

Le kitesurf, une innovation française

Né il y a vingt-cinq ans de l'imagination d'un "voileux" breton, le kitesurf a su s'imposer comme un sport à part entière au niveau international. Au-delà de l'innovation technologique indéniable que représente l'aile de traction à structure gonflable, cette réussite exceptionnelle peut être attribuée aux hommes qui ont cru en ce sport et qui l'ont accompagné pendant ses premières années : l'inventeur lui-même, le président de la Fédération française de vol libre, le responsable national des activités nautiques de l'UCPA et un sportif de haut niveau, champion de funboard.

YVES BELLARD

Conseiller sport et formation,

DRJSCS Bretagne

[yves.belliard@drjscs.gouv.fr]

CLAUDE LEGRAND

Professeur à l'Université de Poitiers

[claude.legrand@univ-poitiers.fr]

Par les sensations qu'il procure, le kitesurf s'assimile à un sport proche du ski nautique. Il se pratique en utilisant le vent au départ d'une plage en bord de mer ou de lac. Sur l'eau, le kitesurfeur, relié à un flotteur par des cale-pieds, est suspendu à une aile de traction grâce à un harnais. Il la pilote avec ses mains qui actionnent une barre de pilotage.

Le kitesurf s'inscrit dans la continuité des inventions qui ont permis de se déplacer sur l'eau. Il y a eu le bateau à rame, puis à voile. Par la suite, l'évolution des pratiques de loisirs nautiques a été marquée par l'apparition du dériveur, puis de la planche à voile. Enfin, est apparu le kitesurf.

Le kitesurf est tout d'abord une innovation tech-

nologique. Il a fallu mettre au point un cerf-volant particulier (appelé aile de traction) avec une structure gonflable et un système de fils qui permet à l'aile de décoller une fois tombée dans l'eau. Associée à une planche qui flotte, cette invention a donné naissance au kitesurf.

D'autres supports, comme le buggy sur sable, le snowkite (sur la neige) et le mountain-board (sur le sable ou la terre) se sont, eux aussi, appropriés l'aile de traction. À l'instar du kitesurf, ces pratiques

reposent sur l'articulation de trois éléments : l'engin de déplacement ; l'aile de traction incluant une barre de direction ; le harnais qui relie l'aile au pratiquant.

Le kitesurf est aussi une innovation sportive. Il est devenu un sport nouveau au fur et à mesure que sa pratique s'est institutionnalisée. Il a fallu établir les principes et les modalités de ce nouveau sport, notamment en ce qui concerne les espaces et les lieux de pratique, les règles de sécurité, l'encadrement de l'enseignement et l'attribution des titres de champion. Comment tout cela est-il né ?

L'INVENTION

Au départ, Dominique et Bruno Legaigoux (deux frères habitant à Quimper mais aimant partir en croisière au Sénégal) sont animés de deux motivations : faire un engin de vitesse plus rapide que la planche à voile et mettre au point une voilure performante pour des bateaux de croisière ou de survie. Ils ont compris le potentiel du cerf-volant et ont imaginé une pratique sur des skis nautiques tractés, très proche du sport tel qu'il est pratiqué actuellement.

Bruno Legaigoux, autodidacte, pédagogue, compétiteur voile (champion de France junior), moniteur de voile breveté d'État, pratiquant le *funboard*, *skipper* et compétiteur de char à voile de traction, est convaincu de son invention. Il devient, avec l'appui de son frère, le développeur et le producteur de l'objet technique "sportif", à savoir l'aile de traction à structure gonflable qui se révèle très performante en maniableté et en vitesse.

Le passage de l'invention à l'innovation est assuré par Bruno Legaigoux lui-même. Il faut

concevoir la forme de cette structure, composée de boudins gonflables disposés sur le bord d'attaque du cerf-volant, ainsi que sur toute sa surface pour le rigidifier et accroître sa stabilité en vol. Avec cette invention, Bruno Legaigoux fait coup double : l'aile, quand elle tombe dans l'eau, peut se relever facilement ; en outre, elle démontre des capacités de vol d'une grande stabilité, assurant une propulsion de qualité.

Une variété d'utilisations de cette invention devient possible, car la traction de l'aile, qui est à maîtriser finement avec une barre et des lignes de fils reliés à l'aile, ne crée aucun couple de chavirage pour l'embarcation sur laquelle est situé le pilote (le couple de chavirage est un ensemble de forces opposées qui fait renverser le bateau ou le char).

Les débuts des travaux sur l'aile, dont le brevet porte sur une armature gonflable, datent de 1984. Quelques années passent... Devant le faible intérêt manifesté par les fabricants et les distributeurs du monde de la planche à voile, Bruno Legaigoux assure lui-même le développement des ailes et de nouveaux supports. Il réalise les tests systématiques de toutes les applications possibles et, pour certaines d'entre elles, en assure la promotion.

