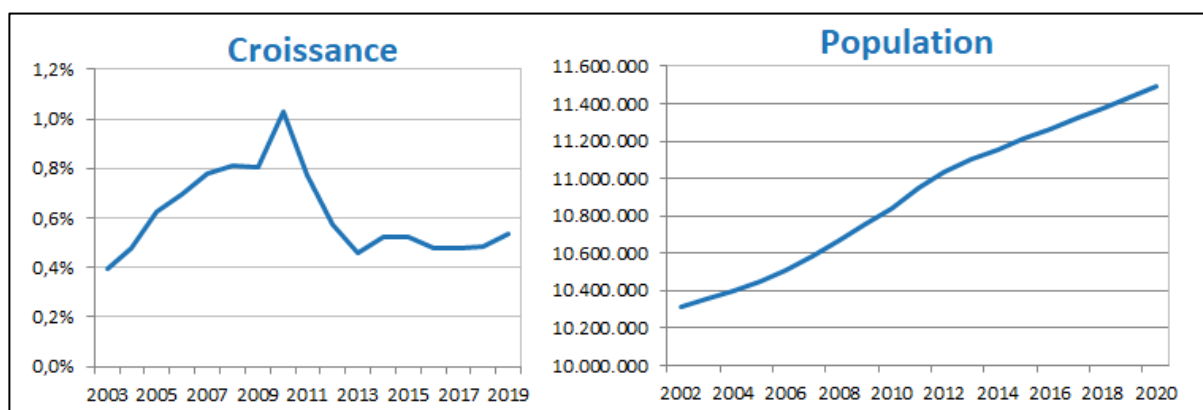
En ligne : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules>

2. Évolution du PIB belge :



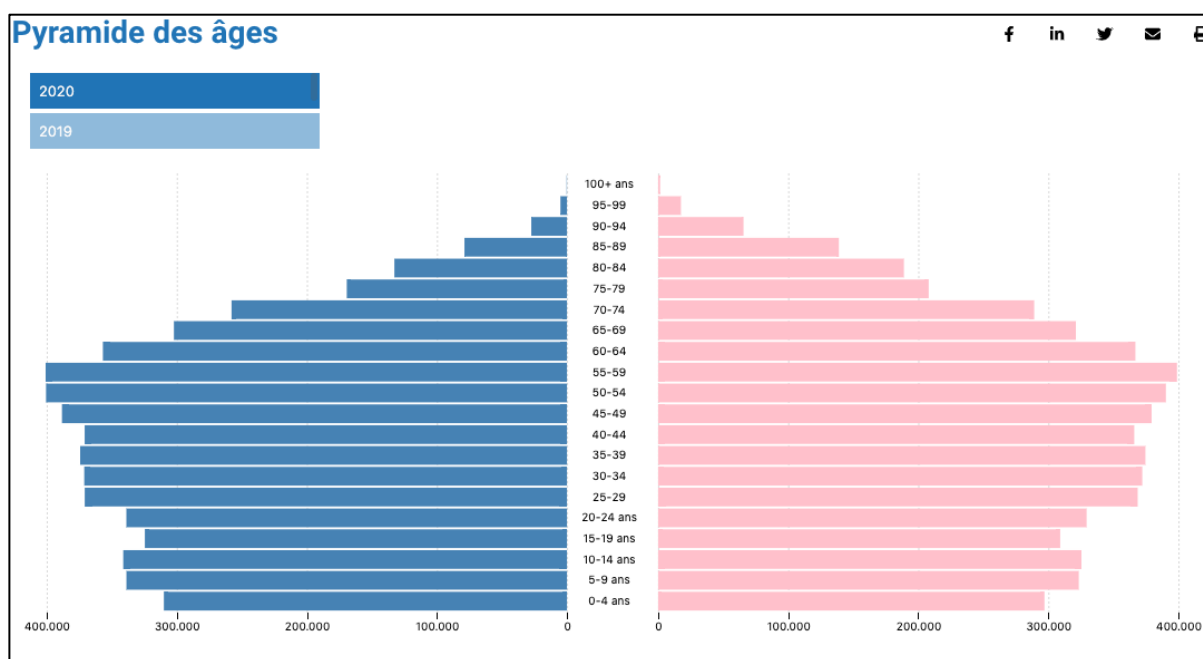
En ligne : <https://www.nbb.be/fr/statistiques/generalites/chiffres-cles>

3. Croissance et population belge :



En ligne : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population>

4. Pyramide des âges en Belgique :



En ligne : <https://statbel.fgov.be/fr/figures/pyramide-des-ages#print>

5. Interview de Céline Coppieters, co-fondatrice de BYPP

Céline, est-ce que tu peux déjà commencer par un peu te présenter : qu'est-ce que tu fais dans la vie, tes études, tes objectifs futurs et également ta relation par rapport à BYPP et par rapport au sport automobile ?

