



Direction du Développement et de la Communication

Etat des lieux des équipements cyclistes

Année 2014



Présentation du cyclisme et des champs de compétence de la FFC

Disciplines olympiques

Route

- La route demeure la discipline majeure au sein de la fédération et se décline en deux grandes familles :
- Compétition : épreuves en ligne (courses d'un jour ou par étapes), en circuit ou en contre la montre.
 - Loisir et cycloportives

Piste

Discipline olympique où la France figure parmi les nations majeures sur le plan international, la piste s'articule autour de 2 grandes familles d'épreuves : le sprint et le fond (endurance).
La piste se pratique sur des espaces dédiés (vélodromes) et fermés à la circulation routière.

BMX

Sport olympique depuis les JO de Pékin en 2008, le BMX (anciennement bi-cross) connaît un succès grandissant en particulier chez les plus jeunes.
A l'heure actuelle seul le BMX Race (courses sur circuits fermés constitués de bosses et dont la durée d'effort n'excède pas 40 secondes) relève du champ de compétence de la FFC. La pratique du BMX s'enrichit d'une dimension freestyle (dirt, rampe, street) organisée en dehors du cadre réglementaire de la FFC.

VTT

Représentant plus de 20% des licenciés de la fédération, le VTT combine pratique loisir pour tous (Sites VTT labellisés, randonnées, Grandes Traversées) et discipline sportive à travers 5 familles.
Cinq grandes familles : cross-country (endurance), descente (contre la montre, très technique, sur vélo suspendu), 4x ou four cross (parcours descendant de 30 à 50 secondes, comprenant sauts, virages, dévers,...), trial (obstacles à franchir en équilibre sur le vélo), enduro (mix entre la descente et le cross-country – parcours descendants plus longs avec alternance de spéciales chronométrées et de liaisons à vélo non chronométrées).



Présentation du cyclisme et des champs de compétence de la FFC

Disciplines non olympiques

Cyclo-cross

Discipline hivernale, le cyclo-cross est prisé par les pratiquants sur Route et de VTT qui y voient une préparation physique et un complément technique à leur activité régulière.

Les compétitions de cyclo-cross se déroulent en sous-bois sur des parcours courts, exigeants et comportant des portions à effectuer à pied.

Polo-Vélo

Inspiré du polo et du hockey sur gazon, le polo-vélo se pratique sur un terrain aux dimensions proches du terrain de football. Il oppose ainsi 2 équipes de 5 joueurs et consiste à marquer plus de buts que son adversaire.

Sport collectif, le polo-vélo permet de développer l'habileté des cyclistes.

Cyclisme en salle

Le cyclisme en salle se décline en 2 disciplines :

- Cycle balle : Jeu à vélo qui consiste à expédier une balle de 600 grammes dans un but de 2 m X 2 m en se servant des roues.
- Cyclisme artistique : exécution de mouvements et d'exercices gymniques, de sauts et de passages sur une bicyclette adaptée.

Vélo couché

Intégrée à la FFC depuis 2005, cette pratique regroupe de nombreux amateurs sur des courses aussi variées et ludiques que l'épreuve de l'heure, les critériums, le sprint 200m lancé, le km départ arrêté, les montées chronométrées, les tentatives de records et les épreuves longues distances (24 heures).

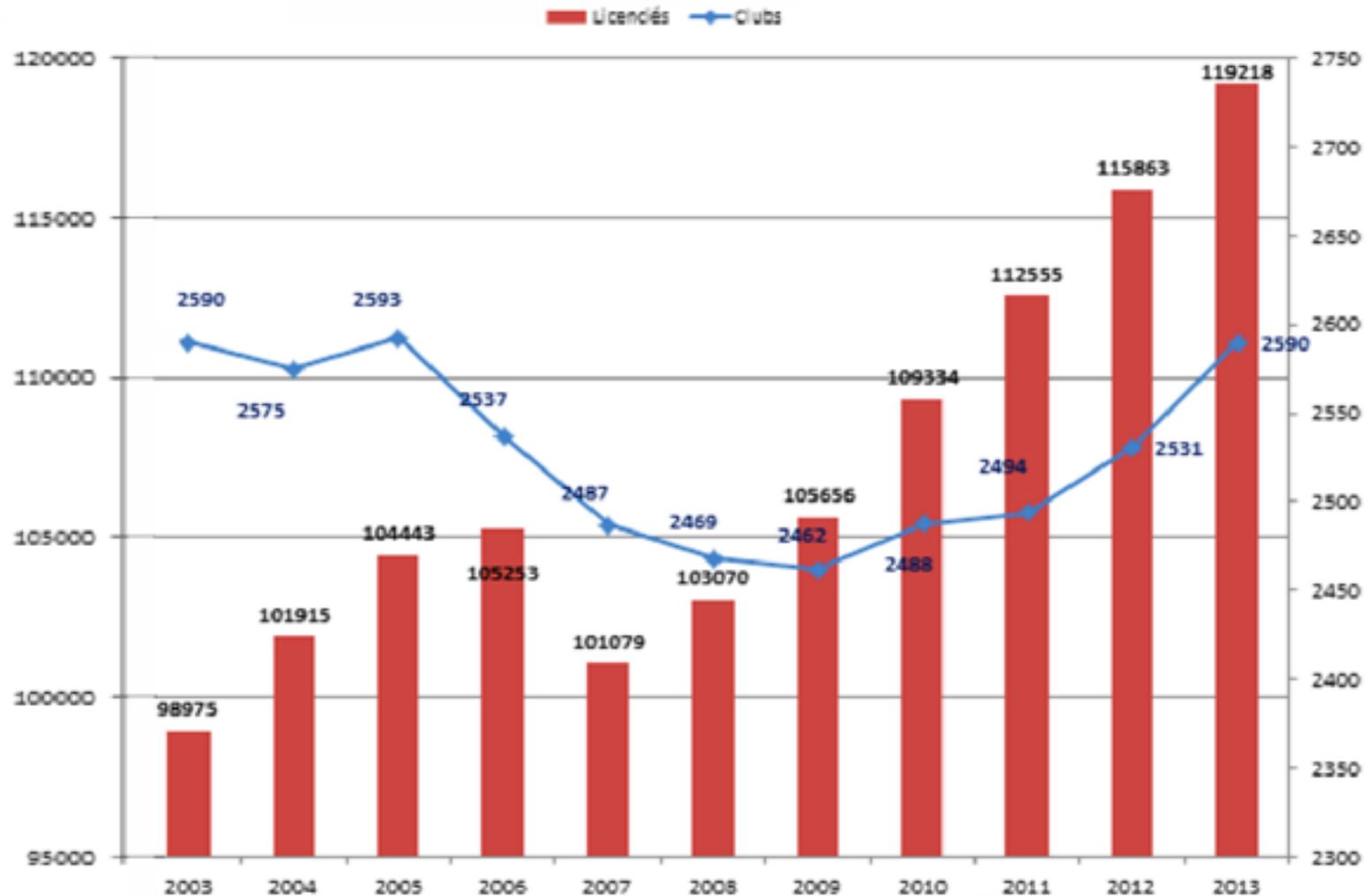


Les licenciés

Après avoir connu une lourde chute du nombre de licenciés à l'orée des années 2000, la FFC a su enrayer ce déclin à partir de 2002 et repris sa progression comme en atteste le cap des 100 000 licenciés atteint en 2004. Depuis 2010, la FFC enregistre une hausse continue de ses effectifs à raison de + 3% par an.

De la même manière, le nombre de clubs affiliés a d'abord diminué entre 2005 et 2009, conséquence directe des rapprochements faits à l'échelle locale et de la formation d'ententes en vue de mutualiser les moyens, pour ensuite atteindre le seuil des 2600 structures. Les clubs tendent à devenir généralistes tout en créant des sections spécialisées (section BMX, VTT...)

Évolution du nombre de clubs et de licenciés depuis 2003



Répartition des licenciés

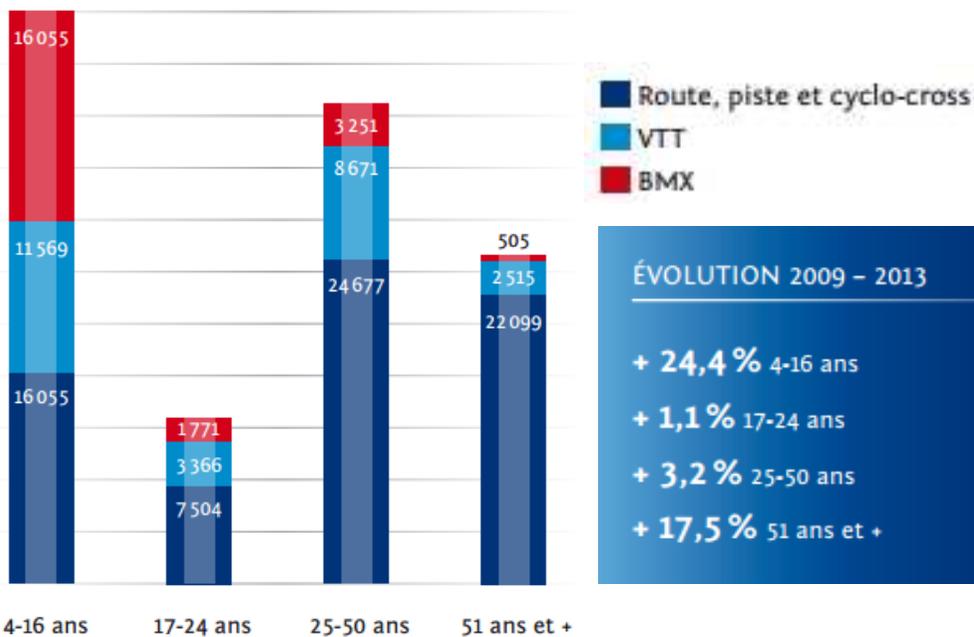
Le dynamisme enregistré en termes de licences est notamment porté par le fort développement du BMX, discipline qui profite d'une visibilité accrue depuis son introduction aux Jeux Olympiques de 2008 et qui séduit un nombre croissant de jeunes.

Introduit en France dans les années 80, le VTT n'a cessé de croître et s'appuie aujourd'hui sur une diversification des pratiques et des compétitions pour attirer différents types de publics.

Particulièrement en phase avec les nouvelles aspirations mêlant sport et nature, le VTT participe pleinement à la bonne santé du cyclisme français et à la compétitivité de la France sur la scène internationale.

Le poids des disciplines route, piste et cyclo-cross diminue mais reste majoritaire avec plus de 60 % des licenciés.

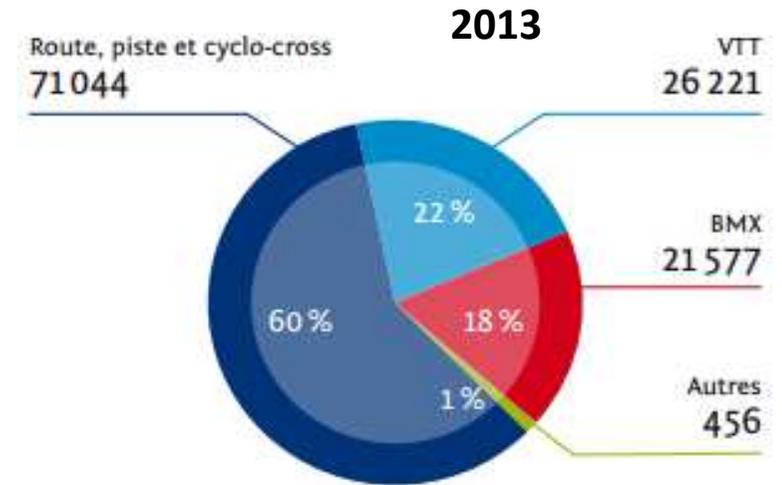
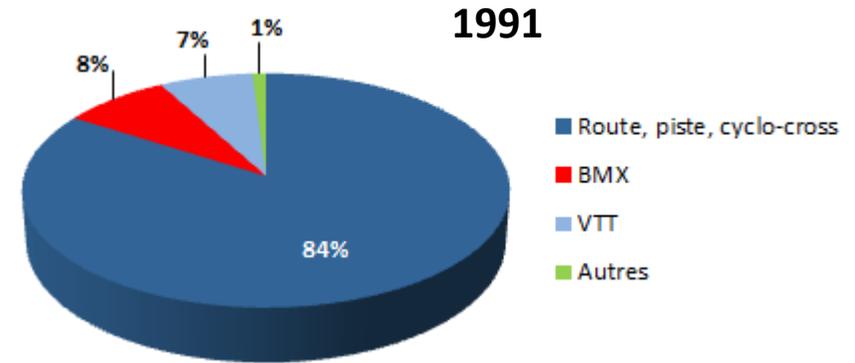
RÉPARTITION DES LICENCIÉS COMPÉTITEURS PAR ÂGE ET DISCIPLINE EN 2013 :



ÉVOLUTION 2009 - 2013

- + 24,4 % 4-16 ans
- + 1,1 % 17-24 ans
- + 3,2 % 25-50 ans
- + 17,5 % 51 ans et +

RÉPARTITION DES LICENCIÉS PAR DISCIPLINE :



ÉVOLUTION 2009 - 2013

- + 3,6 % route, piste et cyclo-cross
- + 27,5 % VTT
- + 35 % BMX
- + 6,2 % autres

RÉPARTITION DES LICENCIÉS PAR DISCIPLINE ET PAR GENRE :

	Route, piste et cyclo-cross	VTT	BMX	Autres	Pourcentage
Hommes	63 745	23 504	19 928	285	90,1%
Femmes	7 299	2 717	1 653	91	9,9%



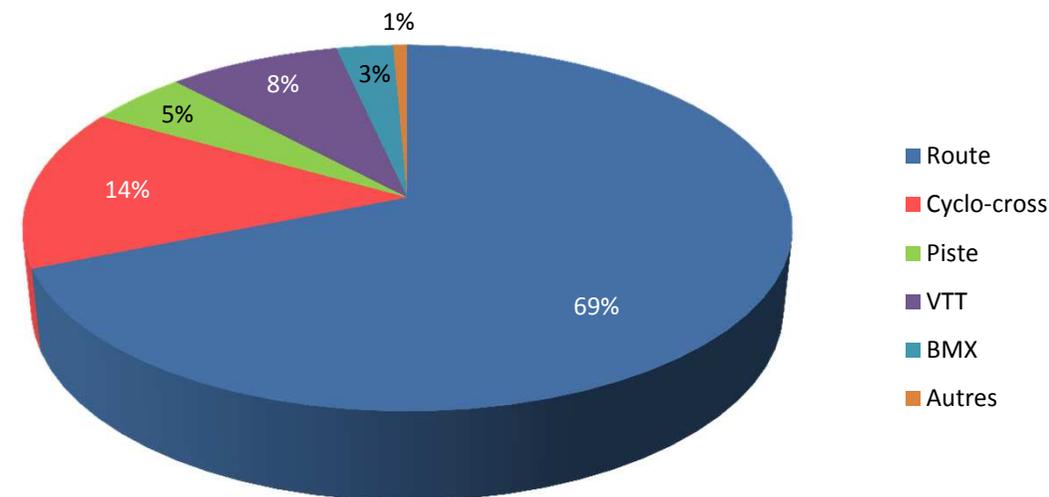
Bien qu'elle soit en constante évolution, la part des licenciés féminines est encore faible. C'est la raison pour laquelle la FFC a fixé le développement du cyclisme féminin parmi ses priorités comme en attestent la mise en place du plan de développement quadriennal du cyclisme féminin, l'organisation de stages de BMX 100 % féminins, la valorisation de la Coupe de France de Dames, la médiatisation accrue des Championnats de France Route 2014, etc...