Le travail sur le premier engin nautique portant le pilote de l'aile débute en 1990. Il s'agit d'un petit catamaran gonflable, assurant légèreté et stabilité au pilote (allongé) pour se diriger en sécurité avec la nouvelle aile inventée.

Une recherche sur d'autres engins de déplacement (*buggys*, *para karts*, *sand rollers*, kayaks, radeaux de survie...) est menée en parallèle.

Face aux exigences des industriels, qui ont une attitude ambiguë entre l'attrait pour cette nouveauté et l'envie de l'étouffer pour continuer à vendre leurs produits, Bruno Legaigoux décide, en 1993, de créer une société avec son frère. La société Wipikat (qui a pour objet la vente du *wipicat*, petit trimaran gonflable et aile de traction) s'est assignée un triple objectif : démontrer l'intérêt de l'aile de traction nautique ; organiser une production ; convaincre industriels et financeurs qu'il existe un marché pour cette innovation. Mais le coût de fabrication s'avère trop proche du prix de vente possible. Après plusieurs mois de travail et de présence dans des salons nautiques, le support gonflable ne rencontre pas son public, la société Wipikat doit cesser son activité fin 1995.

Une autre société, Wipika, voit le jour en juin 1997. Elle se centre sur l'organisation de la production des ailes et barres de traction (qui peuvent être associées

à différents supports, sur mer, sur la neige...). La société Neil Pryde (département parapente) fabrique les ailes que Bruno Legaignoux dessine ; les barres de traction sont fabriquées par l'entreprise Nautix, à Lorient.

Wipika est la première société française à distribuer une gamme d'ailes de *kitesurf*. Elle rencontre un vrai succès. En 1998, Neil Pryde ferme son département parapente ; la fabrication est transférée en Chine chez Lam Sails. De nombreux distributeurs en France, Allemagne et à Hawaï achètent en masse les nouvelles ailes.

LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE ET LES BREVETS

Une stratégie et des démarches de propriété intellectuelle sont menées dès 1984 afin d'assurer une pleine et entière protection de l'invention et d'éviter toute contrefaçon. Le premier brevet est déposé auprès des services de l'Institut national pour la propriété intellectuelle (INPI) le 16 novembre 1984. Il couvre six pays : les États-Unis ; la France ; la Grande-Bretagne ; l'Italie ; l'Allemagne et les Pays-Bas.

Malgré une collaboration technique pour la fabrication de l'invention, la société Neil Pryde renonce à l'achat de la licence exclusive. Les premières licences sont vendues en 1999. La société Naish en est le premier titulaire, suivie ensuite par Neil Pryde en août 2000, puis Slingshot, Ricci. En 2003, Bic avec la marque Takoon, entre sur le marché.

LE FINANCEMENT DU PROCESSUS D'INNOVATION

En 1986, quelques soutiens apparaissent, dont celui d'EDF (au titre du *sponsoring*). Le montant des soutiens finance des recherches pour participer aux épreuves de la base de vitesse à Brest en 1985. Ensuite, l'obtention d'une bourse de 50 000 F, dans le cadre du concours pour l'initiative des Jeunes du ministère de la Jeunesse et des Sports, est la bienvenue. Des fonds du ministère du Tourisme sont également mobilisés pour le financement d'une étude d'innovation, d'opportunité et de marché. Enfin, l'Agence nationale pour la valorisation de la recherche (Anvar) de Bretagne, sollicitée en 1992, apporte ses conseils pour le projet *flysurf*. Toutes ces aides complètent un financement qui est essentiellement assuré par des fonds propres.

Plus tard, en 1996, épaulant la mise en œuvre du produit, l'UCPA subventionne, pour un montant de 15 000 F, une étude auprès des pratiquants.

L'ÉVOLUTION TECHNIQUE

L'objet technique, dans ses éléments comme dans sa dénomination, témoigne d'un long tâtonnement avant de se fixer définitivement.

Au début, en 1983, l'invention nautique se compose de deux éléments : un cerf-volant à armature gonflée et deux planches fixées au pied pour aller vite sur l'eau. L'idée est de faire du ski nautique sans bateau à moteur !

Puis le déplacement se fait avec l'aile et une planche de type planche à voile. Cette piste est abandonnée à cause d'un environnement planche à voile et *funboard*⁽¹⁾ en plein essor, qui ne laisse aucune place à cette invention. Par défaut et pour avancer, Bruno Legaignoux développe un objet facile à transporter et à faire naviguer. Ainsi naît le *wipicat*, composé d'un trimaran gonflable et d'une aile de traction. Malgré ses qualités de transportabilité et de navigabilité, cet engin n'a une durée de vie que de deux ans.