Je suis étudiante dans l'événementiel à l'IHECS. Concernant le sport automobile, j'ai commencé le karting à mes 8 ans. J'ai depuis gagné plusieurs titres de championnes de Belgique et j'ai rejoint l'équipe du karting en tant que coach de Wavre en 2017 à leur ouverture. J'ai appris là-bas à connaître beaucoup d'enfants et leurs parents. Parmi eux, certains m'ont proposé de participer avec eux aux 24 heures karting de Spa. C'est de cet événement qu'est née l'idée de créer une asbl et de m'intégrer en tant que coach dans cette association. Cette idée est donc surtout venue d'Éric Vandooren, un des parents. Pour ma part, ce qui m'intéressait alors et qui m'intéresse toujours est le fait d'apprendre aux plus jeunes. J'ai toujours voulu être impliquée dans la formation des jeunes donc l'idée de BYPP m'a tout de suite plu.

Y avait-il autre chose que le côté formation et coaching qui te plaisait chez BYPP ?

Le premier aspect qui m'intéressait était le coaching et de transmettre mon savoir. Au-delà de cela, il y avait à la base un discours de "donner et recevoir". En effet, Éric nous avait dit que l'on aurait l'occasion de faire nos premiers pas en sport automobile en remerciement de notre travail pour l'ASBL. Enfin il y avait aussi le côté apprentissage en société car personnellement j'ai comme projet plus tard de créer ma propre société. Du coup, faire partie de BYPP qui est une toute nouvelle ASBL, ça pouvait m'apporter que du positif. Savoir comment ça se passe de commencer à 0, comment se développer, etc.

Comment tu vois cette année 2020 avec les arrêts de toutes les activités à la suite de la crise du Covid-19 ?

BYPP est une ASBL qui organise 2 championnats de karting électrique : les poussins de 6 à 12 ans et les juniors de 13 à 18 ans. Ensuite, nous organisons des coachings privés individuels et également des coachings collectifs avec nos partenaires : les kartings de Wavre et de Gand. La dernière chose c'est qu'on organise des modules d'entraînement qui touchent à différents métiers du sport automobile. La toute première activité qu'on a fait en 2020 c'est d'abord une présentation c'est-à-dire qu'est-ce qu'on fait, qu'est-ce qu'on va faire, quelles sont les différentes activités, etc.

Avant même de commencer les courses, on a fait un module d'entraînement avec Thomas Bastin qui est journaliste et commentateur automobile. Lors de cet événement, on a eu seulement une dizaine de jeunes donc on s'est rendu compte qu'on devait plus communiquer sur nos activités. Après cette activité sont venues les premières courses. Nous avons également organisé un deuxième module avec Édouard Mondron sur comment gérer ses émotions et formuler ses objectifs. Au total sur l'année, nous avons donc fait 2 modules et 2 fois 2 courses. Nous sommes satisfaits de cela compte tenu des circonstances, surtout quand on sait que nous avons des jeunes inscrits de manière fixe. Nous sommes contents d'avoir eu une demi-année pour montrer qui nous étions.

La multitude d'activités proposées par BYPP est d'un point de vue extérieur la caractéristique principale de l'entreprise. Comment vous est venue l'idée d'associer le coaching aux divers modules ?

La première idée partait sur la compétition : nous voulions organiser des courses. Après réflexion, on s'est dit qu'il y avait pas mal d'organisation telles que le BIKC ou le BNL qui organisaient déjà des compétitions. Ensuite, de mon expérience personnelle, je me suis dit que j'avais commencé et progressé toute seule et je me suis dès lors dit qu'il faudrait que les jeunes puissent progresser plus rapidement et de manière encadrée. De là s'est ajouté l'idée du coaching. Enfin l'idée des modules complémentaires nous est venue lorsque l'on a réfléchi à tous les jeunes qui sont intéressés au sport mais qui, à l'âge adolescent, décideront peut-être de se concentrer sur leurs études. Ces modules visent donc les jeunes qui ne sont pas entraînés sur piste mais qui aiment ce qui se passe autour du sport. Gestion de la course, journalisme, etc. Il faut d'abord faire connaître ces métiers aux enfants afin de le montrer qu'il n'y a pas que la piste. Intégrer ces modules permettait de faire découvrir ces métiers aux plus jeunes.