Compétitions organisées sous l'égide de la FFC par disciplines en 2013

La typologie des compétitions organisées sous l'égide de la FFC traduit une prépondérance de la route, du cyclo-cross et de la piste lesquelles concentrent en effet 88 % des manifestations sportives.

La Route représente à elle seule 69 % des compétitions cyclistes tandis que le cyclo-cross, malgré son caractère saisonnier, cumule quasiment le même nombre de manifestations (1475 épreuves soit 14% du total) que le VTT et le BMX réunis.

Disciplines relativement jeunes, le BMX et le VTT disposent encore d'une marge de progression importante grâce à la création de nouveaux formats tels que l'Eliminator (VTT), plus courts et plus spectaculaires.



Les chiffres clés du cyclisme



En 2013, 2 785 300 vélos se sont vendus en France tandis que le marché du cycle, des équipements et des accessoires a encore augmenté de 3,1 % sur l'année atteignant ainsi un total de 1,5 Milliard d'euros.

(Rapport annuel CNPC et FPS 2013)

Un poids économique grandissant*

Le chiffre d'affaires de l'ensemble des acteurs économiques liés au vélo est de 4,5 milliards d'euros et représente environ 35 000 emplois.

Près de 44 % de ce chiffre d'affaires relève du secteur touristique, 31 % du commerce et 8 % de l'industrie spécialisée.

Particulièrement en vogue, le tourisme à vélo engendre près d'un milliard de retombées pour le secteur touristique (hébergement et restauration).

L'impact représenté par cette clientèle est d'autant plus fort que le niveau de dépenses des touristes à vélo est supérieur à celui des touristes « traditionnels » (environ 75 euros par personne/jour contre 61 euros pour les touristes en séjour).

Le bien-fondé d'une politique de construction d'équipements cyclistes trouve ici une légitimité supplémentaire. La création de pôles vélo (vélodrome + piste BMX) et l'amélioration du niveau de service (remontées mécaniques, stations de lavage, atelier réparation, séances d'initiation...) sur des sites déjà orientés vers une utilisation touristique (pistes de descente VTT en massifs montagneux) peuvent renforcer l'attractivité d'un territoire.

Vélo et Santé

L'OMS estime que l'usage actuel du vélo et notamment son utilisation dans les déplacements quotidiens (3%) permet d'économiser 5,6 milliards d'euros en dépenses de santé. Ce chiffre pourrait atteindre 10 milliards en portant l'utilisation du vélo à hauteur de 10-12 %...

* Données issues de l'étude ATOUT France 2009

La construction d'équipements cyclistes

Outre la Route et les espaces « libres d'accès » tels que les sentiers forestiers ou les pistes cyclables, la pratique du cyclisme requiert des équipements spécialisés et respectant un certain nombre de critères relevant à la fois des exigences sportives et sécuritaires.

Ainsi, le cyclisme sur piste (vélodromes/anneaux), le BMX Race (piste bosselée) et la descente VTT (piste courte agrémentée d'obstacles et présentant plusieurs niveaux de difficulté) représentent les principales pratiques nécessitant des structures dédiées.

Pour accompagner l'accroissement du nombre de licenciés et mettre en place les conditions d'entraînement et de pratique les plus à mêmes d'accompagner les exigences du haut-niveau, la FFC a décidé de réaliser ce **schéma directeur des équipements sportifs**.

Fondé sur la base d'un recensement exhaustif de ses structures existantes, ce schéma pose les bases d'une politique de développement axée sur la hiérarchisation des priorités en termes d'équipements et de territoires.

A l'issue d'une phase de recensement et de réactualisation des données internes de la FFC, il apparaît que les équipements cyclistes, à savoir des espaces de pratique permanents, dédiés et sécurisés, se répartissent de la manière suivante :

- **125 vélodromes ou anneaux**
- **235 pistes de BMX**
- **103 sites de descente VTT**
- **179 sites labellisés de randonnée VTT**

1

Vélodromes/cyclisme sur piste



Grands principes géométriques d'une piste

Le bord intérieur d'une piste présente deux lignes droites parallèles reliées par des virages, l'entrée et la sortie des virages doivent être conçues de sorte que le passage s'effectue progressivement.

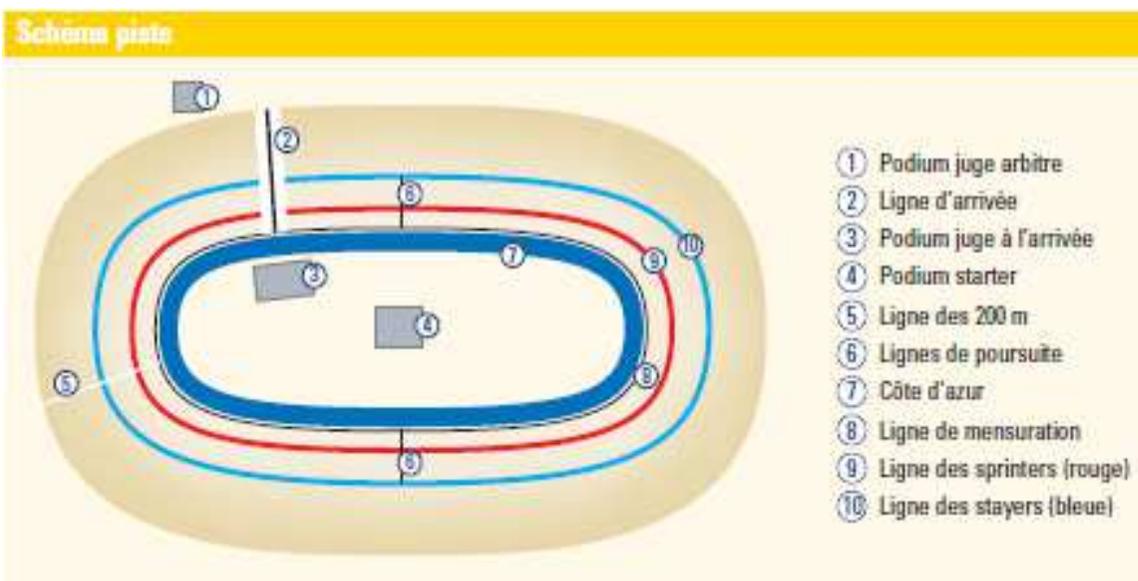
Outre sa longueur totale (166,66, 200, 250, 333,33m,...), la forme plus ou moins allongée d'une piste est déterminée par l'emprise foncière disponible et la nature des activités pratiquées dans l'aire centrale (insertion d'une piste d'initiation, de terrains de sports collectifs...)

La longueur d'une piste (mesurée à 20 cm du bord intérieur de la surface cyclable) doit être choisie de telle sorte que pour un certain nombre de (demi) tours parcourus, on obtienne une distance égale à un kilomètre (tolérance de mensuration de 5 cm).

La largeur de la piste doit être constante sur l'ensemble de son tracé.

La forme (plus ou moins allongée) et la géométrie d'une piste (inclinaison maximale de la pente en virage et introduction des devers) sont déterminées par une vitesse dite de sécurité. Exprimée en degrés, la pente de la piste correspond à l'inclinaison de sa surface par rapport à l'axe horizontal. Elle est déterminée par le rayon des virages et la vitesse minimum de sécurité.

Ainsi les pistes habilitées à accueillir des compétitions doivent permettre d'atteindre une vitesse de 75 km/h et plus sans danger.



Il existe trois types de revêtement :

- **Le bois** : Les pistes en bois sont considérées par les pistards comme étant les meilleures et les plus rapides mais elles nécessitent une couverture de l'équipement
- **Le béton** : Matériau largement utilisé pour les pistes extérieures, le béton offre des garanties en termes de durabilité.
- **L'enrobé** : Solution la moins coûteuse, l'enrobé/asphalte est essentiellement destiné aux pistes d'initiation et d'entraînement puisque sa pose est impossible sur des pentes supérieures à 30/35°.

A noter par ailleurs que certaines pistes disposent d'un revêtement composé de résine mais cette technique se cantonne essentiellement aux opérations de rénovation (partielle) de la surface de la piste.

Contexte général

En 1992, 117 vélodromes étaient recensés sur le territoire national. Vingt ans plus tard, le nombre de pistes a connu une légère augmentation (126 équipements en 2013) confirmant la situation privilégiée de la France....d'un point de vue quantitatif.

Derrière ces chiffres positifs, se cachent en effet des disparités territoriales importantes et un vieillissement conséquent du parc de vélodromes.

L'immense majorité des pistes françaises est en plein-air perturbant dès lors les conditions de pratique et l'organisation de compétitions. Outre la pluie, ennemi numéro un des pistards, le froid nuit à « l'activité piste » caractérisée par une alternance d'exercices sur piste et de temps de récupération.

Dès lors, les organisateurs de compétitions sont de plus en plus réticents à mettre sur pied des manifestations susceptibles d'être annulées le jour même pour cause de pluie. Le constat est le même pour le milieu scolaire qui pourrait pourtant constituer un exceptionnel vivier de pistards et trouver dans la piste une diversification des activités entrant dans le cadre de l'Education Physique et Sportive (EPS).

Pour attirer un nouveau public et séduire plus particulièrement les jeunes, il convenait de changer de philosophie en concentrant ses efforts vers les vélodromes couverts.

Fort de ce constat et conscient de la concurrence sportive grandissante de pays voisins, la FFC a mené depuis 10-15 ans une nécessaire politique d'impulsion en faveur de la construction de vélodromes couverts. Avec seulement 3 vélodromes couverts (INSEP, Bordeaux, Grenoble) et une piste semi-couverte (Hyères), il était essentiel de revitaliser le parc de vélodromes français. Le Palais Omnisports Paris Bercy (POPB) ayant mis fin aux compétitions sur piste, Grenoble n'étant dédié que 3-4 jours par an au cyclisme et l'INSEP étant un équipement réservé aux élites sportives, seul le vélodrome de Bordeaux permettait de combiner compétitions de haut-niveau et utilisation grand public.

Cet effort a porté ses fruits comme en attestent l'inauguration en septembre 2012 du vélodrome régional de Roubaix et la livraison fin 2013 des vélodromes de Bourges puis de Saint-Quentin-en-Yvelines (Centre National du Cyclisme).

FOCUS sur le vélodrome de Bordeaux : Construit en 1989, le vélodrome de Bordeaux-Lac est doté de 4500 places assises et d'une piste de 250 m qui s'est rapidement imposée comme étant une référence au niveau international. Ce vélodrome a notamment accueilli les Championnats du Monde sur piste en 2006 et fut le théâtre de nombreux records de l'heure (Boardman, Indurain, Rominger).



Roubaix (2012)



Bourges (2013)



Saint-Quentin-en-Yvelines (2013)



Typologie des vélodromes français

Compte tenu du contexte économique et des nécessaires arbitrages que doivent aujourd'hui opérer les pouvoirs publics (Etat, collectivités locales), les perspectives de construction propres à ce type d'équipements (15 M° d'euros minimum) risquent de se réduire.

L'enjeu sera alors de soutenir la rénovation des pistes existantes afin de conserver un maillage de proximité dans les régions déjà équipées et de corriger les déficits dans les régions sous-équipées voire dénuées de pistes.

La construction de pistes aux dimensions réduites (166,66 ou 200 m) avec structure couverte légère (préau, hangar) est probablement la solution clé pour compléter le parc des vélodromes couverts évoqués.



Un parc âgé

Le parc des vélodromes français est globalement âgé puisque **près d'un tiers des équipements encore en fonction (32%) a été construit avant 1946.**

Cette situation résulte de la grande popularité du cyclisme sur piste durant l'entre deux-guerres et de la mise à disposition d'une main d'œuvre nombreuse et bon marché. Dès lors, les années 20 et 30 ont vu fleurir de nombreux vélodromes dont une grande partie a été détruite dans la seconde moitié du XXe siècle. La période située entre 1945 et 1970 marque un ralentissement dans la construction de pistes et traduit ainsi la période de désaffection que traverse alors le cyclisme sur piste (ex: démolition du Vel d'hiv à Paris en 1959).

Il faut alors attendre les années 70 puis dans un second temps la décennie 90 pour retrouver un élan dans le domaine des constructions. Celui-ci s'explique à la fois par la dégradation des pistes construites au début du XXe, à l'engouement retrouvé pour le cyclisme de façon plus générale et aux performances réalisées sur la scène internationale par des champions tels que Daniel Morelon, Florian Rousseau, Laurent Gané, Félicia Ballanger, Arnaud Tournant, etc...

**Année de construction moyenne des vélodromes :
1962**

Nombre de vélodromes construits :

- **avant 1945 : 38**
- entre 1946 - 1970 : 23
- **entre 1971 - 1995 : 36**
- depuis 1996 : 21
- date imprécise : 7



En dépit des opérations de rénovation menées sur ces équipements, il apparaît que la plupart ne correspondent plus aux règles d'homologation internationales actuelles (absence de tunnel d'accès, zone de sécurité non marquée ou non réglementaire, distances des pistes non conformes...).



Caractéristiques des vélodromes français

Un total de 125 équipements (117 en France Métropole et 8 en outre-mer) dédiés à la piste dont :

85 vélodromes et 41 anneaux dédiés à l'entraînement et/ou à l'initiation

Longueur moyenne des pistes : 365 m

Largeur moyenne des pistes : 6,04 m

Caractéristiques moyennes des vélodromes

Longueur moyenne : 320 mètres

Largeur moyenne : 6,27 mètres

Caractéristiques des anneaux de loisir :

Longueur moyenne : 456 m

Largeur moyenne : 5,57 m

Type de revêtement

- Ciment/Béton : 62
- Bitume/Enrobé : 49
- Bois : 8
- Synthétique/Résine : 6
- Herbe : 1

A noter que les pistes tendent à se raccourcir au fil des années. Les longueurs importantes (> à 333,33 m) sont propres aux équipements d'avant guerre et reflètent alors la popularité des courses derrière motos (stayers). Les stades de cette époque associaient régulièrement une piste cycliste à un terrain de football ou de rugby. Ces derniers ont ensuite pris le pas sur les pistes les entourant.

Comités régionaux disposant du plus grand nombre de pistes:

- Bretagne – 22 équipements
- Centre – 13
- Pays de la Loire - 12

Comités disposant d'aucun équipement :

- Franche-Comté
- Champagne-Ardenne
- Limousin
- Martinique
- Guyane
- Mayotte
- Saint-Martin

Le raccourcissement des distances s'explique ensuite par la volonté de réduire le coût de construction et de se doter d'une piste plus spectaculaire.

Chers et relativement dangereux pour les pistards (arrêt plus brutal des chutes favorisant ainsi les risques de fractures), les revêtements synthétiques sont principalement employés pour les opérations de rénovation afin de corriger les légers défauts de planimétrie pouvant persister à l'issue d'une première phase de ponçage.

Méthode de recensement employée

Le recensement des équipements dédiés à la pratique du cyclisme sur piste se décompose en 3 grandes parties :

- Une **cartographie nationale** permettant de localiser à la fois les vélodromes axés compétition et les équipements (« anneaux ») plutôt orientés vers l'entraînement et/ou le loisir. D'abord brute, la localisation des vélodromes est ensuite croisée avec des indicateurs propres au milieu cycliste (nombre de licenciés) puis avec des données sociodémographiques. Le but de cette démarche est d'enrichir les outils d'analyse et de réflexion nécessaires à la future politique de développement des vélodromes.
- Un **zoom par comité régional** : Outre le fait de donner une meilleure précision géographique, ce focus fournit les dimensions ainsi qu'une photographie aérienne des équipements. Parce que le nombre ne suffit pas toujours, l'accessibilité de ces équipements (rayon de 30 minutes – trajet voiture) y est analysée, faisant apparaître les disparités au sein d'un même comité.
- Une **fiche par vélodrome** : Carte d'identité du vélodrome, elle compile les principales informations à savoir adresse, dimensions, photos.

Ce schéma directeur ne fait apparaître qu'un extrait de ces deux derniers outils.