Aujourd'hui, un *kitesurf* est composé essentiellement de trois éléments :

- l'aile de traction : une aile volante simple et insubmersible grâce à sa structure à boudins gonflables ;
- le support : un flotteur facile, léger et maniable de type *twin-tip* (bidirectionnel) ;
- le harnais plus une barre et des lignes de longueurs variables (de 3 mètres à 30 mètres). Plus les lignes sont courtes, plus la manipulation est aisée. L'accélération est aisément contrôlable, les déplacements de l'aile dans l'air assez lents.

La recherche du nom de l'objet technique procède par tâtonnements, au gré des évolutions de

(1) Le *funboard* se pratique sur une planche à voile raccourcie qui permet les sauts dans les vagues).

l'engin lui-même. Le nom Wipicat (*wing powered inflatable catamaran* ou catamaran gonflable tracté par une aile) est imaginé en 1993. Il disparaît en 1996, en même temps que la fin de la production du catamaran gonflable. L'aile marine du *wipicat*, séparée du catamaran gonflable, est aussi utilisée en kayak de mer. Elle l'est aussi en milieu terrestre, avec des *rollers* et des chars à voile sans gréement. On la retrouve également en montagne avec des skis ou autres *snowboards*.

En 1996, le nom de *flysurf* est proposé par Manu Bertin, coureur français pionnier de la pratique en aile tractée, pour définir celle qui se pratique sur l'eau. Le nom *flysurf* évolue au fur et à mesure que ce nouveau sport s'internationalise. Dans les pays anglosaxons, il devient *kitesurf*, terme plus adapté aux marchés anglophones empreints d'une forte culture du cerf-volant (*kite* signifie cerf-volant en anglais). Aujourd'hui, le mot *kiteboard* est employé par les Américains.

LES TESTS DU PRODUIT

En 1995, Yves Belliard, alors responsable national des activités nautiques de l'UCPA, s'intéresse au *wipicat*. Il trouve que ce nouvel engin nautique a une qualité rare, celle de pouvoir décoller facilement de l'eau. Il décide de le proposer en test aux stagiaires de certains centres nautiques et d'évaluer les suites à donner en termes de développement de nouveaux produits.

Il fait appel à l'IRDQ (Institut de la recherche et de la qualité) pour conduire une expérimentation pendant la saison de l'été. Les enquêtes auprès des pratiquants montrent que le support gonflable

n'est pas apprécié par le public. Ce support gonflable rappelle trop un engin de plage pour enfants et n'est pas considéré comme innovant. Cet élément contribue à prendre la décision d'arrêter le *wipicat*. À l'inverse, l'attrait du public pour l'aile et sa manipulation, plutôt facile, est démontré.

Au même moment, Manu Bertin, *funboarder* de renommée internationale, après la lecture d'un article illustré par un *wipicat* surfant une belle vague à la Torche, demande à Bruno Legaigoux de disposer d'ailes afin de les essayer. Il lui en est fourni quelques-unes qu'il teste à Maui (Hawaï) avec un autre spécialiste du *funboard*, Laird Hamilton. Les tests sont probants. Mais, compte tenu des conditions locales et du gabarit de Manu Bertin et de Laird Hamilton, les ailes échantillonnées pour le vent léger (de l'été en France), on enregistre une importante casse de matériel.

Au fur et à mesure des améliorations réalisées par Bruno Legaigoux, des tests "grandeur nature" sur les ailes sont réalisés par l'intermédiaire de Manu Bertin, avec le concours des stagiaires et des moniteurs de l'UCPA. Ces tests permettent de donner des orientations quant à la déclinaison technique de l'objet : solidité des composants de l'aile insubmersible ; formes et poids du support dans l'eau ; longueur des lignes ; barre de direction plus compacte ; harnais qui se décroche rapidement ; dispositif de sécurité anti-perte de l'aile en cas de chute.

LA PRODUCTION INDUSTRIELLE

Pour arriver au *kitesurf* d'aujourd'hui, l'invention du début a évolué en fonction des idées de l'inventeur et des attentes du public. Plus de dix ans ont été nécessaires pour maîtriser le produit et la production.

En 1996, l'engin gonflable est oublié et le développement se fait autour de l'aile. Il faut la fabriquer, la diffuser et la mettre au point pour les pratiquants qui la demande avec un objectif de sécurité et d'accessibilité. Heureusement, à cette date, un fabricant de parapente chinois décide de s'engager dans l'aventure, sous la supervision technique de Bruno Legaigoux. Parallèlement, Bruno Legaigoux accorde une licence de fabrication à la société Naish, qui est la première société de planche à voile à s'engager sur cette voie nouvelle.

Dès lors, le *kitesurf* connaît un développement et des ventes exponentielles. En 1997, les ventes de quelques prototypes sont encore confidentielles. Elles

progressent de façon remarquable : 100 exemplaires en 1997 ; 500 en 1998 ; 2 000 en 1999 ; 6 000 en 2000 ; 15 000 en 2001. On estime aujourd'hui à 100 000 le nombre d'ailes vendues dans le monde chaque année. Parallèlement, les flotteurs s'allègent et se raccourcissent.

