

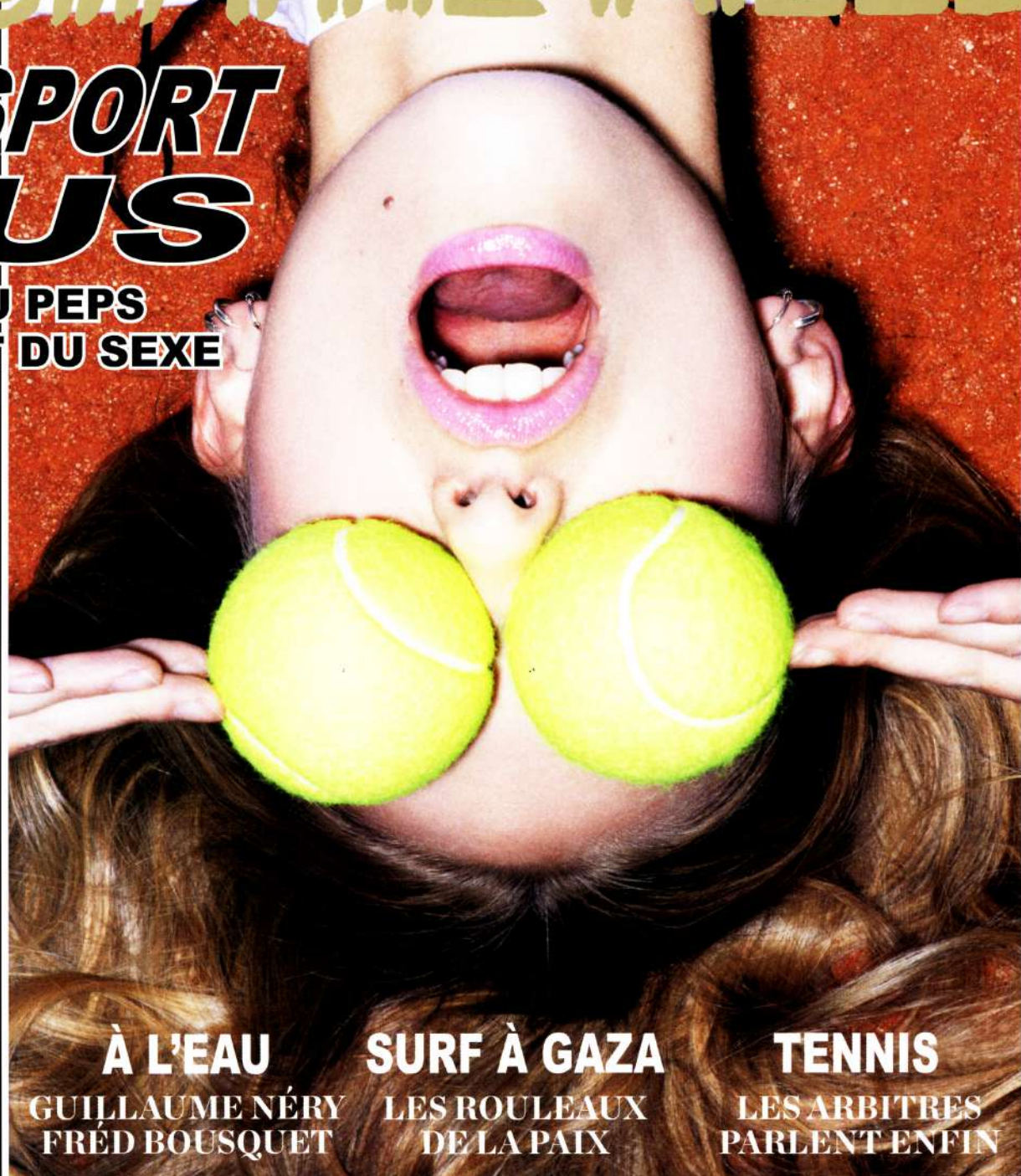
★ SPORT CULTURE SUR LE TERRAIN

NUMÉRO 1 ★

# ON THE FIELD

## SPORT US

**DU PEPS  
ET DU SEXE**



**À L'EAU**

GUILLAUME NÉRY  
FRÉD BOUSQUET