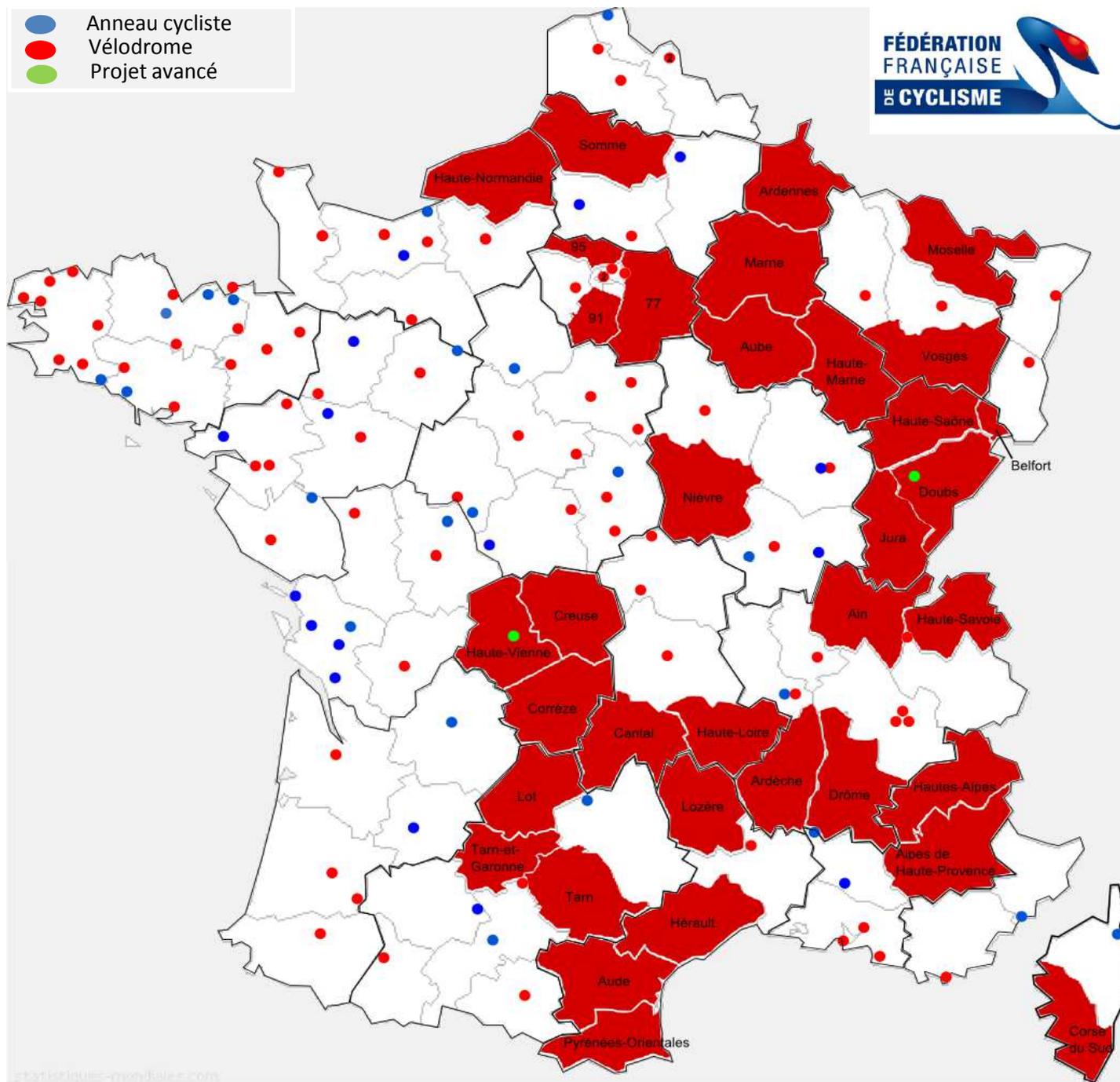
Localisation des départements sans vélodrome

Cette carte met en lumière les **35 départements qui ne disposent d'aucun équipement** dédié à la pratique du cyclisme sur piste.

Le déséquilibre touche essentiellement le Grand-Est ainsi que les massifs montagneux.

Dans le cadre de sa stratégie de développement, la FFC devra tenir compte des déficits territoriaux ainsi ciblés pour mettre l'accent sur la correction des inégalités.

Améliorer l'accès aux vélodromes est un préalable au développement de la « pratique piste » et à l'émergence de pistards performants.



Carte des vélodromes et anneaux cyclistes

Territoires d'outre-mer

L'offre d'équipements est très disparate entre les différents territoires d'outre-mer.

Mayotte, Saint-Martin et la Guyane ne disposent d'aucun équipement dédié à la pratique du cyclisme sur piste.

A contrario, la Nouvelle-Calédonie et, dans une autre mesure, la Réunion peuvent s'appuyer sur plusieurs équipements dont certains permettant la compétition de haut-niveau.

Une double piste cyclable sera livrée en juillet 2014 sur la commune de Ducos (Martinique).

8 sites de pratique en outre-mer

Guadeloupe



Guyane



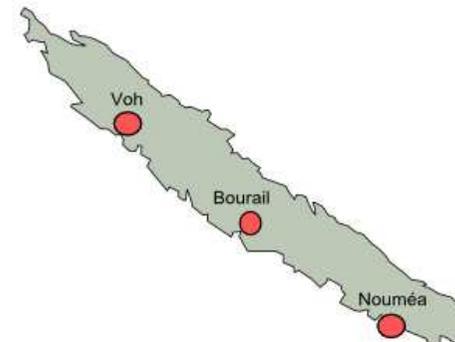
Martinique



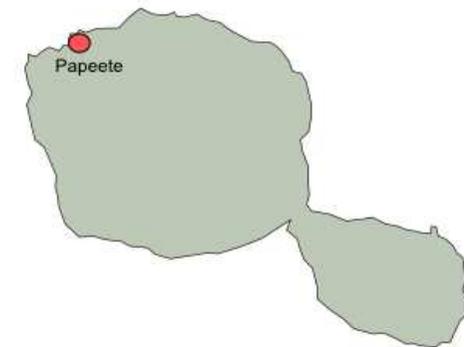
Mayotte



Nouvelle-Calédonie



Polynésie Française



La Réunion



Saint-Martin

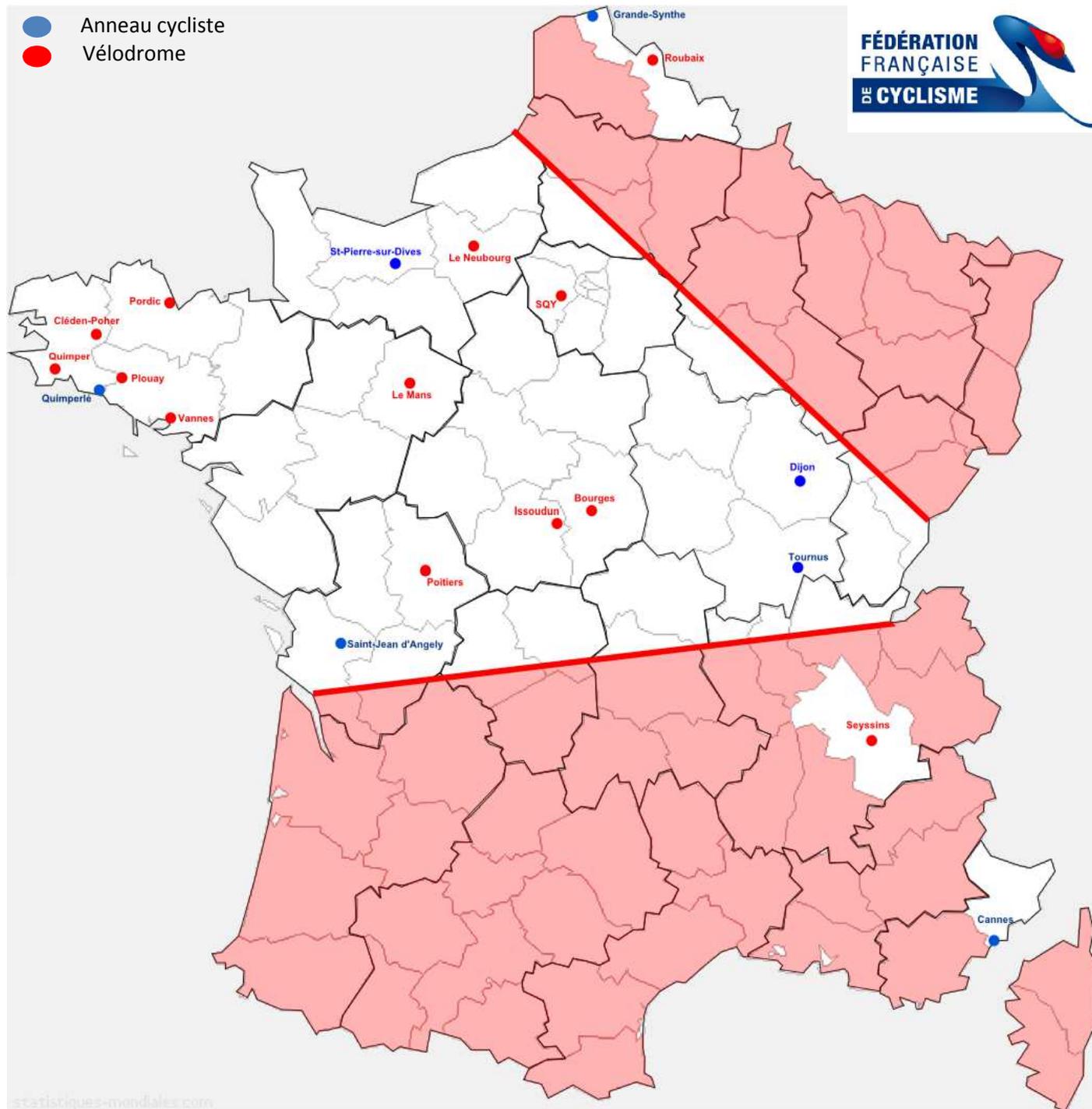


Vélodromes construits depuis 1996

La représentation cartographique des équipements construits depuis 1996 démontre une concentration des efforts sur la Bretagne et sur un bandeau constitué de la Bourgogne, du sud de la Région Centre et du Poitou-Charentes.

A contrario, **le Grand-Est** et la **moitié sud de l'hexagone** font figure de **territoires « oubliés »**.

Dans ces régions déficitaires voire dénuées de toute infrastructure (Franche-Comté, Limousin, Champagne-Ardenne), l'absence de projets récents s'accompagne d'un vieillissement du parc existant et freine les ambitions de développement du cyclisme sur piste.



Ratio vélodromes/population

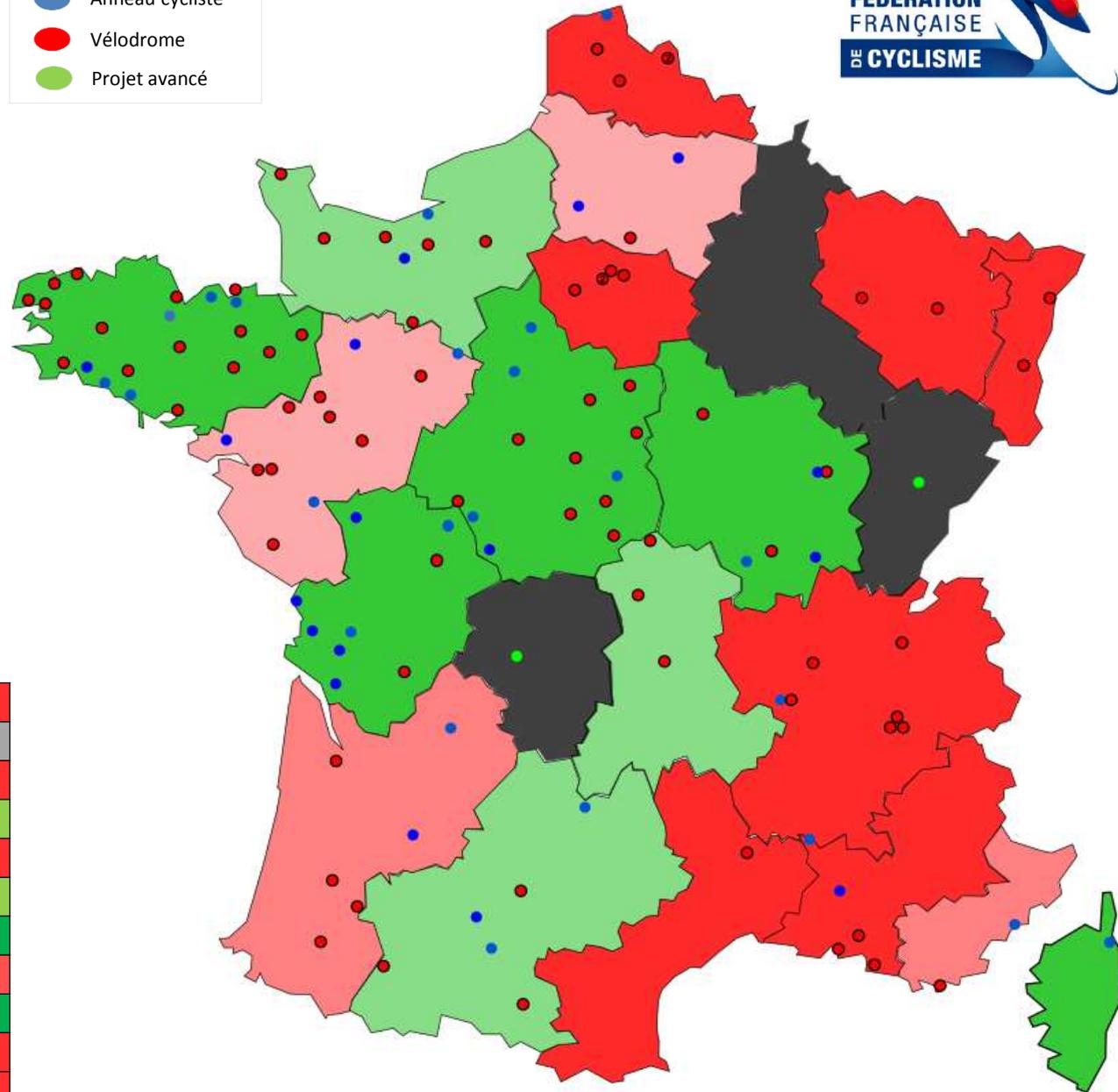
La France (métropole + Outremer) compte 125 équipements dédiés au cyclisme sur piste.

Au regard des 66 218 078 hab, le territoire français présente un ratio d'un équipement pour 529 745 hab.

La carte s'attache à montrer la situation plus ou moins favorable des comités par rapport à cette moyenne nationale.

Les comités en Vert disposent d'une meilleure accessibilité (ratio inférieur à 1 équipement pour 529 745 hab). A contrario les territoires en rouge souffrent d'une saturation ou d'un déficit d'équipement.

A noter que parmi les projets de vélodromes en cours, deux figurent dans les régions « désertes » que sont le Limousin et la Franche-Comté. Le développement de ces équipements rentre pleinement dans la stratégie de correction des inégalités territoriales et de développement de la pratique locale.



Comité Régional	Ratio 1 équipement pour X habitants	Comité Régional	Population
Alsace	925 722	Languedoc-Roussillon	2 610 890
Aquitaine	543 000	Limousin	0
Auvergne	447 988	Lorraine	1 175 056
Bourgogne	273 740	Midi-Pyrénées	477 118
Bretagne	151 194	Nord-Pas.de. Calais	806 639
Centre	195 276	Normandie	412 978
Champagne-Ardennes	0	Pays de la Loire	294 921
Corse	305 674	Picardie	637 052
Cote Azur	584 104	Poitou-Charentes	195 619
Franche-Comté	0	Provence	744 169
Ile de France	2 345 648	Rhône-Alpes	896 067

1 piste pour 530 000 habitants

Ratio vélodromes/nombre de licenciés Route-Piste

La France (métropole + outremer) compte 125 équipements dédiés au cyclisme sur piste.