De 2000 à 2003, la pratique est en plein développement ; on regrette quelques accidents mortels dans le cadre de pratiques libres et non encadrées.

En 2003, la France décide, à l'initiative de la FFVL (Fédération française de vol libre) d'élaborer, avec l'appui de la DGCCRF, une norme pour le matériel. Celle-ci est effective en 2005. Pour l'établir, une commission est constituée par l'Arnor, regroupant les fédérations sportives concernées, des responsables de la DGCCRF et du ministère de la Jeunesse et des Sports, la Fédération des industries nautiques et des fabricants de matériels et d'accessoires de sécurité. Cette norme reprend les points essentiels de l'invention de Bruno Legaignoux, et notamment une commande déclencheur pour annuler la puissance de l'aile sans la perdre, ainsi qu'un libérateur pour se détacher complètement de l'aile si le premier dispositif ne fonctionne pas totalement.

De 2003 à 2009, les ailes ne cessent d'améliorer leurs performances, notamment dans leur capacité à remonter au vent, ce qui ouvre l'accès à des lieux de pratique plus nombreux. En 2005, l'aile de type *bow* apporte un véritable plus pour les premiers pratiquants. Par rapport aux précédentes ailes, ce nouveau profil mis au point par Bruno Legaignoux, un peu plus concave, permet un meilleur équilibre des forces de traction.

L'amélioration des planches bidirectionnelles et la mise au point d'une nouvelle chaîne de système de sécurité facilitent les manœuvres et rassurent les pratiquants et... leur entourage.

L'innovation technologique que nous venons de décrire est accompagnée d'une innovation sportive. En effet, pour s'établir, une pratique doit émerger, mais aussi être soutenue dans son développement par les instances sportives.

LES PREMIERS PRATIQUANTS

Les premiers pratiquants du *kitesurf* viennent de familles sportives différentes, mais ils sont d'une réelle homogénéité quant à la motivation de pratiquer un sport nouveau et spectaculaire.

Dans les années 1990, les pratiquants de loisirs nautiques en séjour d'une semaine se divisent en cinq

grands segments de clientèle⁽²⁾ :

- les “perfectionnistes” sont exigeants en tout (technique du sport, organisation du séjour, structure d'accueil et ambiance) ;
- les “purs et durs”, pour qui le sport est une priorité. Ils accordent de l'importance à l'intensité de la pratique, à la qualité du matériel sportif et à la qualité de la progression technique. Les autres éléments du séjour (détente, animation, confort et nourriture) sont secondaires ;
- les “vacanciers” viennent pour l'animation et le confort avant tout ; pour eux le sport est secondaire ;
- les “détachés” participent au séjour sans s'impliquer vraiment ; le sport est un prétexte pour passer du temps ;
- les “individualistes” sont peu sensibles à la qualité de l'enseignement et à la vie collective ; ils pensent à eux et à leur pratique.

Quand le *kitesurf* commence à être proposé au grand public, ce sont principalement les “perfectionnistes” et les “individualistes” des sports nautiques qui s'y intéressent. Ils représentent environ 40 % des pratiquants du *kitesurf* au début des années 1990, les autres venant soit des sports aériens et du cerf-volant (30 %), soit d'autres familles sportives comme le ski ou le *surf* de vague (30 %).

En 1998 et 1999, quand le *kitesurf* commence à être enseigné et pratiqué dans de nombreux endroits en France, il évince la planche à voile et le *funboard* du *leadership* des pratiques nautiques de loisirs, non en termes de nombre de pratiquants, mais en termes d'attrait, grâce à une forte notoriété médiatique.

Un peu avant l'apparition du *kitesurf*, en 1995, une enquête

(2)

Étude Esop-UCPA
(sur 1 000 personnes).

Sofres⁽³⁾ commanditée par la Fin montre que les sports nautiques⁽⁴⁾ sont perçus comme la première activité de sports et loisirs estivale. Cette même enquête montre que les pratiques nautiques ont des caractéristiques socio-démographiques bien identifiées⁽⁵⁾. Quant aux motivations des pratiquants, elles s'articulent autour de trois grands thèmes :

– un attrait pour les *éléments naturels* que sont bien sûr l'eau, la mer, mais aussi le vent, le grand air et le soleil ;

– un attrait pour les *sensations* que sont la vitesse, les performances, l'effort physique, le côté grisant, la glisse et la recherche de l'inhabituel ;

– un attrait pour la beauté des paysages et des fonds marins, le bien-être et la détente.

On comprend alors pourquoi le *kitesurf* rencontre tout de suite son public. Cette pratique permet la découverte d'espaces nouveaux dans des lieux de pratique parfois vierges. Les premiers pratiquants goûtent, avec ivresse, aux nouvelles sensations procurées par cet engin.