Il n'y a pas d'organisation comparable à BYPP en Belgique. Il y a pas mal d'entités qui organisent des coachings et courses. La seule organisation que je connaisse qui soit comparable c'est en France qui s'appelle la FFSA. C'est une école qui forme les jeunes dans le sport automobile et qui donne également des cours. C'est plus un encadrement scolaire axé sur le sport automobile alors que nous ce sont plus les métiers qui touchent au sport automobile.

Est-ce que la WIK Academy, par exemple, est un de vos concurrents dans la formation des jeunes ?

J'ai travaillé comme coach à l'académie. C'est une fois par semaine, on va faire rouler des jeunes, les coacher et débriefer mais ça s'arrête là. Il n'y a pas vraiment de suivi sauf si les personnes viennent chaque semaine, ce qui n'est pas toujours possible. Chez nous, ils ont le temps de s'entraîner entre les courses, d'évoluer à leur rythme avec les coachings et puis de se montrer en compétition. Je ne dirais pas que la WIK Academy est un concurrent mais ils sont plutôt complémentaires parce que les jeunes qui participent à l'académie prennent de l'expérience et viennent se montrer après chez nous.

Du point de vue du personnel, manque-t-il l'une ou l'autre compétence au sein de l'entreprise ?

Je pense que c'est un peu tôt pour juger. Concernant les 4 parents, chacun a son rôle et sa place. Dans les membres plus jeunes, on a commencé avec Quentin comme coach et Jeremiah en communication et plus tard est venu s'ajouter Antoine pour ses compétences en marketing mais il se retrouve à faire de la communication avec Quentin. Il y a donc déjà un souci au niveau de la communication au sein de l'entreprise et de la répartition des rôles. De plus, Antoine et Quentin sont sensés s'occuper de la communication sur le terrain mais Antoine est souvent absent et Quentin est trop timide. Pour ce qui est de la communication externe c'est Jeremiah et moi mais nous n'avons pas souvent le temps de nous en occuper. C'est assez compliqué d'organiser cela est je pense donc qu'un responsable communication qui soit rémunéré ayant des connaissances dans le sport automobile serait le bienvenu dans l'équipe, afin de s'occuper de tout, notamment des réseaux sociaux. On a également des arrangements afin d'avoir des interviews lors de divers événements grâce à nos connaissances et nos relations, donc par exemple un journaliste ne serait pas utile chez nous.

Pourquoi se tourner uniquement vers l'électrique ?

On pense que c'est le futur. En effet, en créant le championnat électrique, on avait une empreinte plus verte. On voulait également se démarquer par exemple du BIKC. Selon nous, dans quelques années tous les kartings seront électriques.

Comment vois-tu le futur du sport automobile en Belgique et dans le monde ?

Il faut savoir se mettre à la place d'une personne qui a découvert le sport automobile il y a peu de temps et pas uniquement réfléchir comme un passionné depuis 15 ans. Cela permet de visualiser le côté humain, sociétal et environnemental de la discipline, au-delà du sport. Il faut également penser aux nombreux dangers du sport. Cette vision nous fait réfléchir différemment et nous fait remettre en perspective ce qui est vraiment mieux par exemple entre le Formule 1 et la Formule E. Selon moi, le futur du sport automobile peut aller dans beaucoup de directions différentes. Notamment, la place de la femme prend beaucoup plus d'ampleur qu'avant. Il suffit de voir les FIA Motorsport Games, leur discipline karting demande 1 homme et 1 femme dans les équipes. Au-delà de cela, l'électrique va prendre sa place mais ne va remplacer complètement les sports existants. Enfin, le sim-racing va devenir très importants car il possède de nombreux avantages : son accessibilité aisée, sa popularité dans les grandes marques, etc.

Que penses-tu devoir changer dans ton organisation à l'heure actuelle ?

Il faudrait sans doute aplatir la hiérarchie afin de faciliter la communication et de rendre la prise de décision plus égale. Je pense qu'à chaque décision, l'entière responsabilité de l'ASBL devrait être consultée. Nous sommes une jeune entreprise et on devrait y aller plus doucement.

Comment caractérises-tu le projet : le but et la manière de l'atteindre ?