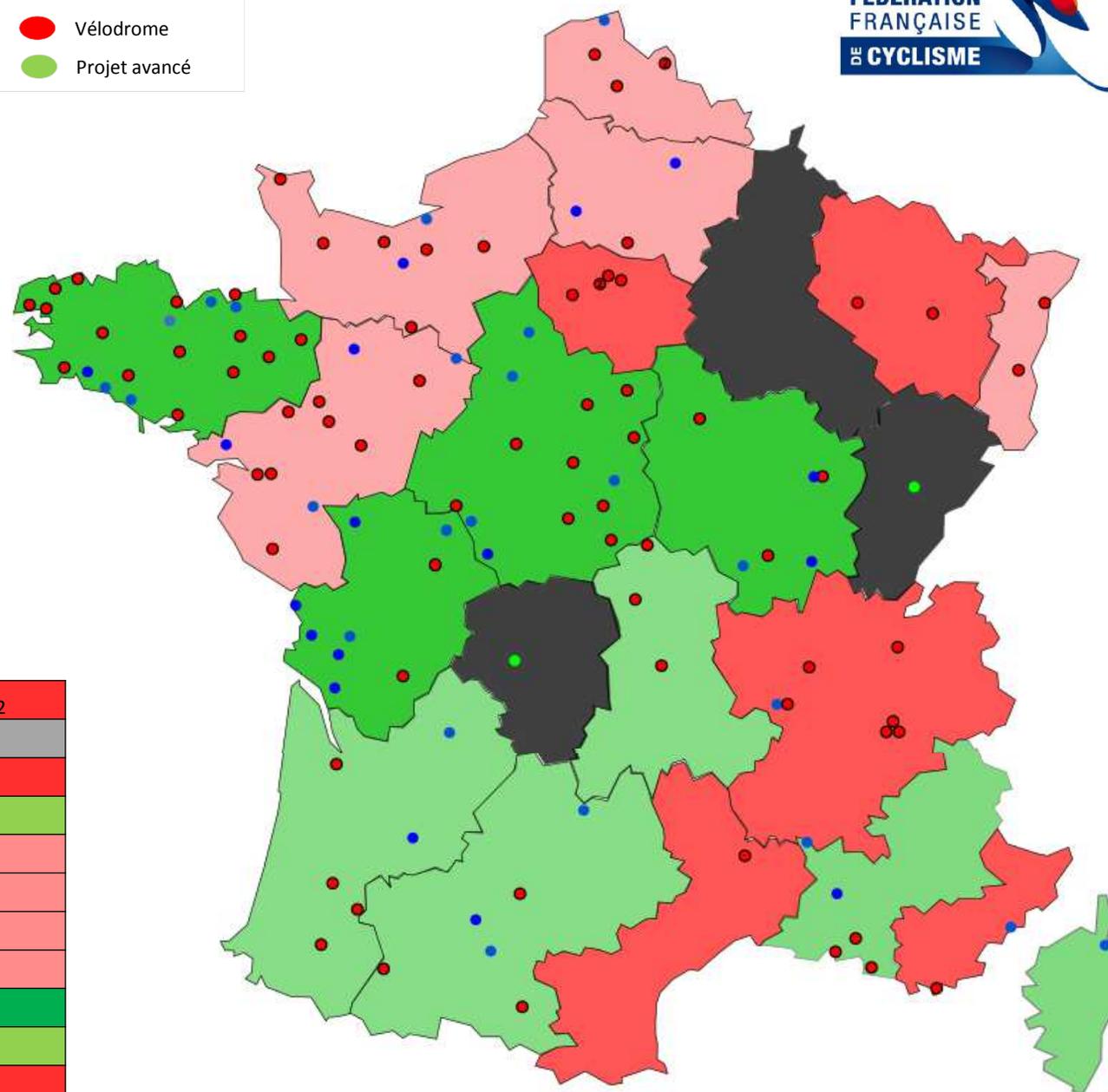
Au regard des 71 044 licenciés "Route" (Route, piste, cyclo-cross) soit 60 % du total licenciés FFC, le territoire français présente un ratio d'un équipement pour 568 licenciés.

Cette carte s'attache à montrer la situation plus ou moins favorable des comités par rapport à cette moyenne nationale.

Les comités en Vert disposent d'une meilleure accessibilité (ratio inférieur à 1 équipement pour 568 licenciés Route). A contrario les territoires en rouge souffrent d'une saturation et/ou d'un déficit d'équipements.

Cette cartographie est purement quantitative et ne tient pas compte de l'obsolescence des équipements.

- Anneau cycliste
- Vélodrome
- Projet avancé



Comité Régional	Ratio 1 équipement pour X licenciés ROUTE	Comité Régional	Ratio 1 équipement pour X licenciés ROUTE
Alsace	602	Languedoc-Roussillon	1 672
Aquitaine	514	Limousin	0
Auvergne	497	Lorraine	841
Bourgogne	343	Midi-Pyrénées	460
Bretagne	362	Nord-Pas.de. Calais	585
Centre	333	Normandie	662
Champagne-Ardenne	0	Pays de la Loire	577
Corse	621	Picardie	655
Cote Azur	784	Poitou-Charentes	273
Franche-Comté	0	Provence	512
Ile de France	1 049	Rhône-Alpes	984

1 équipement piste pour 568 licenciés Route/Piste

Ratio vélodromes/nombre de licenciés Route-Piste

Pour les seuls territoires d'outre-mer, le ratio est d'un équipement piste pour **559 licenciés Route/Piste**, soit un ratio inférieur à la moyenne nationale.

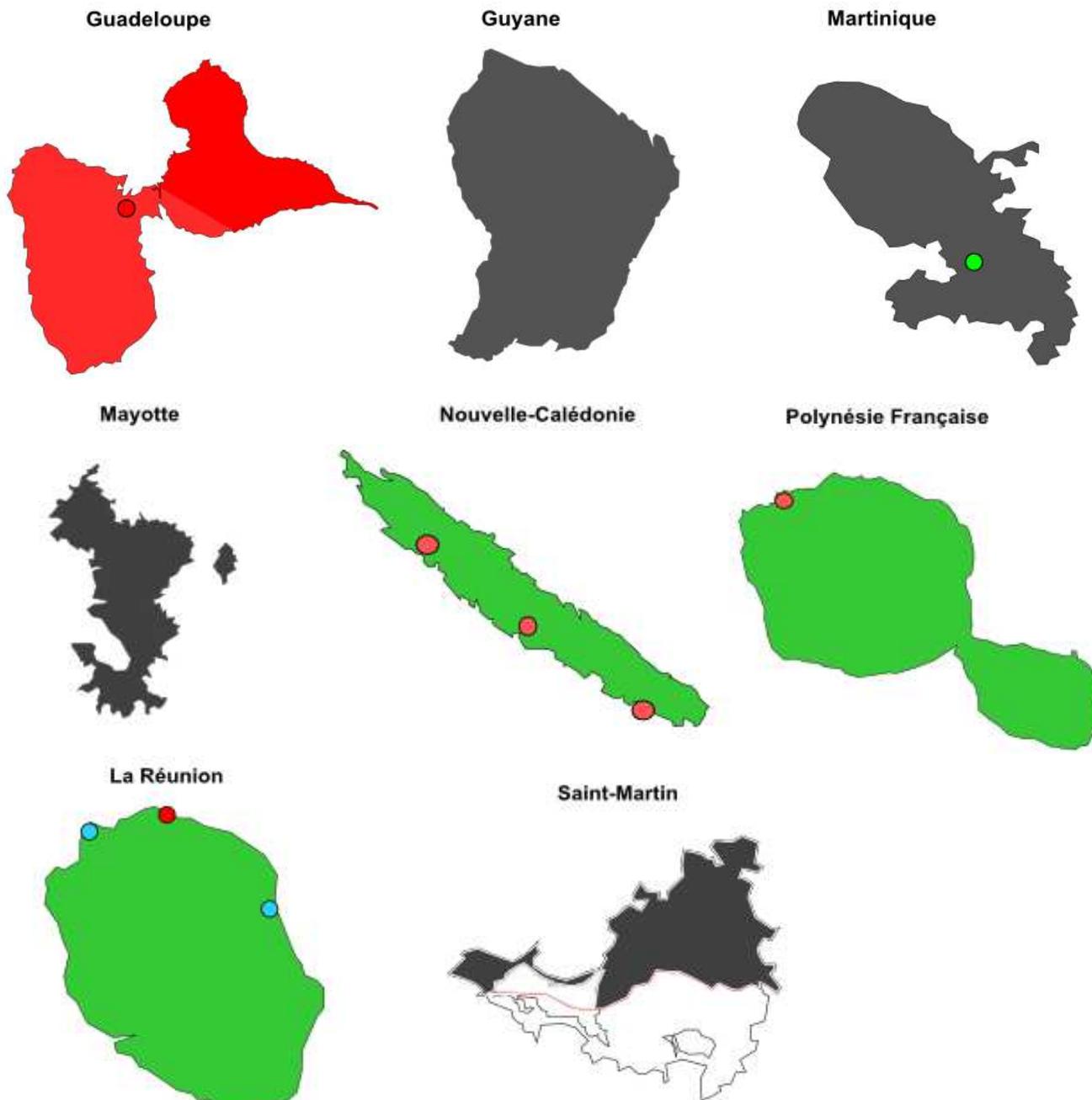
Cette situation s'explique en partie par une population et un nombre de licenciés inférieurs à ceux recensés sur la métropole.

Derrière ce chiffre relativement satisfaisant se cachent cependant des situations très disparates. Ainsi, seules la Calédonie et la Réunion (3 équipements chacune) sont suffisamment équipées au regard du nombre de licenciés Route recensés sur leurs territoires respectifs.

La Martinique, forte de son concept de double anneau cyclable sur la commune de Ducos, offrira bientôt un espace de pratique privilégié aux cyclistes martiniquais (livraison juillet 2014).

A contrario, les autres territoires font face à un déficit ou à une absence totale d'équipement de ce type.

1 équipement piste pour 559 licenciés Route/Piste en outre-mer

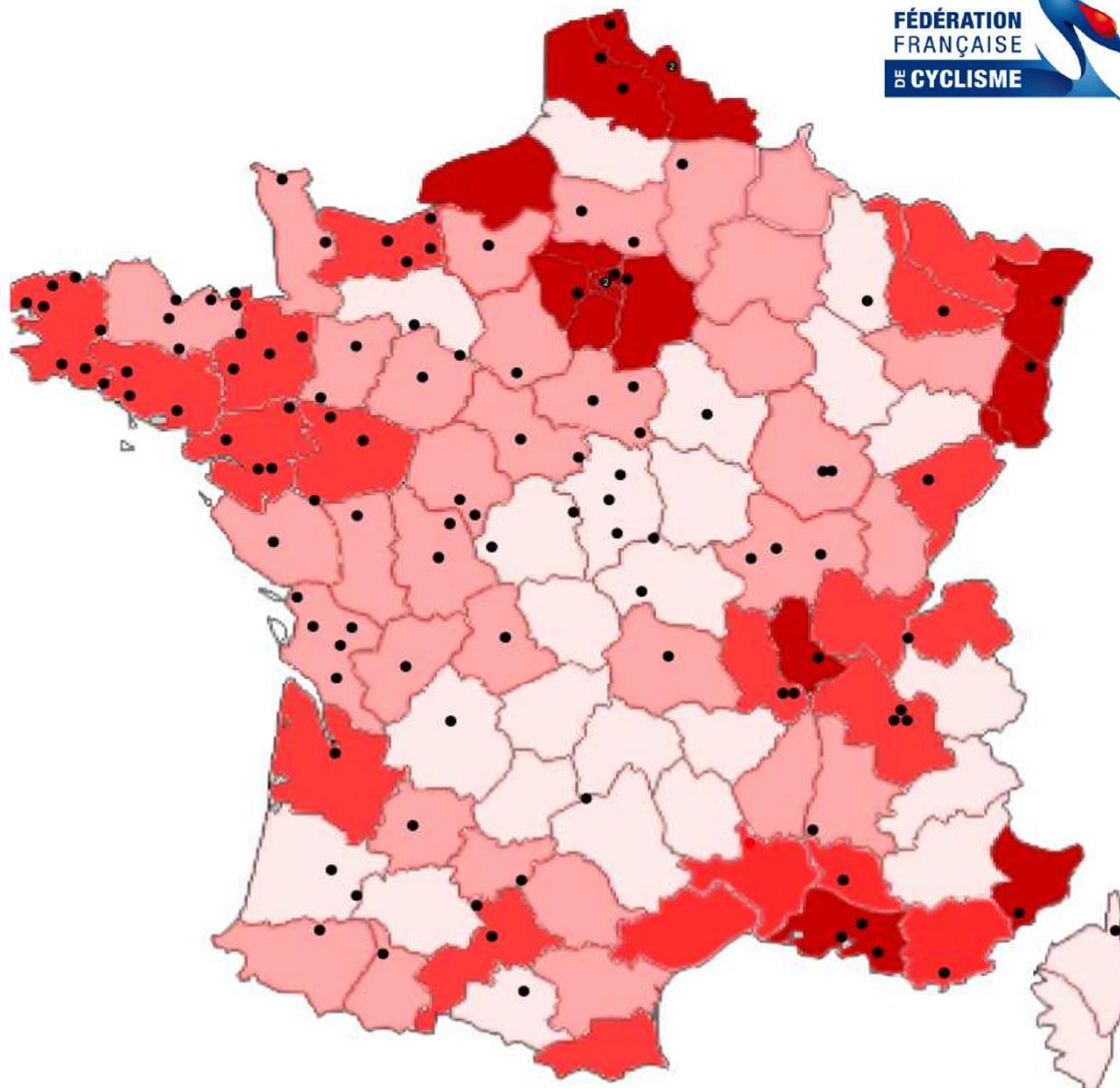
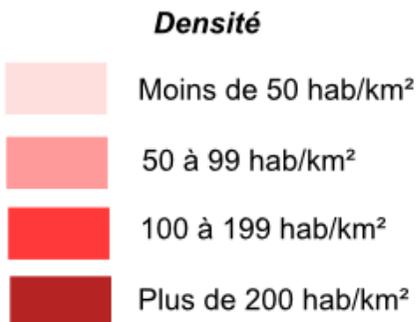


Outre-mer	Ratio 1 équipement pour X licenciés ROUTE
Guadeloupe	1 983
Guyane	0
La Réunion	248
Martinique	0
Mayotte	0
Nouv.Caledonie	82
Polynesie	204

Localisation des vélodromes/anneaux et densité de la population

La fréquentation d'un vélodrome, notamment couvert et donc générateur de revenus commerciaux, dépend en partie du bassin de population environnant.

Cette carte vise à analyser l'implantation des vélodromes actuels au regard de la densité de population et à cibler les zones représentant un potentiel clientèle/licenciés important.