On peut définir le démarrage de ce sport comme spectaculaire : on passe en trois ans, de 1998 à 2001, de 500 à 4 000 pratiquants en structures écoles. Les premiers sites apparaissent en France dans le Languedoc-Roussillon (Palavas, Carnon, Port Camargue, étang de Thau) et en Bretagne (Aberwrach, Benodet, Saint-Pierre de Quiberon, Hourtin, la Torche et la baie de Douarnenez).

En destination hiver, et même toute l'année, les pratiques lointaines dans des pays chauds et ventés se sont développées. Cabarete, en République dominicaine, Essaouira, au Maroc, et le Vauclin, en Martinique, sont des lieux pionniers.

(3)

Étude réalisée auprès d'un échantillon de 1 000 personnes âgées de 15 ans et plus.

(4)

55 % des interviewés citaient la planche à voile, 46 % la natation, 35 % le ski nautique, 28 % la voile et 17% la plongée.

Les sports de rame (aviron, canoë).

La pratique du bateau à moteur et la pêche étaient beaucoup moins cités.

(5)

Les personnes appartenant à des foyers cadres, professions intermédiaires ou artisans commerçants pratiquent plus fréquemment un sport ou une activité de loisirs nautiques que les personnes de foyers employés ou ouvriers. Les hommes pratiquent plus fréquemment un sport ou une activité de loisirs nautiques que les femmes et 57 % des pratiquants ont entre 25 et 60 ans.

Il apparaît aussi que les urbains pratiquent plus fréquemment que les ruraux.

Toutes les tranches d'âge sont touchées. Dès 2002, l'UCPA est la première école française de *kitesurf* à proposer des stages pour les juniors de 12 à 18 ans. Ces stages rencontrent un franc succès chez les jeunes qui trouvent là l'occasion de se différencier de leurs parents planchistes.

En résumé, les premiers pratiquants *kitesurf* sont plutôt aisés, venant pour un tiers des sports nautiques, un tiers des sports aériens et le dernier tiers des autres sports de glisse.

Le développement de la pratique auprès de tous les publics s'est fait grâce à un énorme travail des structures d'accueil et de la FFVL. Il n'y a eu à ce jour aucun accident grave en école, ce qui montre l'importance du contrôle de l'encadrement dans la réussite des pratiques sportives.

UNE NOUVELLE DISCIPLINE SPORTIVE

L'invention de l'aile à structure gonflable permet de s'amuser et de partir sur l'eau en sécurité. Son utilisation est au départ multiforme, aussi bien terrestre que nautique, avec notamment les expérimentations en kayak de mer de Bernard Moulin, à Douarnenez, et celles en *rollers* tous terrains ou en *buggy* de Bruno Legaigoux. Ce dernier participe d'ailleurs avec succès à de nombreuses compétitions de char à voile tracté par un cerf-volant.

Dans l'idée de l'inventeur, le *wipicat*, objet complet constitué du catamaran gonflable et de l'aile, doit offrir une nouvelle forme d'accès à la mer. Un accès à la fois pratique (léger et de transport facile), ludique et grisant par des sensations de glisse et de traction à la fois puissantes et silencieuses. Il permet à chacun d'avancer assez vite sur l'eau, selon la force du vent, en étant allongé sur le catamaran et en pilotant l'aile avec chacune des mains. Une nouvelle pratique, à mi-chemin entre le sport loisirs (en dehors du monde sportif institutionnel) et sport extrême, est donc née.

À cette étape, au milieu des années 1990, l'invention pense répondre à l'attente d'un public à la recherche d'une activité de loisirs nautique facile, transportable et ludique. Le *wipicat* est l'une des applications de l'aile gonflable. Il est fabriqué en petite série et commercialisé en direct par les frères Legaigoux, qui pensent avoir créé un produit cohérent et attractif. Mais c'est un échec, comme le confirme l'enquête qualité UCPA. L'objet n'a pas un visuel attirant pour les adultes et la sollicitation motrice et sportive est insuffisante pour intéresser les passionnés de sports nautiques.

C'est à partir de la seconde étape, en 1995, que tout change. L'abandon du flotteur gonflable remet au goût du jour l'idée de base de l'invention : une planche comme support de navigation. Elle avait été mise entre parenthèse à cause du succès du *windsurf*. Le déclin de celui-ci redonne un attrait à la planche tirée par une aile.

En 1996, le nombre de pratiquants de *kitesurf* en France est estimé à moins de trente. En 1997, plusieurs écoles privées existent, notamment à Carnon et sur l'étang de Thau. Grâce à elles, la pratique se développe progressivement. Mais, si l'aile de traction et la barre de traction fonctionnent bien, c'est au niveau du flotteur que les besoins d'allègement et de maniabilité se font sentir.