**SURF À GAZA**

LES ROULEAUX  
DE LA PAIX

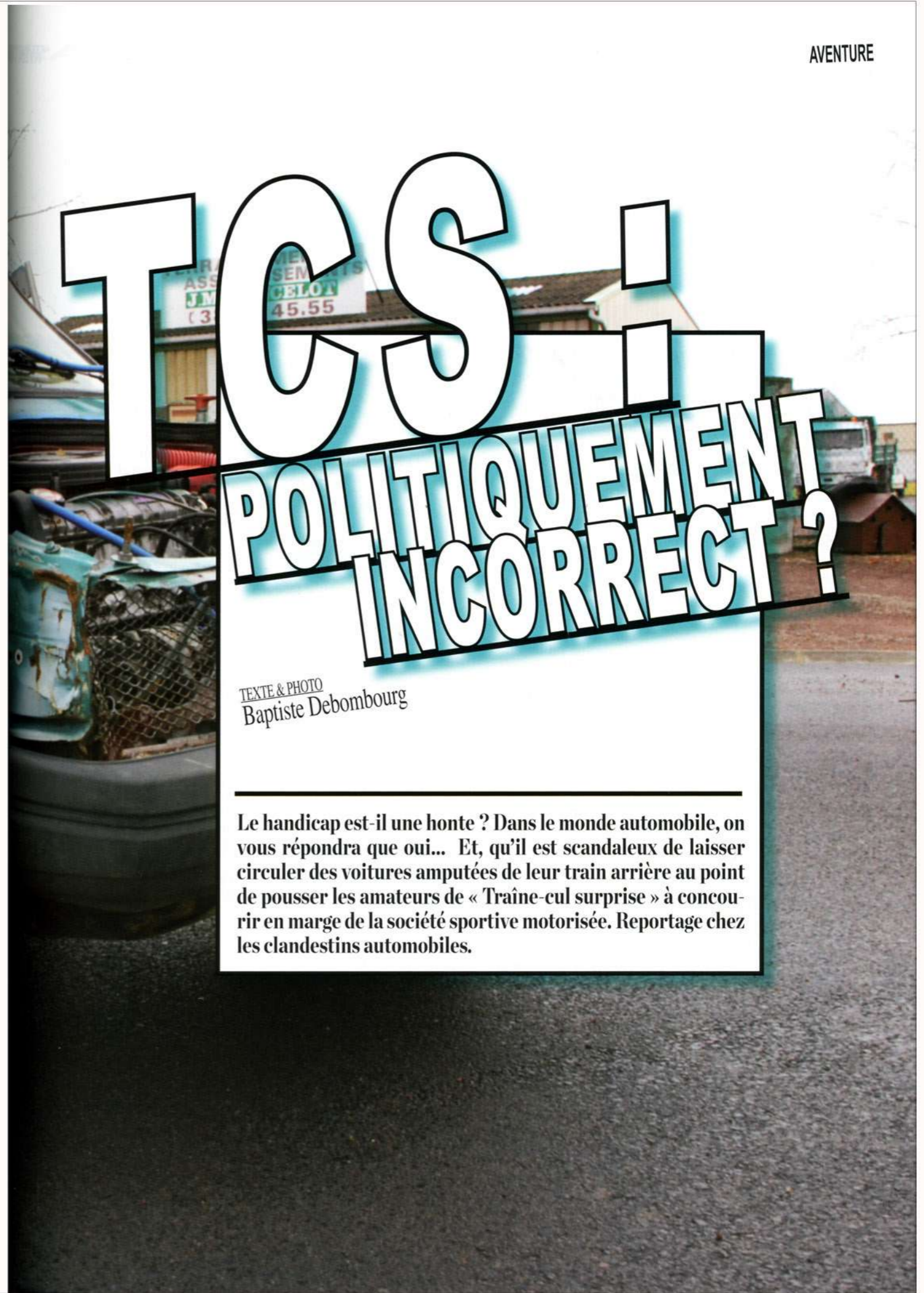
**TENNIS**

LES ARBITRES  
PARLENT ENFIN

ÉTÉ 2011 Be : €7,00 - IT / NL / LUX : €7,50 - DE : 10€ - UK : £7,50 - Suisse : 12 CHF