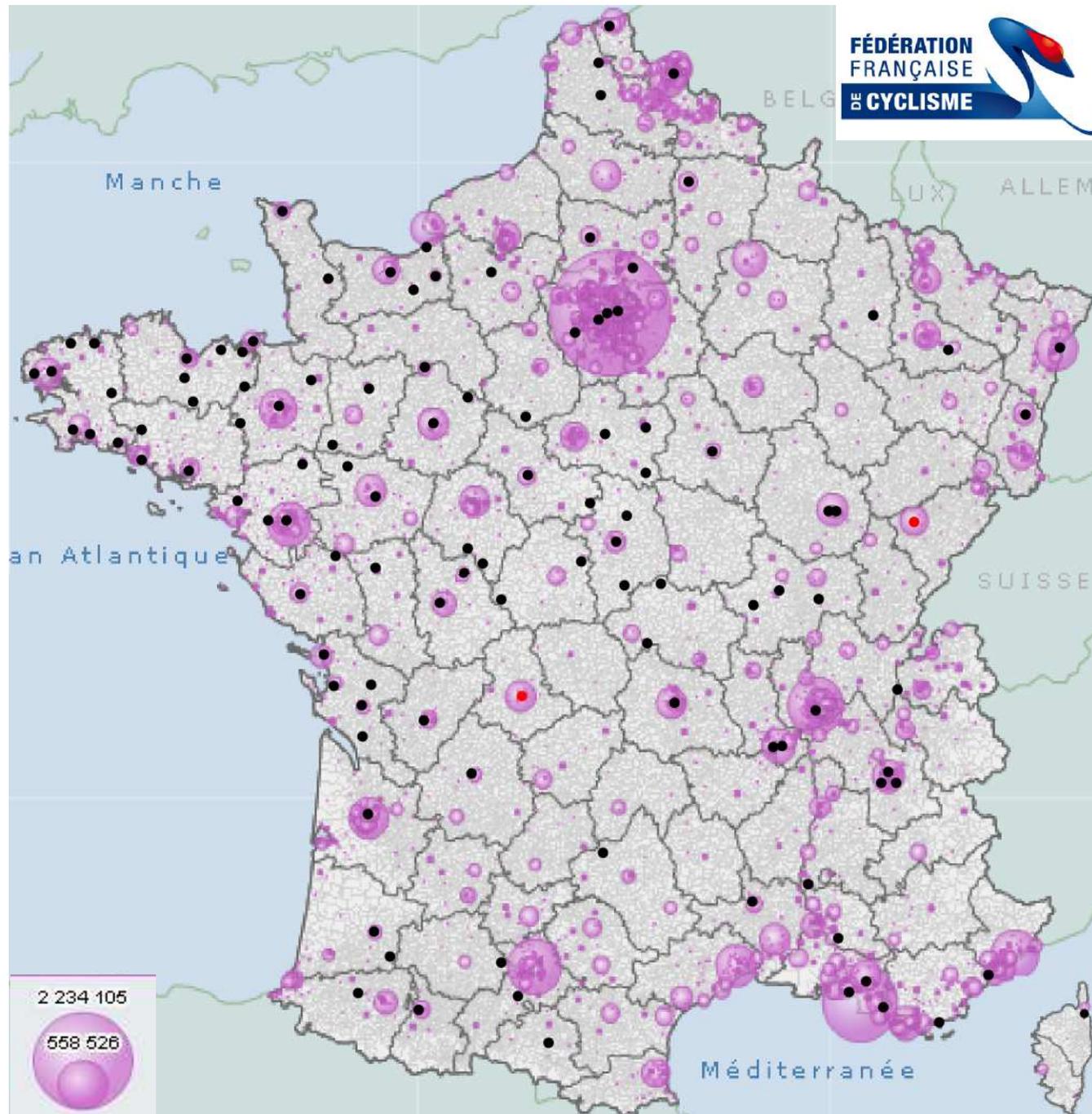
Localisation des vélodromes/anneaux et principaux pôles urbains

En dehors de toute considération liée au nombre de licenciés, le potentiel d'utilisateurs d'un vélodrome est plus élevé lorsque celui-ci est localisé au sein ou à proximité immédiate d'un pôle urbain.

La carte ci-contre croise l'implantation des équipements dédiés à la piste et les principales concentrations géographiques de population.

Il est intéressant de noter que dans les régions les plus richement dotées, la localisation des vélodromes ne se calque pas automatiquement sur celle des pôles urbains et humains (ex: Bretagne et Centre).

A l'inverse, l'implantation des vélodromes et d'anneaux de loisir dans les régions Rhône-Alpes et PACA est directement liée au contexte démographique local comme le démontre la concentration autour de Marseille et Toulon.



Localisation des vélodromes/anneaux et principaux pôles urbains

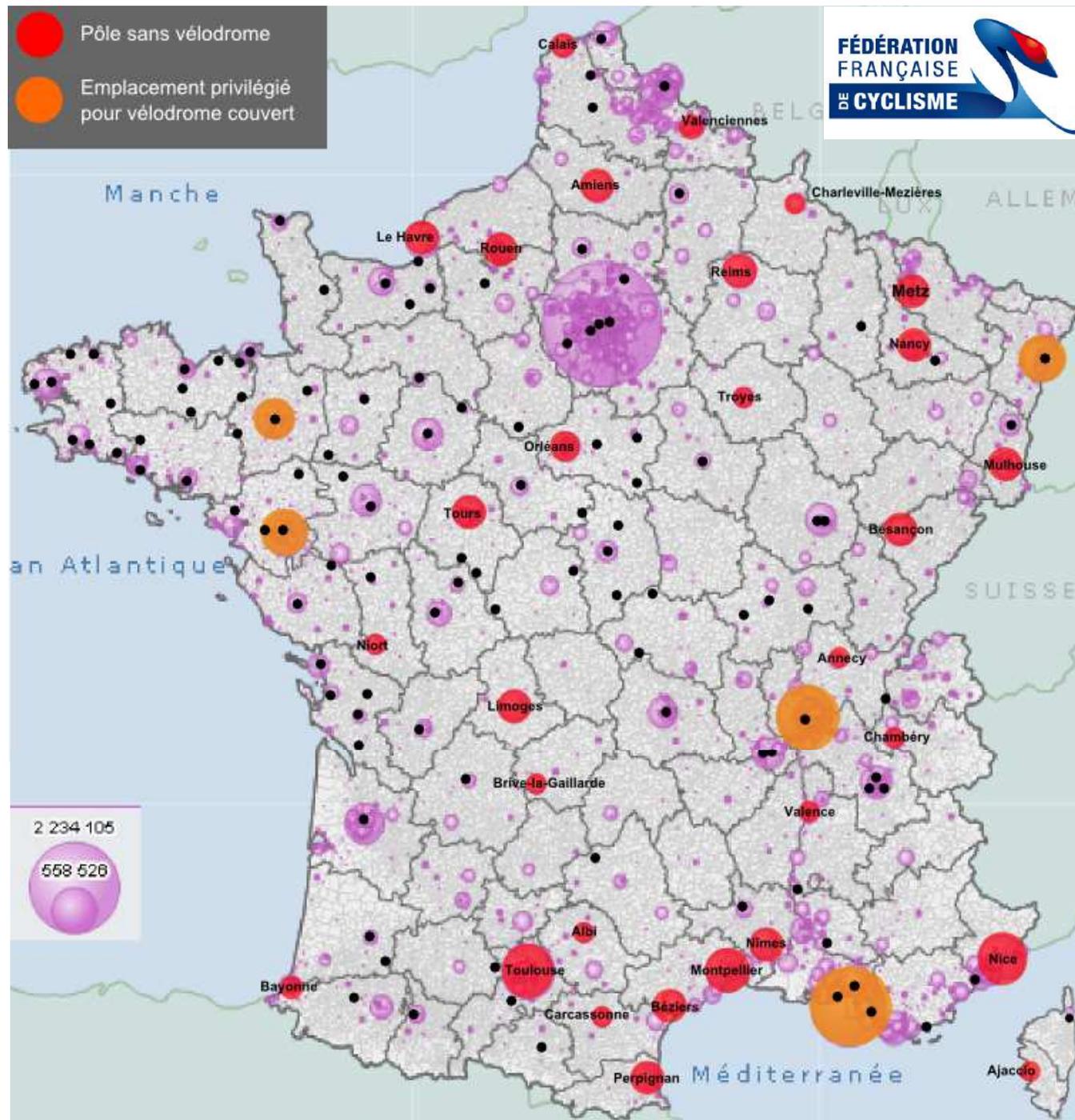
Les agglomérations ne disposant pas d'équipement dédié au cyclisme sur piste sont représentées en rouge.

Le développement de la piste est par conséquent freinée par l'absence d'offres au sein de ces territoires et contraint les pratiquants à se déplacer sur les départements limitrophes voire sur des régions voisines.

Ce déficit concerne notamment les agglomération suivantes :

- Amiens
- Reims
- Metz
- Besançon
- Limoges
- Brive
- Perpignan
- Montpellier
- Narbonne
- Bayonne
- Tours
- Etc...

Si les pôles tels que Marseille, Rennes, Nantes, Lyon ou Strasbourg disposent d'une piste découverte, il apparaît clairement que ces capitales régionales représentent des sites privilégiés en vue d'accueillir un vélodrome couvert.



Localisation des vélodromes couverts

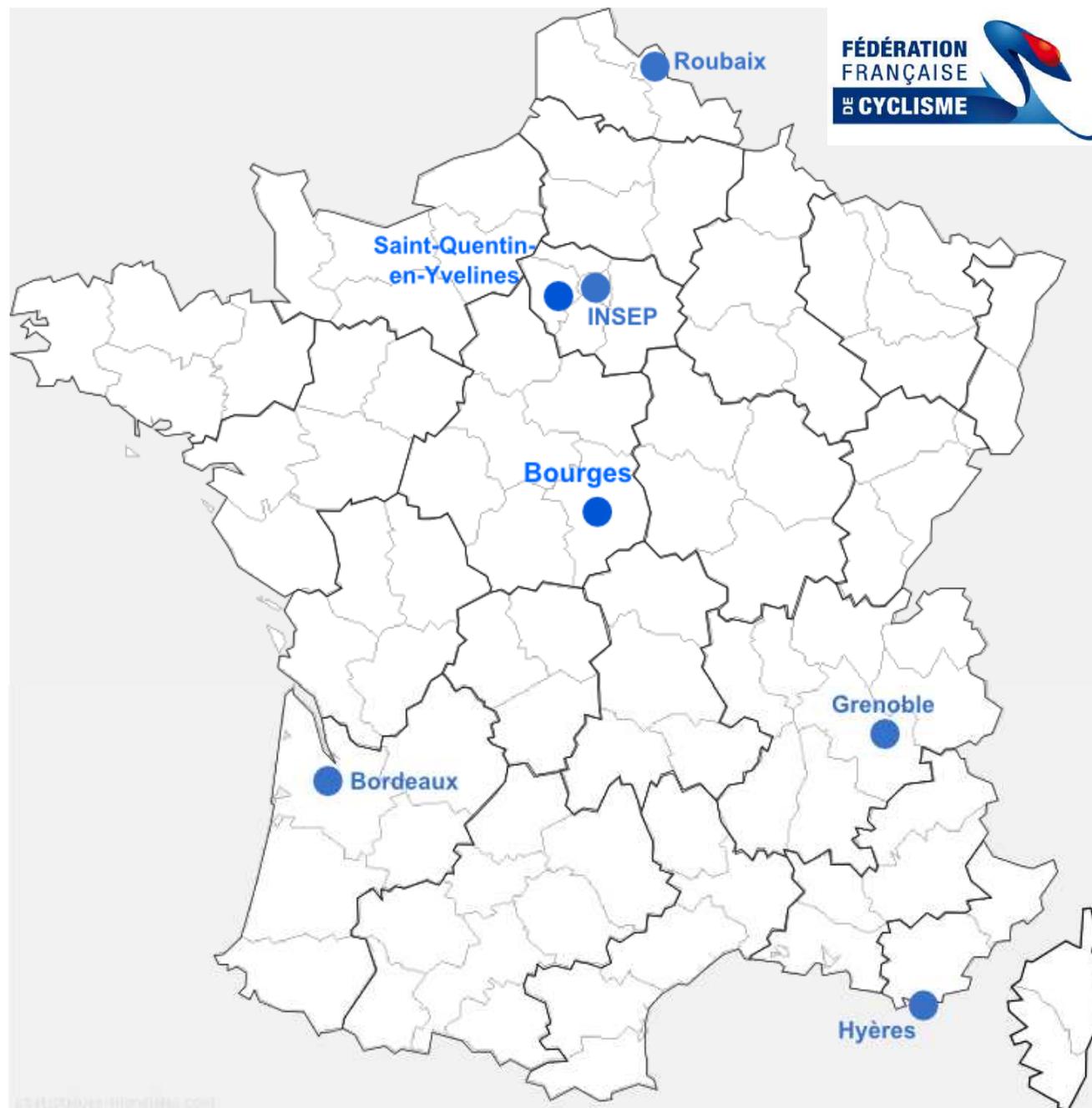
A l'heure actuelle, la France dispose de **7 vélodromes couverts ou semi-couverts** (Hyères).

Faible, ce nombre l'est d'autant plus que le vélodrome de l'INSEP est réservé aux athlètes de haut-niveau et que celui de Grenoble est un Palais des Sports qui n'accueille le cyclisme qu'une semaine par an à l'occasion « des 6 jours » (devenus 4 jours en 2012).

Au regard des ambitions sportives de la FFC et en vue d'assurer le développement de cette discipline, il convient de favoriser la construction de nouvelles enceintes.

L'effort a porté ses fruits comme en atteste la livraison de 3 vélodromes couverts depuis septembre 2012 (Roubaix, Bourges, Saint-Quentin-en-Yvelines).

D'autres collectivités locales ont pris contact avec les services de la FFC pour développer des projets de ce type.



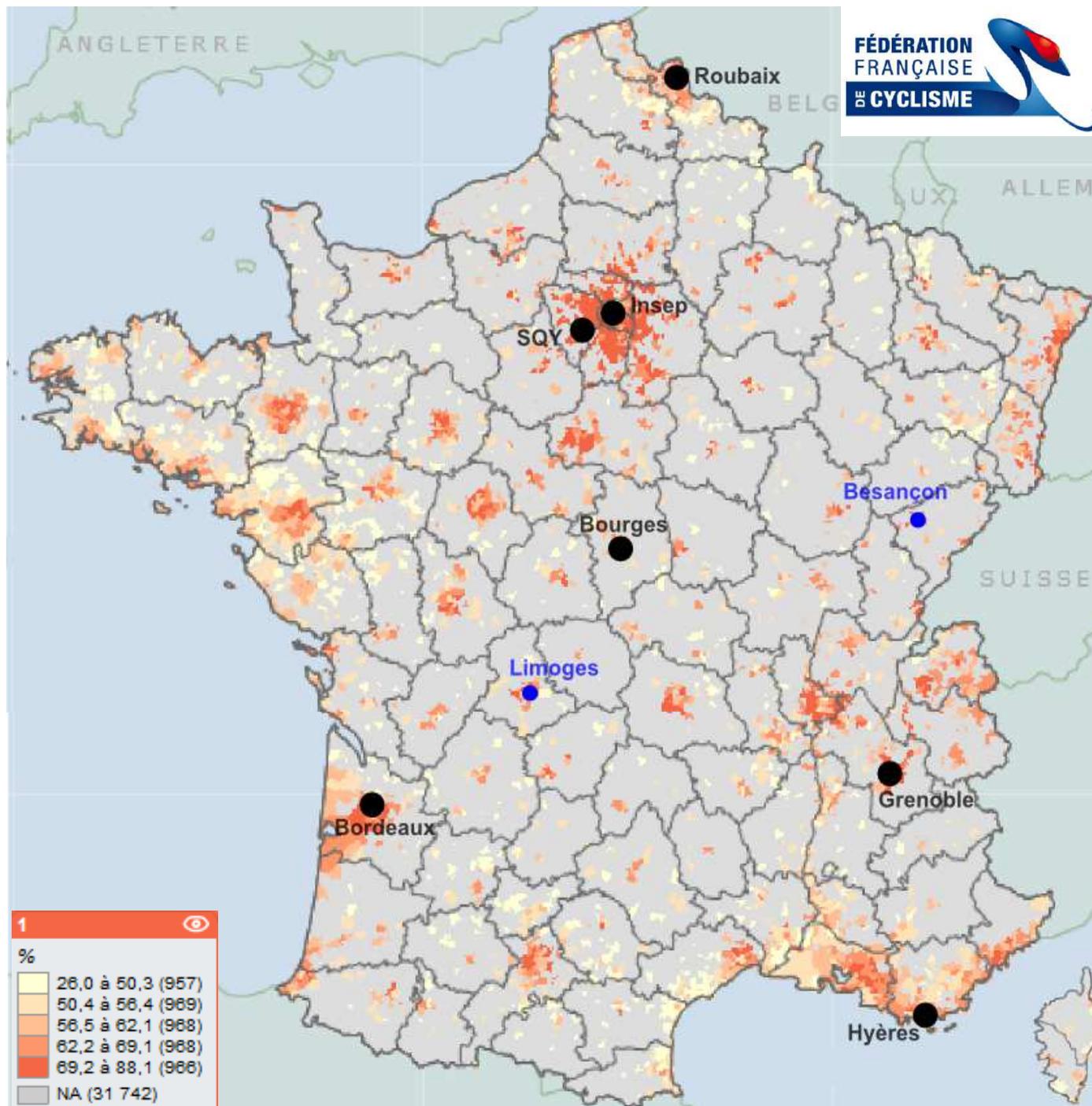
Vélodromes couverts/potentiel économique

Contrairement à la plupart des équipements cyclistes, la gestion d'un vélodrome couvert peut revêtir une dimension commerciale.