En avril 1997, la photo de Manu Bertin glissant avec son aile sur les vagues géantes de Hawaï fait la une de *Wind Magazine* (magazine de planche à voile tiré à 70 000 exemplaires). Elle marque les esprits des pratiquants du monde de la glisse, parce qu'elle est auréolée d'une ténacité hors du commun. En effet, les débuts de Manu Bertin ont été très durs. Il a dû se confronter à l'apprentissage, à l'expérimentation du matériel et à la relative hostilité des Américains qui ne pensaient que *funboard* et voyaient d'un mauvais œil ce *Frenchie* faire des prouesses aussi remarquables que les leurs.

En 1998-1999, en choisissant de mettre une petite planche de *funboard* comme support sous l'aile, la pratique du *kitesurf* (qui s'appelle encore *flysurf*) prend une autre dimension et attire tout à coup un grand nombre de pratiquants, dont d'anciens planchistes à voile en quête de renouveau. Il faut souligner l'apport de Raphaël Salles, ancien *windsurfeur*, et de Laurent Ness pour la mise au point des premiers flotteurs. Un autre pas en avant est fait par Franz Olry et son travail déterminant sur les *twintip* (planche bi-directionnelle, sur laquelle on peut naviguer dans le sens de chaque extrémité). Ils dynamisent une pratique originale de déplacement sur l'eau et de glisse dans les vagues. Avec ces évolutions, les débuts du *kitesurf* deviennent spectaculaires ; ils suscitent l'intérêt du monde de la glisse en France, mais aussi à l'étranger. Le *kitesurf* s'envole dans les années 2000. Le nombre de pratiquants augmente ; la pratique sportive s'organise sous l'égide de la FFVL.

Le mode de compétition, qui a commencé par la descente de vague et les courses de distance, évolue progressivement vers les sauts et les figures sous l'aile, sous la pression des médias et des sponsors, qui s'inspirent de la culture *surf*. Les championnats (de France

et du monde) choisissent de noter les champions à partir de figures à réaliser ou à inventer. Le premier championnat de France a lieu en 2001 avec des épreuves de *freestyle* (des figures libres notées par des juges). Entre 2003 et 2005, la pratique évolue vers la course longue distance et de vitesse. Aujourd'hui, les championnats s'organisent en trois grandes disciplines : *freestyle*, vitesse et longue distance.

Pour se développer, cette pratique doit respecter les principes de sécurité et de maîtrise des zones de pratique. La FFVL fait un remarquable travail d'accompagnement de la formation des enseignants et de développement de nouveaux clubs ou écoles. Elle permet ainsi un développement maîtrisé de ce sport dès son émergence.

Ainsi, sous l'impulsion de son président, Gérard Blandin, qui est porteur d'une vision prospective, la FFVL réussit à intégrer cette nouvelle pratique de traction sur terre et en mer. C'est un fait rare dans l'histoire des sports et des fédérations car, le plus souvent, les nouvelles pratiques sportives qui se développent en leur sein sont écartées. Ce travail, à la fois innovant et pérenne, est réalisé avec le soutien technique de deux cadres nationaux du ministère de la Jeunesse et des Sports, Stéphane Vieilledent et François Cuizinaud, spécialistes du parapente.

Ce n'est qu'en 2003 que cette fédération obtient de la part du ministère de la Jeunesse et des Sports la délégation officielle pour gérer ce sport, logé dans la famille des glisses aérottractées, retrouvant là les origines du sport polyvalent imaginé par Bruno Legaïgnoux.

On compte aujourd'hui, en France, environ 100 clubs, 105

écoles et 12 000 pratiquants (licenciés et libres). Dans le monde, on estime à 3 000 le nombre de moniteurs et à 175 000 le nombre de pratiquants.

LE RELAIS INSTITUTIONNEL

Associés à des écoles pionnières, deux organismes travaillent de manière complémentaire pour répondre aux demandes du public et pour structurer l'offre : la FFVL, qui s'appuie sur sa culture de l'aérien, et l'UCPA, qui apporte sa culture de la mer.

La fédération met en place les conditions de sécurité et de qualité de pratique en formant les premiers enseignants et en édictant les règles de navigation. L'Ucpa permet le développement du sport en proposant à tous des stages encadrés toute l'année, en France et dans le monde.

Le rôle de l'UCPA est donc essentiel. Avec 150 stagiaires par semaine et cinq centres en métropole et Méditerranée, elle est la plus grande école de ce sport et forme les premiers pratiquants de loisirs et les premiers moniteurs de *kitesurf*. Elle est aussi un investisseur important en matériel sportif spécialement choisi pour faciliter l'apprentissage. Ainsi, elle soutient fortement, à leurs débuts, les fabricants pionniers que sont Wipika pour les ailes et F.one pour les flotteurs.