L 19030 - 1 - F: 5,00 € - RD





TEXTE & PHOTO  
Baptiste Debombourg

Le handicap est-il une honte ? Dans le monde automobile, on vous répondra que oui... Et, qu'il est scandaleux de laisser circuler des voitures amputées de leur train arrière au point de pousser les amateurs de « Traîne-cul surprise » à concourir en marge de la société sportive motorisée. Reportage chez les clandestins automobiles.

**C'EST AU COURS DES ANNÉES SOIXANTE**

que Rémy Julienne, Gil Delamare (Gilbert Yves de la Mare de Villenaise de Chenevarin), cascadeurs, et Germain Tison, technicien du cinéma, travaillent à la construction de voitures particulières pour les besoins du septième art. La séquence est maintenant connue de tous : au cours d'une poursuite de voitures, un accident ampute la partie arrière de l'un des véhicules qui, malgré le choc, continue sa course à l'aide des deux roues avant de l'appareil. Louis de Funès, Bourvil et Belmondo s'illustreront dans cette cascade automobile.

La demi-voiture fait donc son entrée en 1966 avec *Opération San Gennaro* de Dino Risi, puis deux ans plus tard avec *Le Cerveau* de Gérard Oury qui inaugure, avec une DS Citroën, le procédé de la voiture coupée en deux qui continue de rouler. La réussite de ce type d'effet motive ainsi d'autres réalisateurs à réutiliser cette formule jusqu'à John Glenn qui, avec *Dangerusement vôtre* (1985), place James Bond en personne au commandes d'une Renault-11 amputée. Quelques années plus tard, Germain Tison dépose un brevet pour l'invention de la demi-voiture sous le nom de « Traîne-Cul Surprise ». Il accompagne son concept automobile d'un cahier des charges précises en vue d'organiser des compétitions de demi-voitures.

Les premières courses ont lieu à Seignelay sous la direction de Germain Tison qui voit très vite son invention gagner le coeur d'apprentis mécaniciens-pilotes. Ces passionnés créent alors leurs propres associations et organisent un championnat inter-régional de demi-voitures.

Les courses de T.C.S. existent depuis environ une dizaine d'années. Elles sont organisées par les clubs départementaux de l'Yonne (89) du Loiret (45), de la Seine et Marne (77), de la Dordogne (24) et de l'Oise (60).

**L'originalité de ce sport tient en premier lieu à la particularité du véhicule. Les demi-voitures sont préparées par des amateurs qui récupèrent d'anciens véhicules et les transforment.**

La partie arrière de l'automobile est amputée au niveau du siège du conducteur, tandis que, sur l'axe de la coupure, des roues de chariot sont soudées en guise de train arrière. Ces demi-voitures sont donc des véhicules qui fonctionnent uniquement en traction-avant. Chaque véhicule a son lot de particularités, son moteur, ses systèmes mécaniques propres (injection, turbo, etc...), et ses décorations. Pour des raisons de sécurité et d'économie, la puissance des véhicules est limitée à sept chevaux fiscaux. Aujourd'hui, le parc national auto du TCS compte plus de 300 véhicules.

Le pilotage d'une demi-voiture s'apparente à de la conduite sur neige : la mauvaise tenue de route entraîne des dérapages

et quelquefois même une perte de contrôle du véhicule. L'absence d'équilibre de l'appareil favorise donc les cascades, les tonneaux et les accidents. Néanmoins, toutes les compétitions sont rigoureusement encadrées par un directeur de course et des commissaires de piste. Pompiers et médecins sont présents afin de pouvoir assurer, en cas d'urgence, les interventions de secours.