Qu'il soit géré par une structure privée (PPP) ou publique (collectivité, comité départemental, club...), un vélodrome couvert offre un potentiel d'exploitation commerciale en direction du grand public (organisation de baptême de piste) ou des entreprises locales (séminaires, Team building...).

Dès lors, il convient de choisir l'implantation d'un vélodrome couvert au regard du bassin de population mais également du potentiel économique du territoire.

Cette carte croise la localisation des vélodromes couverts existants (et en projet) avec la **part des ménages soumis à l'impôt sur le revenu**, indicateur permettant de visualiser les plus grandes concentrations de revenus.



Vélodromes couverts/potentiel économique

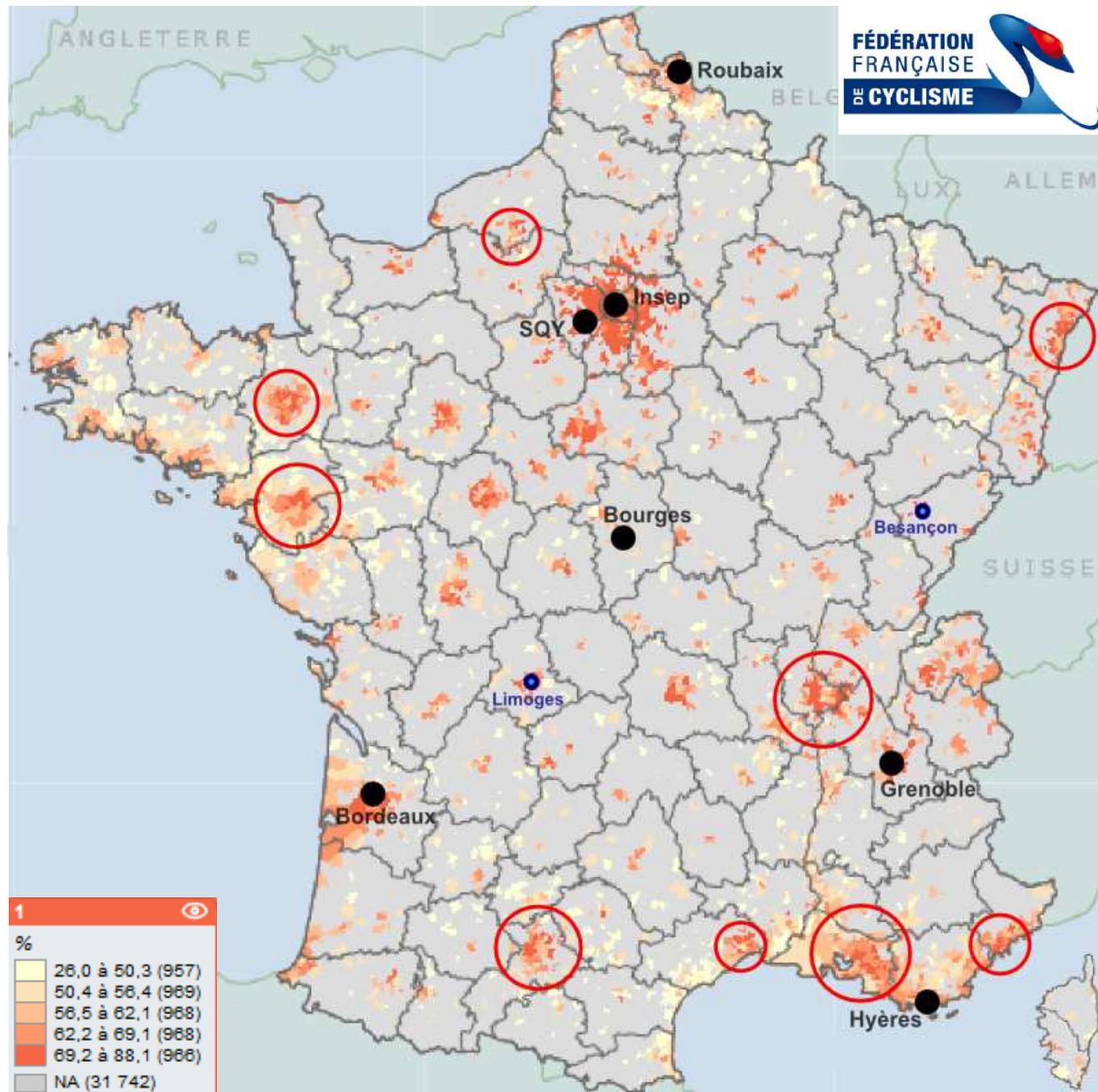
En croisant le parc existant avec le potentiel économique et la densité de population de certaines zones et en vue de quadriller le territoire français, il apparaît que certaines agglomérations pourraient constituer un site d'implantation privilégié pour un vélodrome couvert

Zones à très gros potentiel :

- Lyon
- Nantes
- Rennes
- Strasbourg

Zones avec fort potentiel :

- Marseille
- Montpellier
- Rouen
- Toulouse



Saint-Quentin-en-Yvelines comme vitrine et pôle de haut-niveau

D'abord pensé dans le cadre de la candidature Paris 2012, le Centre National du Cyclisme a été officiellement inauguré le 30 janvier 2014.

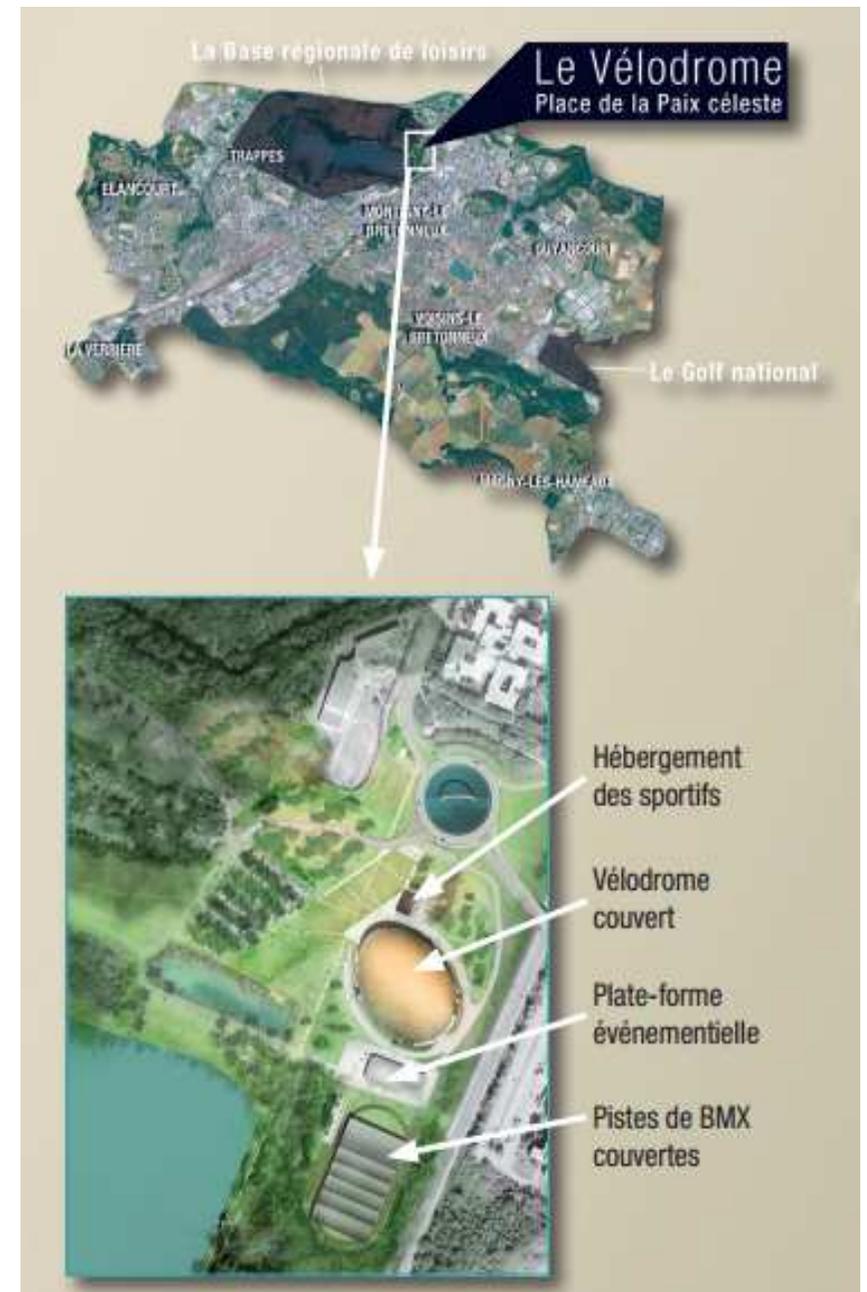
Plus qu'une piste couverte, le futur vélodrome s'impose d'ores et déjà comme une référence sportive grâce à sa capacité d'accueil et à la complémentarité conférée par la mise à disposition de divers équipements dédiés au haut-niveau.

Chiffres clés du vélodrome

- Piste en bois de 250 m de long et 8 m de large
- 4800 places en gradins permettant ainsi d'accueillir les plus grandes compétitions internationales
- Piste de BMX couverte de niveau international
- Salles de musculation et de récupération pour les athlètes de haut-niveau
- Siège de la FFC (2300 m²)
- Plateforme polyvalente événementielle de 2500 m²
- Complexe hôtelier et de restauration pour hébergement des sportifs en stage ou compétition



La construction de cet équipement sportif s'inscrit dans une démarche globale de dynamisation d'un quartier comprenant également la construction d'un pôle tertiaire (8500 m² de bureaux) de résidences étudiantes, d'hébergements pour chercheurs et d'un hôtel 3 étoiles.



Extrait du Zoom par comité régional

Exemples de l'Aquitaine et de l'Auvergne

Typologie des vélodromes français

Un zoom a été réalisé pour chaque comité régional afin de mieux analyser la situation locale et déterminer les pôles urbains non couverts. Cette étude géographique pose en effet la question de l'accessibilité (zone isochrone) et de la couverture optimale des équipements encore en activité dans les comités régionaux.

Ainsi le temps de parcours nécessaire pour rejoindre un vélodrome ou piste dédiée à l'initiation est calculé sur la base d'un rayon (zone isochrone) représentant un temps de parcours véhiculé de 30 minutes.

Le nombre d'équipements est une donnée brute importante mais qui ne se traduit pas forcément par une couverture pertinente d'un territoire.

Vélodromes/Anneaux Comité Aquitaine

Repères

Population :

- Dordogne : 412 082 hab
- Gironde : 1 434 661 hab
- Landes : 392 592 hab
- Lot-et-Garonne : 329 697 hab
- Pyrénées Atlantiques : 650 356 hab

Nombre de licenciés :

- Comité Aquitaine : 4829 dont 2933 licenciés Route (route, piste et cyclo-cross)

Tendance :

- + 5,44% licenciés depuis 2011

Accessibilité des équipements dans un rayon de 30 minutes



Vélodromes/Anneaux Comité Auvergne

Repères

Population :

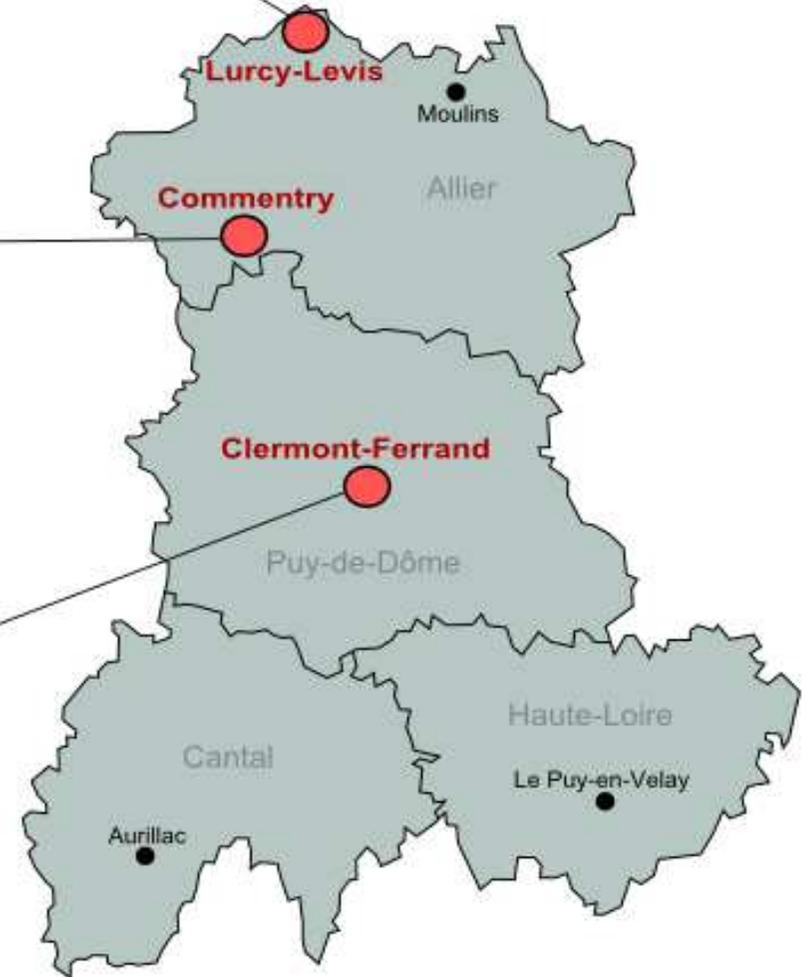
- Allier : 343 046 hab
- Cantal : 148 380 hab
- Haute-Loire : 223 122 hab
- Puy-de-Dôme : 629 416 hab

Nombre de licenciés :

- Comité Auvergne : 2764 dont 1484 licenciés Route (route, piste et cyclo-cross)

Tendance :

- + 3,83 % licenciés depuis 2011



2

Pistes de BMX



Présentation du BMX Race

C'est la discipline première du BMX. A l'origine, le BMX a été développé par des pilotes de motos en Californie qui souhaitent concevoir un engin ludique pour leurs enfants, leur permettant d'acquérir les bases technique et ceci sans danger. La course se déroule sur **une piste de 270 à 400 m parsemée d'obstacles** : bosses doubles, tables que les pilotes doivent franchir le plus rapidement possible.