Prestataire de stages sportifs axés sur la découverte de nouvelles sensations et sur la technique sportive, l'UCPA est avant tout une école d'initiation et de découverte pour le grand public. Avec cette nouvelle pratique émergente, il y a là une formidable opportunité pour développer une réflexion sur les contenus d'enseignement, ainsi qu'une expertise sur les matériels

utilisés. En interne, un groupe de moniteurs pionniers très motivés par cette innovation sportive se réunit régulièrement pour avancer ensemble sur les astuces techniques et pédagogiques à mettre en œuvre pour la réussite des stages. Leur savoir-faire est investi dans les stages de formation pilotés par la FFVL.

À l'UCPA, cet engouement commence tôt, à la suite de la rencontre, au Salon nautique de Paris, entre le responsable national des activités nautiques (Yves Belliard) et Bruno Legaigoux. En 1995, ce dernier présente le concept du *wipicat* lors d'une réunion de début de saison des moniteurs chefs de l'UCPA (à Gavres, dans le Morbihan). L'initiation des responsables techniques nautiques continue durant les trois années suivantes, avec notamment la participation et l'échange d'expérience de pionniers du *kitesurf* (Manu Bertin, Raphaël Salle, Éric Beaudonnat). Ce processus de formation, mais aussi d'investissement de matériel *kitesurf*, permet aux équipes de moniteurs de s'entraîner à cette nouvelle pratique sportive et d'acquérir les compétences pour l'enseigner. L'inscription au catalogue général de l'UCPA (en 2000, sous la dénomination *flysurf*) a lieu deux ans après les premiers stages tests.

Dès le départ, Bruno Legaigoux se soucie d'essayer la pratique au-delà de la France. Pour lui, pas de pratique sans lieux d'accueil et d'apprentissage. L'idée est aussi de diminuer les pratiques autodidactes, essentiellement pour des raisons de sécurité et de risques d'accident qui pourraient nuire à la notoriété du sport en construction. À cette fin, il crée en 1999 le Wipika School Network ; sa première école est établie à Cabarete. En novembre 2001, le Wipika School Network devient l'International Kiteboarding Organisation (IKO). Cette dernière élabore une méthode pédagogique, publiée dans un manuel promu auprès des futurs moniteurs afin qu'ils développent l'offre de stages. Le but est d'assurer et de faciliter l'apprentissage du *kitesurf* à partir de principes pédagogiques qui reposent sur deux éléments : la maîtrise sécurisée de l'aile et une progression par petites étapes adaptables au besoin de chacun.

Les contenus et pratiques pédagogiques évoluent ensuite en fonction des sites dits en eau peu profonde (bord de plage) ou en eau profonde (mer ou lac). Les sites où le pratiquant n'a pas pied imposent de faire la séance d'apprentissage à partir d'un bateau de sécurité. Leur avantage est d'augmenter considérablement les espaces de pratique.

À partir du début 1997, l'exposition médiatique, dans la presse écrite spécialisée (journaux, revues

consacrées au *funboard* et magazines consacrés aux cerfs-volants, puis revues dédiées au *kitesurf*), mais surtout à la télévision, est un des principaux déclencheurs du développement de la pratique du *kitesurf*. En 2000, cette présence dans les médias est accompagnée par le mouvement de structuration de la pratique de base dans le monde entier. Grâce aux réseaux d'accueil mis en place par les fédérations ou les opérateurs privés du monde entier, le public a l'occasion de passer du rêve à la réalité.

LA RECONNAISSANCE SPORTIVE

Très réactive, la FFVL, forte de ses compétences en cerf-volant, s'intéresse au *kitesurf* un an après son apparition en 1995. Elle travaille beaucoup pour donner une visibilité à ce sport nouveau. La fédération prend en charge les nouvelles compétitions et les processus de formation, accompagnant ainsi avec dynamisme et esprit d'ouverture la naissance d'un nouveau sport.

Avec son soutien, en 2000, les premiers championnats internationaux sont mis en place en utilisant des dispositifs privés de financement et de *sponsoring*. En 2001, le premier titre de champion de France est délivré par la FFVL. Elle est la première fédération à demander, et à obtenir, la délégation pour le *kitesurf* auprès du ministère chargé des Sports.

Les cadres techniques de la FFVL sont convaincus de l'importance de cette nouvelle pratique. Quelques pionniers de l'enseignement, comme Antoine Carretero, Éric Pelaprat et les cadres techniques de l'UCPA, prenant appui sur des formations terre-air-neige existantes, mettent progressivement en place un diplôme, avec des compétences relatives aux ailes de traction. Ce processus débouche, en 1998, sur la création d'un monitorat fédéral de glisses aérotractées. L'apparition du monitorat s'accompagne de la création d'écoles de *kitesurf* sous l'égide de la FFVL.

Toutefois, la pratique du *kitesurf* sur le domaine nautique crée des problèmes aux affaires maritimes. Par affinité, les représentants de l'État pour les affaires maritimes se tournent vers la Fédération française de voile (FFV) qui est une fédération sportive peu sensibilisée à cette pratique sportive naissante.