Les rassemblements de clubs sont l'occasion de courses-spectacles ouvertes au public dans chaque département. Les pilotes participent tout au long de l'année à un championnat interrégional. Cette compétition se divise en plusieurs manches qui ont lieu toutes les deux semaines. Les courses se déroulent sur des circuits de terre damée, aménagés dans des champs agricoles. Le TCS reprend les règles traditionnelles de la compétition automobile : essais libres, qualifications, courses et remises officielles des prix. Les véhicules concourent par groupes de dix et sont limités en vitesse par la configuration du circuit. Les financements du championnat proviennent en grande partie des amateurs eux-mêmes, mais aussi des associations qui les réunissent. La participation à la compétition est simple, il suffit d'avoir son permis B et un véhicule construit aux dites normes.

**L'existence du TCS pose problème et suscite des hostilités, à commencer par les fédérations automobiles agréées.**

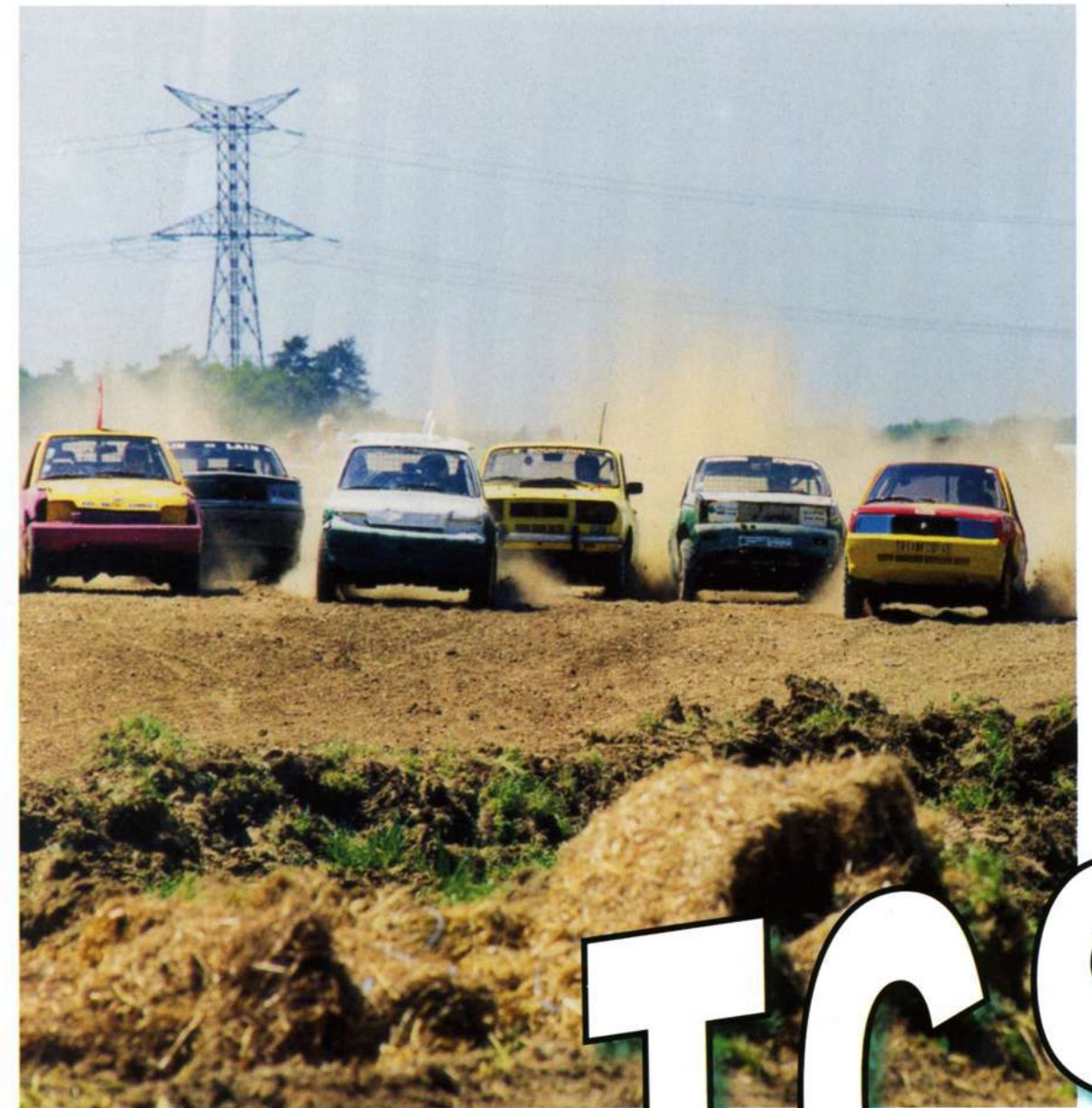
Celles-ci ont toujours refusé catégoriquement de reconnaître l'existence des demi-voitures et encore moins leurs courses. Un organisme a cependant accepté de prendre le TCS sous sa coupe afin de lui offrir un statut législatif qui lui permette d'exister, il s'agit de la Fédération Nationale des Foyers Ruraux (FNFR)\*.