Il n'y a pas eu de demande spécifique, c'est nous qui sommes venu avec l'idée et l'envie de toucher plus de gens. Le but de BYPP c'est de faire évoluer de la meilleure des façons et plus rapidement un jeune pour avoir un top niveau et le faire devenir plus facilement professionnel. Il s'agit de l'encadrer et ne pas le laisser faire seul.

J'aimerais également rajouter un mot sur les difficultés rencontrées : la difficulté de se mettre d'accord sur la hiérarchie, la difficulté de se mettre d'accord sur les différentes activités, etc. Ce qui a été difficile, c'est la prise de décision commune. Déterminer les objectifs et la manière d'y arriver est compliqué quand on se lance. Autrement, le côté financier n'est pas non plus facile à gérer car le capital apporté était faible. Par rapport à cela, on s'est dirigé vers l'électrique également pour notre image afin d'attirer plus de sponsors.

6. Interview d'Audrey Hanquet, co-fondatrice et administrateur de BYPP.

Audrey, pourrais-tu commencer par te présenter et expliquer ton rôle/ta relation au sein de BYPP ?

C'est une succession d'événements. J'ai accompagné pour la première fois mon fils Quentin au karting de Wavre parce que ça le bottait. Il s'est lancé corps et âme là-dedans. Dans le parcours, j'ai rencontré d'autres parents qui avaient la même envie pour leurs enfants et donc on a créé une équipe de karting. De fil en aiguille on s'est dit « pourquoi est-ce que on ne ferait pas plus qu'une équipe de karting ? » j'avoue que c'était principalement l'idée d'Éric de se dire tiens est-ce qu'on n'aiderait pas les jeunes dans le karting parce que nous même quand on a commencé on ne connaissait rien.

On a donc créé l'ASBL BYPP. Pas tout à fait au bon moment puisqu'après il y a eu le Covid mais voilà ça partait de l'idée de pouvoir encadrer les jeunes à partir de 6-7 ans pour qu'ils puissent évoluer dans le monde du karting donc les encadrer leur dire où aller les coacher et leur organiser un championnat spécifique.

Moi mon rôle là-dedans c'est, vu qu'on a des parents fondateurs, administrateur dans l'ASBL.

Est-ce que quand vous avez eu l'idée de de créer c'était l'ASBL c'était juste voilà on se dit qu'on va aider les jeunes dans leur formation ou bien vous avez repéré un manque ou une demande et vous vous êtes dit il y a une opportunité et on va essayer de combler cette demande ?

On s'est basé tous sur notre propre vécu où on a commencé avec nos enfants à des âges un peu différents puisque les autres avaient plutôt 13-14 ans et le mien 17 ans quand il a commencé mais voilà on ne connaissait pas du tout le milieu on ne savait pas très bien où trouver les kartings, ce que ça valait, etc. En résumé, pourquoi pas leur donner un cadre pour leurs enfants.

Maintenant que l'entreprise est sur pied, comment est-ce que tu vois les objectifs à court ou à long terme de BYPP ? Est-ce que c'est encore un peu trop tôt pour parler vraiment d'objectifs clairs ?

On a été vachement perturbé par le covid. On a présenté l'ASBL au WIK le 23/2/2020 avant le premier confinement donc voilà ça a mis tous nos plans par terre car on a presque perdu une année. Du coup les objectifs c'était déjà la 1ère et la 2ème année réussir à se faire connaître et avoir de plus en plus de membres. Ensuite, jouer un rôle dans le milieu du kart électrique comme servir de championnat pour avoir le participant aux jeux olympiques de la FIA puisque là aussi c'est du kart électrique. Mais en tout cas pour moi l'objectif principal c'était d'aider des enfants à trouver leur chemin et qu'ils s'amuse là-dedans, qu'ils aient des modules de formation qui leur conviennent et qu'on soit de plus en plus connu. C'est-à-dire de plus en plus de membres et puis faire une communauté dans laquelle ils se supportent l'un l'autre quand ils font des compétitions.

Vous êtes tous bénévoles dans l'ASBL et du coup je me posais la question quels sont vos moyens de financement pour organiser toutes les activités les championnats, etc. ?

Jusqu'à présent c'était vraiment la différence entre les accords qu'on avait avec les 2 kartings avec lesquels on fonctionne donc principalement le WIK qui est un de nos partenaires principaux mais aussi le karting de Gant où 2 cours juniors ont lieu.

Ils nous ont fait des prix intéressants et ce qu'on demande comme cotisation aux membres et la participation aux courses couvre ces coûts.