Huit pilotes se placent sur la grille de départ et s'élancent pour un tour. Les 4 premiers peuvent accéder à la manche suivante et ainsi de suite jusqu'en finale. L'effort est violent (de 30 à 40 secondes) et les sensations fortes que procure cette discipline sont particulièrement recherchées par les participants.

Un bon pilote de Race doit avoir les qualités suivantes : force explosive, coordination motrice, habiletés techniques élevées, un bon esprit tactique et un sens de la course. Le pilotage doit être fluide de manière à perdre le moins de vitesse possible dans les virages et sur les obstacles. Il faut « enrouler » au maximum. Du point de vue de l'équipement, les pilotes doivent porter un casque intégral, une paire de gants, un pantalon et un maillot type moto-cross.

Les cadres de ces vélos courts et très nerveux sont composés d'aluminium ou de matériaux composite. Ils n'ont qu'un seul développement et sont équipés d'un frein exclusif sur la roue arrière. Des épreuves sont organisées sur l'ensemble du territoire au niveau départemental, régional, national. Au niveau international, la France est régulièrement organisatrice de compétitions majeures tels que les Championnats d'Europe (2000/2003/2012) et du Monde (1990/1999/2005).



Si les pilotes attirés par la compétition ont tendance à se diriger vers la Race, ceux qui sont à la recherche d'une pratique plus libre et moins codifiée s'orientent quant à eux vers le freestyle.

Cette version non moins spectaculaire du BMX, se décline en quatre pratiques différentes. Les spécialistes du FLAT, exécutent des figures au sol, les DIRTEURS enchaînent des « tricks » de plus en plus complexes, en prenant leur élan à partir des bosses en terre ou modules en bois.

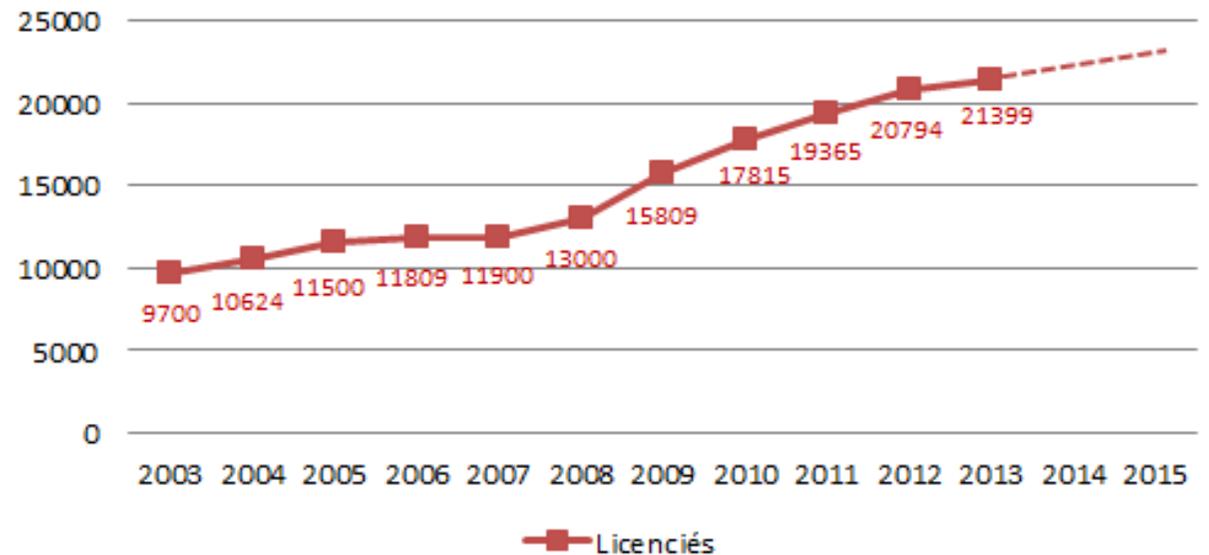
Le Street est basé sur l'utilisation du mobilier urbain pour réaliser des figures variées et très techniques. Enfin la rampe pratiquée sur une structure bois en forme de U permet aux riders d'exprimer leur talent à des hauteurs vertigineuses.

Bien qu'il s'agisse d'une pratique complémentaire du BMX Race, le freestyle et ses équipements (skate park notamment) ne rentrent pas à l'heure actuelle dans le champ de compétences de la FFC.

Les dates clés du BMX RACE

- Née en 1970, le BMX (Bicycle Moto Cross) est une discipline à mi-chemin entre le vélo et la moto
- 1978 : création de la Fédération Française de Bicrossing
- 1^{er} Janvier 1990 : l'Association Française de Bicrossing rejoint la Fédération Française de Cyclisme
- 4 Mars 1993 : le BMX est reconnu Sport de Haut Niveau par le Ministère Jeunesse et Sports
- **2008 : le BMX intègre les Jeux Olympiques à Pékin**
- Le BMX poursuit sa progression passant le cap des **20 000 licenciés** en 2012 (20794)

Evolution du nombre de licenciés BMX



Caractéristiques d'une piste de BMX Race

Libellé du critère	Type de la piste de BMX						
	Niveau Championnat	Niveau Challenge	Niveau 1	Niveau 1 BIS	Niveau 2		Niveau 3
	INTER	INTER	NATIONALE	NATIONALE TEMPORAIRE	REGIONALE	DEPARTEMENTALE	ENTRAINEMENT
Longueur de la piste	comprise entre 300m au minimum et 500m au maximum	comprise entre 270 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 270 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 230 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 250 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 200 m au minimum et 400 m au maximum	400m au maximum
Longueur de la première ligne droite de	60 m au moins	60 m au moins	60 m au moins	40 m au moins	50 m au moins	40 m au moins	40 m au moins
Largeur minimale pour le premier tronçon	8 m dans les 60 premiers mètres	8 m dans les 60 premiers mètres	8 m dans les 60 premiers mètres	8 m dans les 40 premiers mètres	8 m dans les 50 premiers mètres	8m pour les 20 premiers mètres puis 6m jusqu'au premier virage	4m
Largeur minimale pour le premier virage	6m	6m	6m	6m	5m	5m	4m
Largeur minimale entre la fin du premier virage et la ligne d'arrivée	5m	5m	5m	5m	5m	4m	3m
Bas de la pente avant du premier obstacle placé àdu bas de la butte de départ (raccordement avec la partie horizontale)	5m minimum	10 m minimum (5m suivant appréciation du référent national)					environ 15m de l'avant de la plateforme horizontale de la butte de départ
Bas de la pente avant du premier obstacle placé àde la grille de départ			plus de 20 m	plus de 12 m	plus de 20 m	plus de 20 m	
Hauteur du premier sommet du premier obstacle de 0,80 m maximum	1,50m	0,80m	0,80m	0,80m	0,80m	0,80m	0,50m
Derniers mètres du parcours en ligne droite	30m	20m	20m	20m	20m	20m	20m
Pas d'obstacle dans les derniers	5m	10m (5m suivant appréciation du référent national)	10m	5m	10m	10m	10m

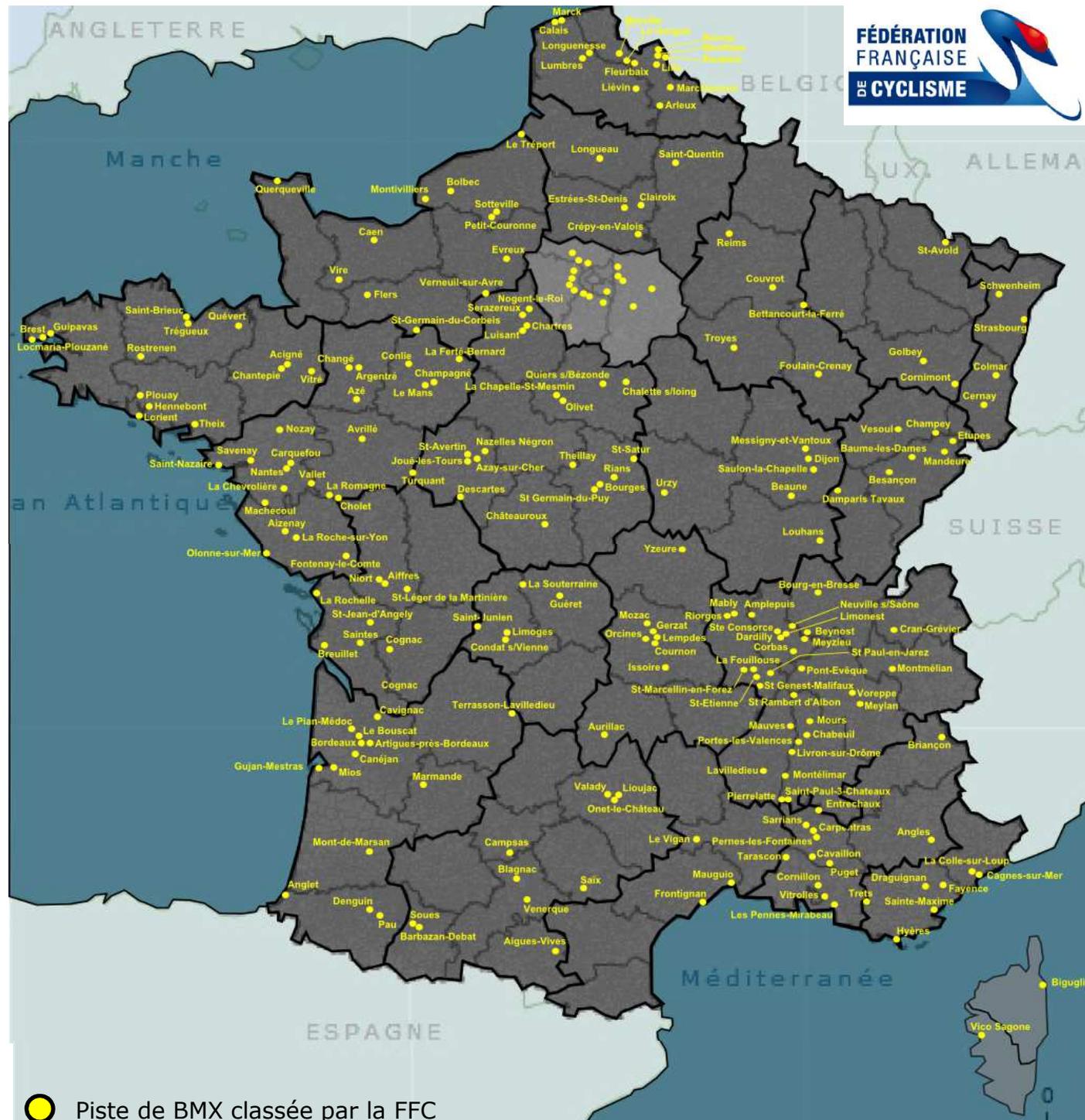


Répartition des pistes de BMX

On recense à l'heure actuelle 235 pistes de BMX « classées » par la FFC (ou en cours de classement) et donc reconnues par cette dernière pour permettre des compétitions et/ou des entraînements dans des conditions de sécurité optimales.

Le quadrillage du territoire est également complété par un réseau de champs de bosses et de terrains utilisés non reconnus par la FFC mais qui permettent une pratique libre et de loisir.

Pistes BMX en Ile-de-France



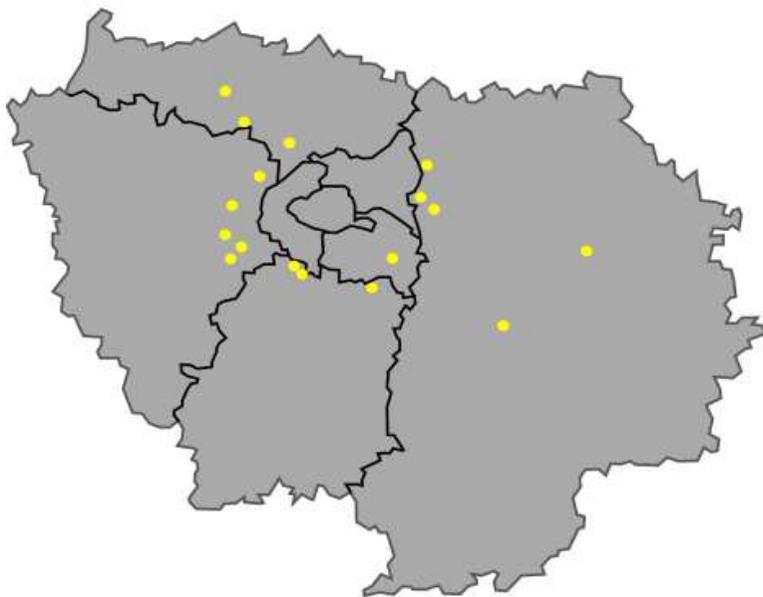
Répartition des pistes de BMX

La carte de France des pistes de BMX démontre une très forte concentration des équipements dans la vallée du Rhône et plus particulièrement sur la région Rhône-Alpes.

L'agglomération bordelaise et la région Nord-Pas-de-Calais sont également bien pourvues.

En région Ile-de-France, l'absence d'espace disponible et le coût du foncier se traduisent par une délocalisation des pistes en dehors de la petite couronne parisienne.

Pistes BMX en Ile-de-France

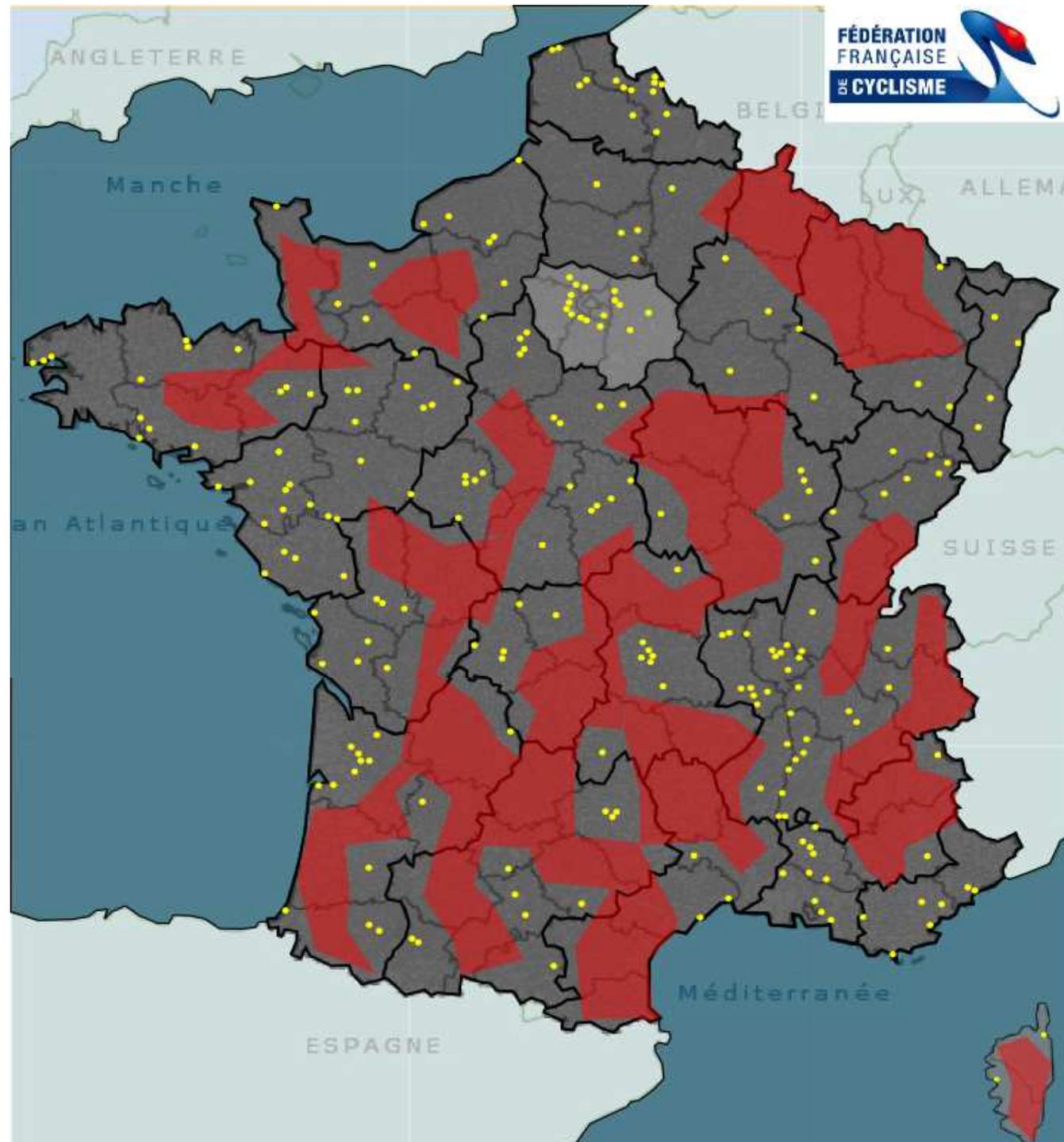


Localisation des zones déficitaires

Les zones en rouge matérialisent les territoires sur lesquels il est actuellement impossible de pratiquer le BMX sur une piste normée et répondant aux critères fédéraux.