Officiellement, le problème se situe à un niveau purement technique : les demi-voitures comptent bien quatre roues mais ne possèdent que deux freins sur les roues avant motrices. L'invention de Germain Tison ne peut donc correspondre à aucun règlement établi pour l'automobile classique à quatre roues/quatre freins. De ce fait, et en l'absence de fédération automobile officiellement reconnue, il est quasiment impossible de légitimer toute compétition de demi-voitures bien que les organisateurs s'astreignent à respecter les normes de sécurité habituelles. Chaque manifestation soulève son lot de difficultés et d'incompréhensions de la part des organismes administratifs responsables de la sécurité (mairies, préfetures).

Officieusement, c'est l'amputation arrière du véhicule qui constitue le véritable obstacle à la reconnaissance du TCS



Au départ, Germain Tison préparait des véhicules pour le cinéma. C'est à lui que nous devons l'idée originale d'organiser des courses de Traîne-cul.



Le pilotage des TCS : empattement court, manque d'adhérence sur l'arrière et circuit sinueux sur terre...

**TCS**



# Le pilotage d'une demi-voiture s'apparente à de la conduite sur neige : la mauvaise tenue de route entraîne des dérapages et quelquefois même une perte de contrôle du véhicule.



L'idée de départ n'est pas d'organiser des courses mais de présenter au public un spectacle mettant en scène des véhicules personnalisés.

comme pratique sportive. L'existence de ces machines transformées constitue, pour certains une forme de déshonneur appliqué à l'image de l'automobile classique. Aux yeux des puristes, la demi-voiture est une sorte d'engin handicapé qui se ridiculise autant qu'il démystifie l'une des plus grandes inventions du XXe siècle.

Certaines associations ou groupes d'influence auraient même tenté à plusieurs reprises de racheter le brevet du TCS déposé par Germain Tison afin d'éradiquer ou de s'approprier les courses de demi-voitures. Celles-ci nuisent à la représentation collective et au symbole que la publicité souhaite donner de la voiture à chacun. Face aux politiques industrielles et médiatiques des grands constructeurs, la demi-voiture constitue une dérive ludique et satirique des liens entre l'homme et la machine. Par ailleurs, les courses de TCS se posent en parallèle au championnat automobile classique dont elles font ressortir – malgré elles – un certain nombre de clichés qui se retrouvent alors comme « désamorcés » par la situation.

L'objectif essentiel n'est pas ici celui d'une politique sportive de concurrence acharnée mais plutôt un moyen d'envisager la course comme un moment de jeu et de partage.