Par rapport à ça, l'idée c'est d'avoir des sponsors qui nous aident dans l'aventure qui croient en nous et qui nous financent pour pouvoir organiser des modules correctement pour les enfants. Jusqu'à présent ceux qui ont donné les modules c'étaient Thomas Bastin et Édouard Mondron, ils venaient nous aider gratuitement.

Est-ce que de ton point de vue personnel il y a des choses qui devraient changer dans l'organisation de l'ASBL pour pouvoir mieux gérer les activités ?

C'est sur une petite période que je peux juger mais c'est sûr que voilà un peu plus de structurer un et un peu plus de gens au niveau administrateur je pense que ce serait le bienvenu. Parce que voilà il y a des profils différents dans les administrateurs et donc voilà il faut que derrière on planifie parfois peut être un peu mieux les choses.

On a découvert les règles RACB, les licences, les visites médicales, tout ça ce sont des choses qu'on ne connaissait pas donc on se professionnaliserait avec le temps. Il n'y a pas beaucoup d'expériences.

Quelle est la hiérarchie au sein de BYPP ?

Il est marqué dans les statuts de l'ASBL qu'il faut que tous les administrateurs soient d'accord. On ne prend les décisions que lorsque les 3 administrateurs sont d'accord. Après voilà dans les faits c'est clair que Éric vient avec beaucoup plus d'idées et nous met devant le fait accompli parce qu'il y a toujours matière à discussion mais voilà parfois c'est juste un peu tard pour rechanger si on n'est pas d'accord.

Est-ce que vous avez des concurrents qui pourraient proposer les mêmes services ?

Dans BYPP il y a l'organisation d'un championnat certes mais aussi tout l'encadrement autour donc y'a des modules de formation qui sont aussi bien théoriques que pratiques. Par exemple ce qu'on aurait dû faire l'année passée c'était aux 24h de Spa-Francorchamps c'était d'aller visiter avec les jeunes une écurie. Édouard a expliqué aux enfants comment gérer leurs émotions dans les courses, on a encore des sessions de coaching plus le championnat plus le fait qu'au sein de BYPP ceux qui sont les plus doués coachent les moins doués et ainsi de suite. Et donc ça je pense qu'il n'y a pas d'autre ASBL en Belgique.

Donc c'est plus qu'un championnat et ça je pense qu'effectivement en Belgique y'a pas d'autre entreprise faisant cela. Il y a des équipes mais voilà tu n'as pas le fait que c'est ouvert à tout le monde tu n'as pas le fait que y'a ces modules de formation qui sont axés sur 4 points importants de la course automobile donc non il n'y a pas d'autres choses similaires pour l'instant je pense.

On a parlé des objectifs et des buts au début de l'interview, est-ce qu'il y a quelques choses actuellement en place afin d'atteindre ces buts ? Tu as mentionné le besoin de sponsors, y a-t-il autre chose en place ou justement, qu'il manque ?

De la structure et de la dépendance pour chaque pôle. Par exemple, la communication qui pourrait faire son travail en groupe sans passer par les administrateurs. Après voilà il faut évoluer je pense que si on a vraiment énormément de succès y'a peut être quelqu'un à temps plein ou à temps partiel qui sera nécessaire mais aujourd'hui on doit surtout avoir de la passion et du temps.

Une certaine division des activités et une division du travail qui serait peut-être plus adaptée pour que les gens puissent faire leur tâche de la meilleure des manières ?

Tout à fait mais je pense que ça viendra avec le temps. C'est la première fois je crois pour tout le monde donc je pense qu'une fois qu'on aura une année complète que naturellement les choses vont se mettre beaucoup plus facilement. On aura juste des alignements rapides en disant voilà on va faire ça et ça et c'est okay.

Souhaites-tu rajouter quelque chose à cette interview ?

Ce qui est primordial c'est qu'on va encadrer les jeunes mais dans un set de certaines valeurs : dans le respect de l'autre tout en étant évidemment combatif dans les courses mais toujours dans le respect de l'autre. On ne tolère pas du tout les enfants qui râlent, qui insultent.

De plus, on essaie de garder le fait que les plus doués coachent les moins doués et ça je pense c'est vraiment une valeur fondamentale de de l'ASBL. Le jour où ça devient quelque chose où on ne veut que les meilleurs et les pousser à fond et on oublie toutes ces valeurs là ce sera quelque chose en tout cas qui ne m'intéresse sera plus. C'est un peu une condition dans le bon fonctionnement de des activités de BYPP.