Cette dernière ne se sent réellement concernée par cette nouvelle pratique sur l'eau qu'à partir de 2002. Un conflit de pouvoir oppose alors la Fédération française de vol libre (FFVL) et la Fédération française de voile (FFV) pour l'absorption de la discipline sportive du *kitesurf*. L'enjeu est double : celui de la for-

mation et celui du nombre de pratiquants licenciés. Le 3 janvier 2003, la délégation d'organisation du cerf-volant de traction (glisse aérotractée) est donnée à la FFVL, ce qui lui permet d'organiser des compétitions sportives officielles en *kitesurf* et d'en fixer les règles techniques.

La FFVL forme les premiers moniteurs fédéraux jusqu'en 2002. Les moniteurs diplômés sont aujourd'hui 258. Depuis 2003, ce sont 155 moniteurs qui ont obtenu le diplôme d'État (BPJEPS) en se formant à l'École nationale de voile et des sports nautiques à Saint-Pierre-de-Quiberon (56), lieu unique de formation car ce sport est classé en catégorie "sport à environnement spécifique" ; dans ce cas, seul l'État est compétent pour assurer la formation.

LES PROBLÈMES DE RIVALITÉ D'USAGE DES ESPACES

En peu d'années, le *kitesurf* est passé de débuts balbutiants à un sport à part entière accessible à tous. Si bien qu'il est confronté aujourd'hui à des problèmes de rivalité d'usages des espaces.

Les lois sur l'usage des rives, des plages et du littoral sont une contrainte imposée à tous. La réglementation qui s'impose au *kitesurf* dépend de la zone de navigation choisie. Le *kitesurf* est considéré comme un engin de plage si les pratiquants évoluent dans un espace compris entre le rivage et 300 mètres au large. Le pratiquant doit alors limiter sa vitesse à 5 nœuds.

Il en va tout autrement lorsque le *kitesurf* sort de la bande des 300 mètres. Il doit alors être équipé d'un équipement individuel de flottabilité et d'un moyen de repérage lumineux. Sa naviga-

tion ne peut l'éloigner de plus de 2 milles nautiques d'un abri et, dans cet espace, sa vitesse n'est pas limitée. D'une manière générale, les zones de départ de l'activité *kitesurf* sont définies pour gêner le moins possible les autres pratiquants du bord de mer ; parfois, des zones sont spécialement aménagées. L'initiation se fait plus facilement en eau peu profonde, à partir d'une plage. De ce fait, les zones terrestres et maritimes en bord de mer sont, à certaines périodes, surpeuplées.

Pour sensibiliser les pratiquants usagers, plusieurs vecteurs sont employés :

- les écoles et les clubs, qui sont en contact direct avec les pratiquants ;
- les médias (télévision, presse écrite spécialisée), les pouvoirs publics et les collectivités territoriales qui établissent des arrêtés de zones de pratique ou d'interdiction.

La FFVL, par le biais de ses cadres, a engagé de nombreuses démarches de régulation par la concertation dans les lieux investis par cette nouvelle pratique. Elle a édicté des règles de site, comme la nécessité de "zone sous le vent sécurisée", et des règles de pratique pour la navigation en commun, afin d'éviter les conflits et les accidents.

Cependant, face au développement des politiques internationales et européennes de préservation des espaces naturels (Natura 2000, Agence marine des aires protégées), le *kitesurf* et ses pratiquants sont confrontés à des obstacles réels qui peuvent être franchis par une adaptation de comportements respectueux de la nature et de sa protection.

Si le *kitesurf* a aujourd'hui sa place au sein des pratiques sportives internationales, c'est grâce à l'impulsion conjointe des inventeurs français et de ceux qui ont construit en France une pratique structurée autour de la formation des professionnels, des sites et de la sécurité.

Concrétisant la vision des frères Legaigoux au moment de son invention, le *kitesurf*, dernier-né des sports nautiques, est devenu le détenteur d'un record du monde de vitesse sur l'eau, le premier à dépasser la barre symbolique des 50 nœuds. Il accentue son côté spectaculaire avec des évolutions vers une pratique *strapless* (sans cale-pieds sur les planches) et avec l'apparition d'un *foil* sous le flotteur (aillette sous-marine qui permet de lever la planche au-dessus du niveau de l'eau et d'augmenter la vitesse).

Partout, ce sport poursuit son développement. Les pratiquants et les écoles croissent à un rythme régulier. On estime à 175 000 le nombre de pratiquants dans le monde. Des progrès se réalisent dans l'enseignement de la discipline, avec des techniques d'encadrement en eau profonde qui multiplient les lieux de pratique.

Loin de s'être retiré du *kitesurf*, l'un des deux inventeurs continue à investir dans la recherche et le développement, à déposer des brevets sur les ailes ou les équipements intermédiaires... Le tout dans un seul but : faciliter l'apprentissage et optimiser la sécurité. ■