Le TCS représente un accès démocratique au sport automobile et au pilotage pour tous. C'est, entre autres, un formidable outil pédagogique pour la sécurité routière : les pilotes, habitués à une conduite déséquilibrée, acquièrent des réflexes de contrôle en cas de pertes d'adhérence. Le coût de fabrication d'un engin étant très peu élevé, la demi-voiture constitue une sorte de provocation au monde de l'automobile et notamment aux investissements coûteux des grands constructeurs dans les compétitions sportives de haut niveau. Parce qu'elle est un objet de récupération bon-marché, la demi-voiture critique la nature du sport automobile et les limites de notre société de consommation.

De par sa nature irrévérencieuse, le TCS se voit donc aujourd'hui contraint et forcé d'exister de façon marginale. Dans le paysage du sport automobile « officiel », nulle trace de la présence du TCS et du concept de Germain Tison...

*Baptiste Debombourg*

Pour participer à une compétition, le véhicule doit correspondre au cahier des charges et être contrôlé par la commission d'homologation



# TCS!

## PROJET DU FILM " T.C.S. " : Baptiste Debombourg & Antoine Melchior

Le film « T.C.S. » est une réflexion poétique sur la société contemporaine. Cette réalisation documentaire se présente sous la forme d'un voyage initiatique au sein d'un univers socio-culturel particulier.

Partant d'une invention mécanique originale et du désir philanthrope de son concepteur, Germain Tison, le film raconte comment l'occurrence d'une pratique de cascade au cinéma crée – par le biais d'un sport amateur inédit – une culture singulière. Le « T.C.S. », pour ne pas le nommer est une sorte de course automobile amateur non-officielle qui fait s'af-

fronter, sur des terrains agricoles transformés, des demi-voitures customisées. Le « T.C.S. » est un point de rencontre et un terrain d'entente. Il propose implicitement de retrouver la cohésion sociale dans le partage à plusieurs. L'entraide y est le mot d'ordre. Il s'agit ici de corps social mais aussi de culture : la course est une scène ouverte à l'imaginaire de chacun. Emprunt de références transformées, cet univers populaire et décalé laisse à ces différents acteurs le soin de se revendiquer en toute liberté.

Brevetée en 1993 par Germain Tison, la demi-voiture est un fédérateur social autant qu'il fait s'incarner les particularismes de chacun. Entre volonté de puissance et absurdité de l'être, personne n'échappe ici à ses propres

limites. La demi-voiture offre une puissante mécanique de projection de soi. Dans ce jeu spectaculaire, l'homme – toujours faillible – révèle alors ici, sa part subtile d'humanité. Les diverses interdictions opposées à la pratique de ce sport donnent enfin lieu à une enquête ouvrant des pistes de réflexions autour du conflit qui se joue ici, de façon locale, entre l'homme et la société dite moderne. Interdits, gênes, limites. Le « T.C.S. » interroge nos identités sociales et culturelles prédéterminées. Sport philanthropique d'où s'échappe un univers hybride, Germain Tison confronte, par le biais de son invention, une part de l'homme à ses propres réalités.

## Germain Tison

60 ans : technicien du cinéma, pilote de course, mécanicien inventeur et breveté du « Traîne-Cul Surprise » Germain Tison est un self-made-man.

L'invention du TCS résonne dans sa vie comme l'aboutissement d'un parcours professionnel éclectique. Les courses de demi-voitures sont le résultat d'un cheminement où s'entrecroisent la mécanique, les courses et le cinéma. Lorsqu'il dépose le brevet de la demi-voiture en 1993, l'homme ignore encore qu'il tient ici l'une des plus belles récompenses de son existence.

Jeune apprenti-mécanicien, Germain Tison est un passionné de courses automobiles. Dans les années 60, au volant de sa 2CV sport à jantes Delta, il rêve déjà de piloter ses propres bolides. Au milieu des années 70, le travail n'est pas là. L'homme décide de monter à Paris sans un sous, avec pour seule compagne, sa boîte à outil. Un jour, il dépanne un inconnu dans le 5ème arrondissement. Celui-ci le remercie et prend ses coordonnées. Les mois passent. L'ex-apprenti prend alors la voie plus classique de mécanicien de garage pour quelques années. Un jour, le téléphone sonne : « Christian Danzas à l'appareil, vous m'aviez dépanné dans Paris. J'aurais à nouveau besoin de vos services ». Celui qui l'on surnomme D'Artagnan propose alors à Germain Tison de travailler chez un loueur de véhicules de jeux. Il accepte et collabore alors avec le Grand Magic Circus de Jérôme Savary. Dix ans plus tard, le petit mécanicien débrouillard est à la tête d'une importante société qui porte son nom : Germain Location Auto Cinéma. On y trouve des véhicules de tous genres et de toutes époques.

Les productions affluent, l'équipe s'agrandit et celui que l'on surnomme alors « Monsieur Germain » crée de nouveaux départements dans sa société. Le succès est au rendez-vous : dans le monde du cinéma, personne n'ignore plus son existence.

À force de projets et de transformations automobiles, une idée germe dans l'esprit du mécanicien. Les voitures découpées pour les cascades ne pourraient-elles pas devenir des bolides de course amateur ? Un soir, aidé par son fils Benoît, il travaille durant plusieurs heures à l'élaboration technique du véhicule. En fin de soirée, la première demi-voiture sort enfin du garage. Les essais sont concluants. Germain Tison peaufine alors un cahier des charges précis et organise une course le 1er mai 1993. Devant l'engouement du public et des pilotes, l'inventeur dépose son brevet sous le nom de « Traîne cul surprise ». Les jeux sont faits. Pendant les quelques années suivantes, Germain Tison s'investira personnellement à faire vivre le TCS. Courses, démonstrations, réunions associatives... « Je n'ai jamais eu peur de rencontrer qui que ce soit » confie Monsieur Germain. L'homme affiche toujours un grand calme et se révèle plein d'assurance. Du haut de ses soixante ans, il conserve la satisfaction de n'avoir jamais cédé au confort. « Ce que j'aime, c'est créer des choses, fabriquer. Il faut toujours se renouveler, sinon, on crève. »

Germain Tison a voulu offrir le TCS à ceux qui, comme lui, étaient des passionnés de sport automobile mais n'en avaient pas les moyens financiers. C'est un homme habité par le désir de partager avec l'autre dans la générosité. Les pilotes ne le lui rendent pas toujours. Qu'importe « Il faut que cette invention fasse son chemin toute seule maintenant ! », dit-il sans amertume.

## On est plusieurs! On fait des courses...

Il y a environ cinq ans, le maire de la petite ville d'Amilly dans le Loiret (45) avait mis en place un projet culturel ambitieux.

Il souhaitait faire entrer l'art contemporain dans l'espace public de sa commune. Un petit groupe de jeunes artistes fut donc accueilli le temps d'un séjour de création. Parti en quête d'inspiration, je déambulai seul, cet après-midi d'avril 2003, entre les allées d'un immense lotissement de maisons iden-

tiques aux crépis beiges. C'est en marchant ici, dans ce lieu résidentiel désertique, que j'ai découvert pour la première fois ce que l'on appelle communément un « traîne-cul ».

Devant moi, à quelques mètres du portail d'entrée, une Talbot horizon jaune – modèle 1977 – affublée d'autocollants Euromaster et portant le numéro 115 sur sa portière avant droite avait été soigneusement garée le long de la façade résidentielle. La partie arrière du véhicule manquait et de petites roulettes à suspen-

sions terminaient la moitié du châssis sectionné en son milieu. Je laissai mes coordonnées et quelques questions dans la boîte aux lettres. Quelques jours plus tard, le propriétaire du véhicule, Christophe Roch, me téléphona. Il me proposa de le rencontrer pour faire connaissance et répondre à mes questions. L'engin étrange que j'avais découvert dans son jardin pouvait-il rouler ? « Ben, oui ça roule ! » me répondit-il. Puis il ajouta avec enthousiasme : « Mais on fait des courses ! On est plusieurs ... ! »



Les concepteurs ont la possibilité de se faire sponsoriser pour amortir ou rembourser leurs frais de réalisation.