L'absence de pistes freine le développement et l'accès à la pratique.

En complément de cette donnée brute, le constat doit être complété par une analyse socio-démographique et géographique qui permettra de hiérarchiser plus finement les secteurs prioritaires.



Départements sans pistes de BMX classées FFC

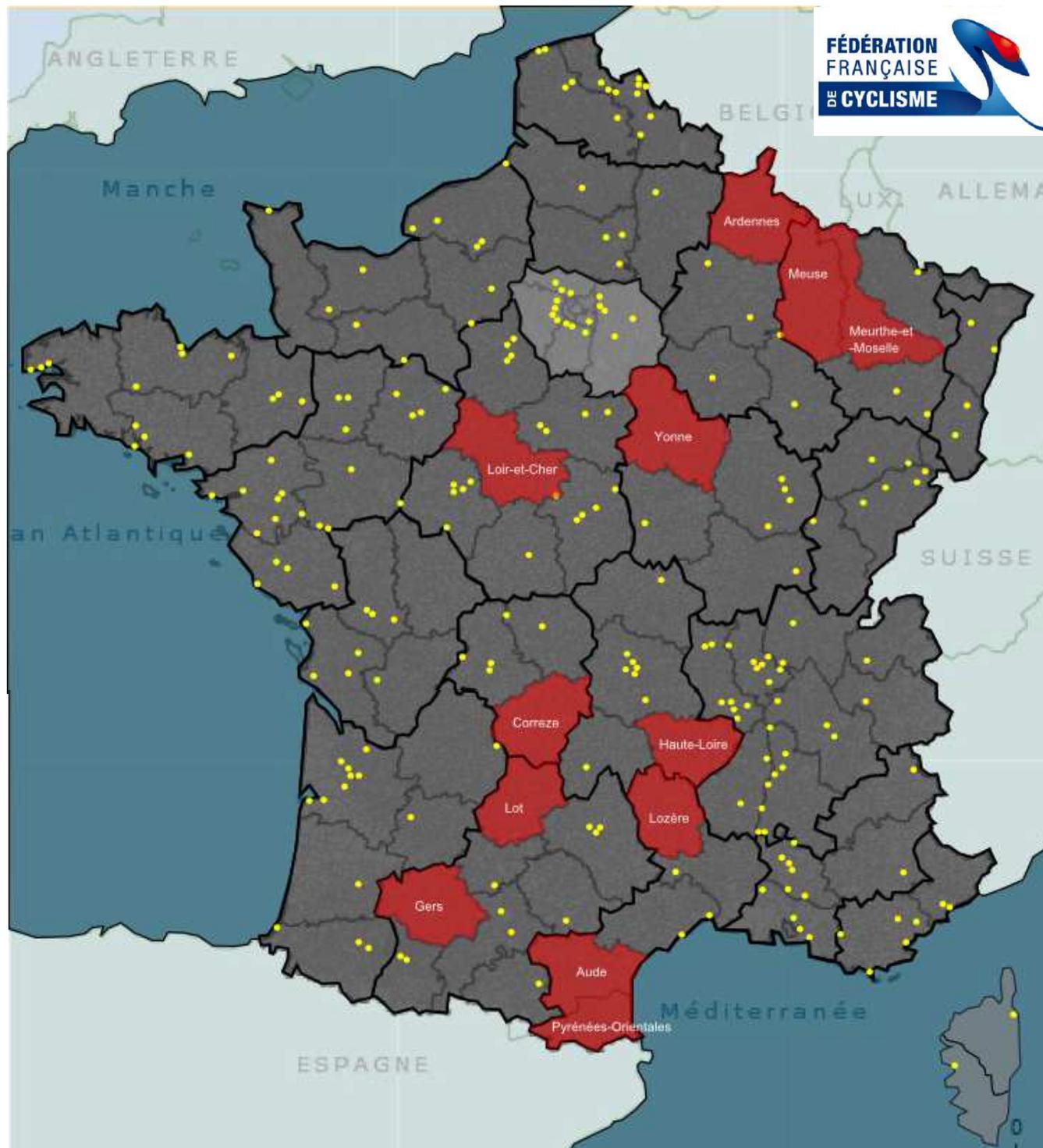
Si la carte de France des pistes de BMX présente de nombreux « vides », la transposition à l'échelle administrative se veut moins percutante comme en témoigne le nombre relativement faible de départements qui ne disposent pas d'équipement sur leur territoire.

Douze départements sont concernés par ce déficit structurel :

- Aude
- Ardennes
- Corrèze
- Gers
- Haute-Loire
- Loir-et-Cher
- Lot
- Lozère
- Meurthe-et-Moselle
- Meuse
- Pyrénées-Orientales
- Yonne

La grande majorité de ces départements se caractérise par une faible proportion des jeunes, cœur de cible du BMX (cf cartes suivantes). De fait, on peut considérer que la demande y est probablement moins forte que dans d'autres territoires.

Doter chaque département d'une piste minimum reste cependant un objectif quantitatif pertinent. La localisation de la ou des piste(s) devra prioriser les pôles urbains du département.



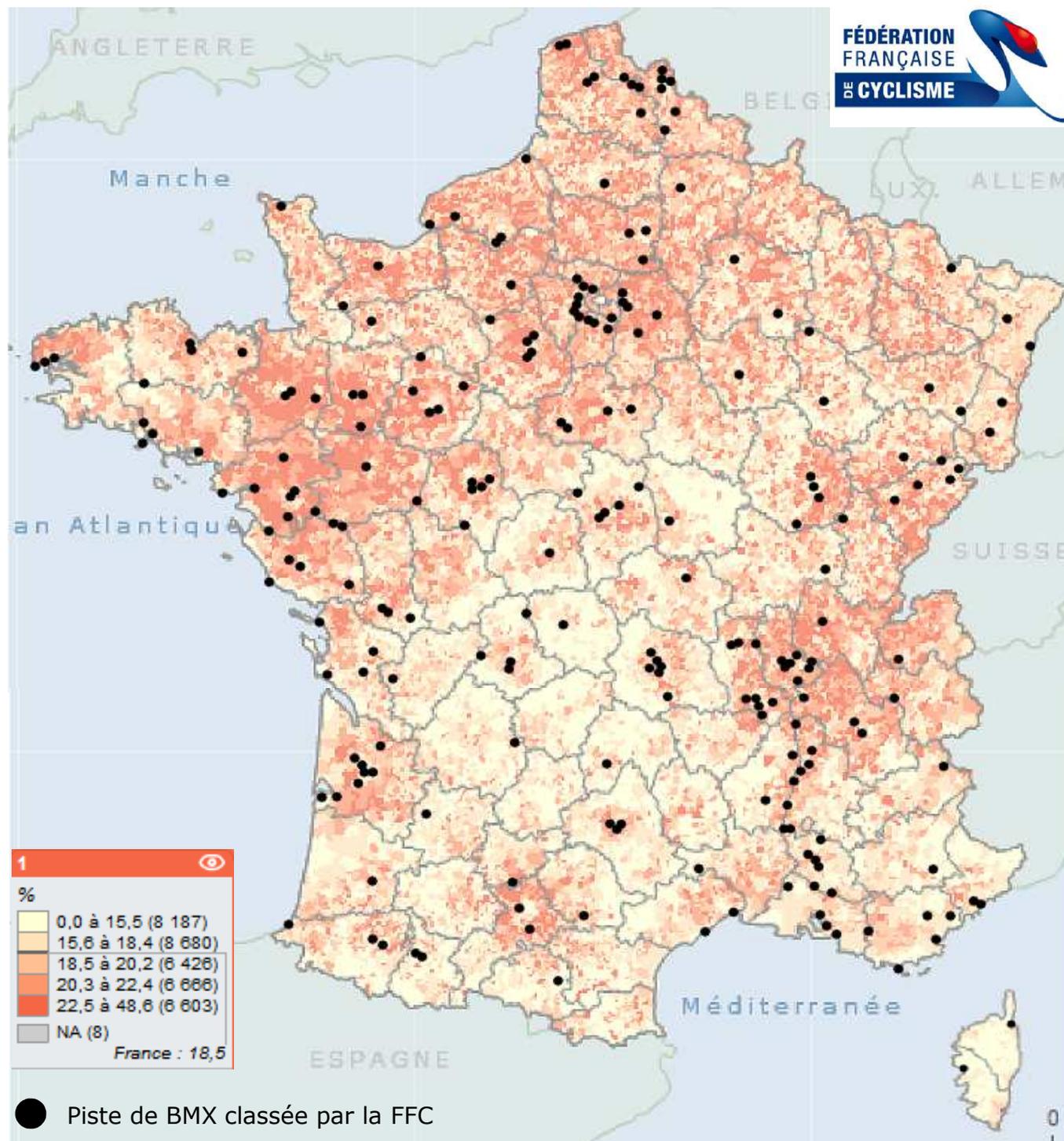
Localisation des pistes de BMX par rapport à la part des 0-14 ans

Attirés par l'adrénaline, la vitesse et l'explosivité que requiert le BMX, les jeunes, et plus particulièrement les 0-14 ans, plébiscitent cette discipline.

En vue de renforcer l'adéquation entre l'offre territoriale et la demande potentielle, il convient d'observer la répartition des pistes de BMX Race au regard des zones concentrant les 0-14 ans.

La part de cette tranche d'âge au sein de la population est matérialisée par l'intensité plus ou moins forte de la couleur rouge.

On observe ainsi que la France est coupée en deux avec une moitié Nord (surtout le Grand Est) présentant de nombreuses zones non « desservies » tandis que les bassins de 0-14 ans sont plutôt bien pourvus dans la moitié Sud (sauf massif alpin).



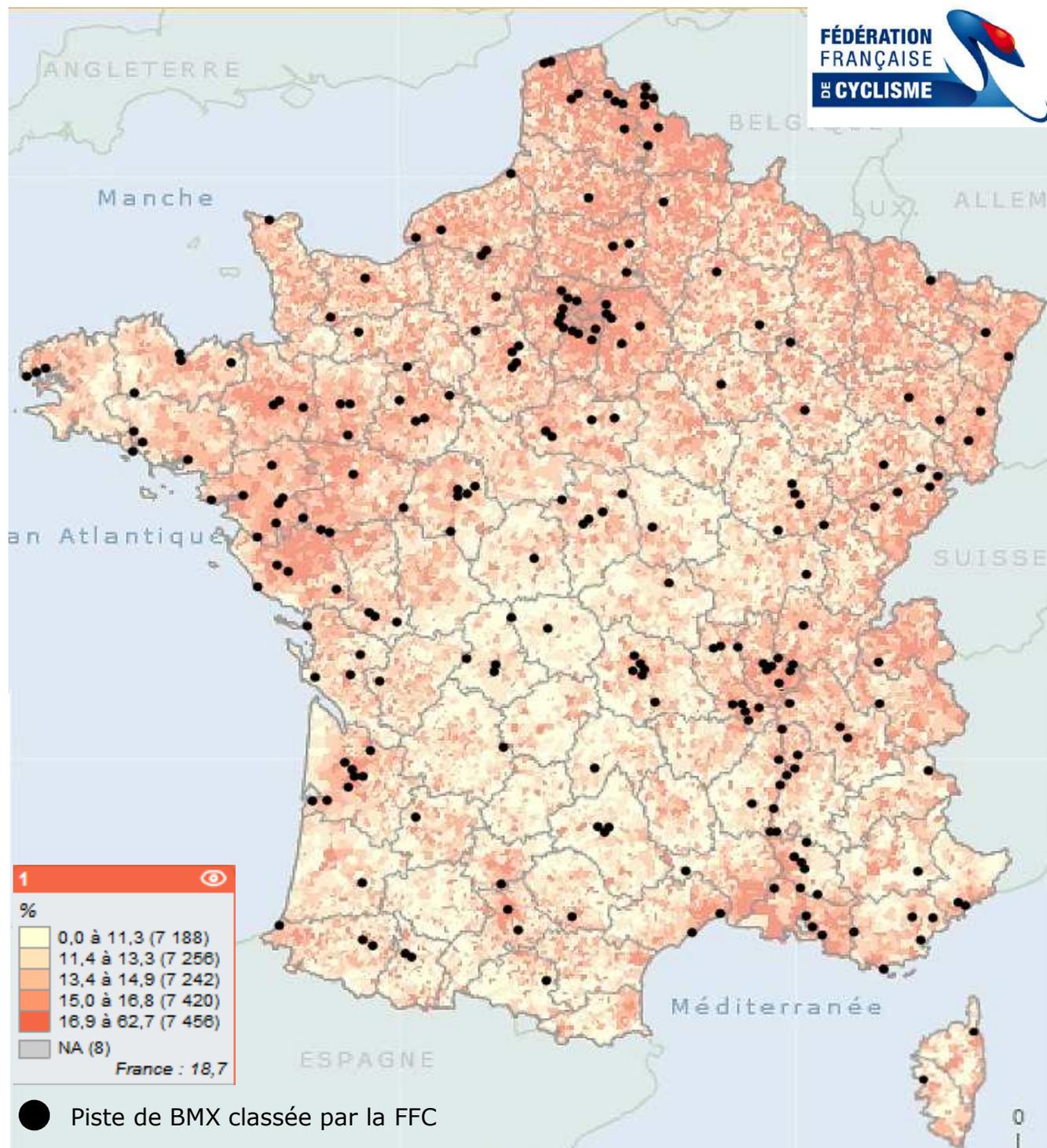
Localisation des pistes de BMX par rapport à la part des 15-24 ans

Les "jeunes adultes " représentent une autre catégorie privilégiée de pratiquants.

La distinction entre les moitiés Nord et Sud est moins nette que pour la tranche d'âge précédente.

La répartition géographique des 15-24 ans se traduit en effet par une meilleure homogénéité à l'échelle nationale.

Néanmoins, le Grand-Est, la Picardie ainsi que la partie Nord des Alpes restent marqués par un déficit de pistes.



Localisation des pistes de BMX par rapport au relief

Les précédentes cartes ont montré que les implantations de pistes correspondaient plus ou moins bien avec la présence de bassins de population jeunes.

Sport de plein-air nécessitant une surface de terrain plane, la pratique du BMX se heurte au relief et aux conditions climatiques.

Les effets conjugués du froid et de la neige tendent en effet à accélérer l'usure du revêtement et du matériel spécifique tel que les grilles des départ.

Malgré des poches de populations « jeunes », les massifs tels que le Nord des Alpes, le Jura sont sous-équipés.

Les zones montagneuses sont traditionnellement tournées vers le VTT (Cross Country, Descente...) et la Route favorisant ainsi une spécialisation des pratiques et des territoires.



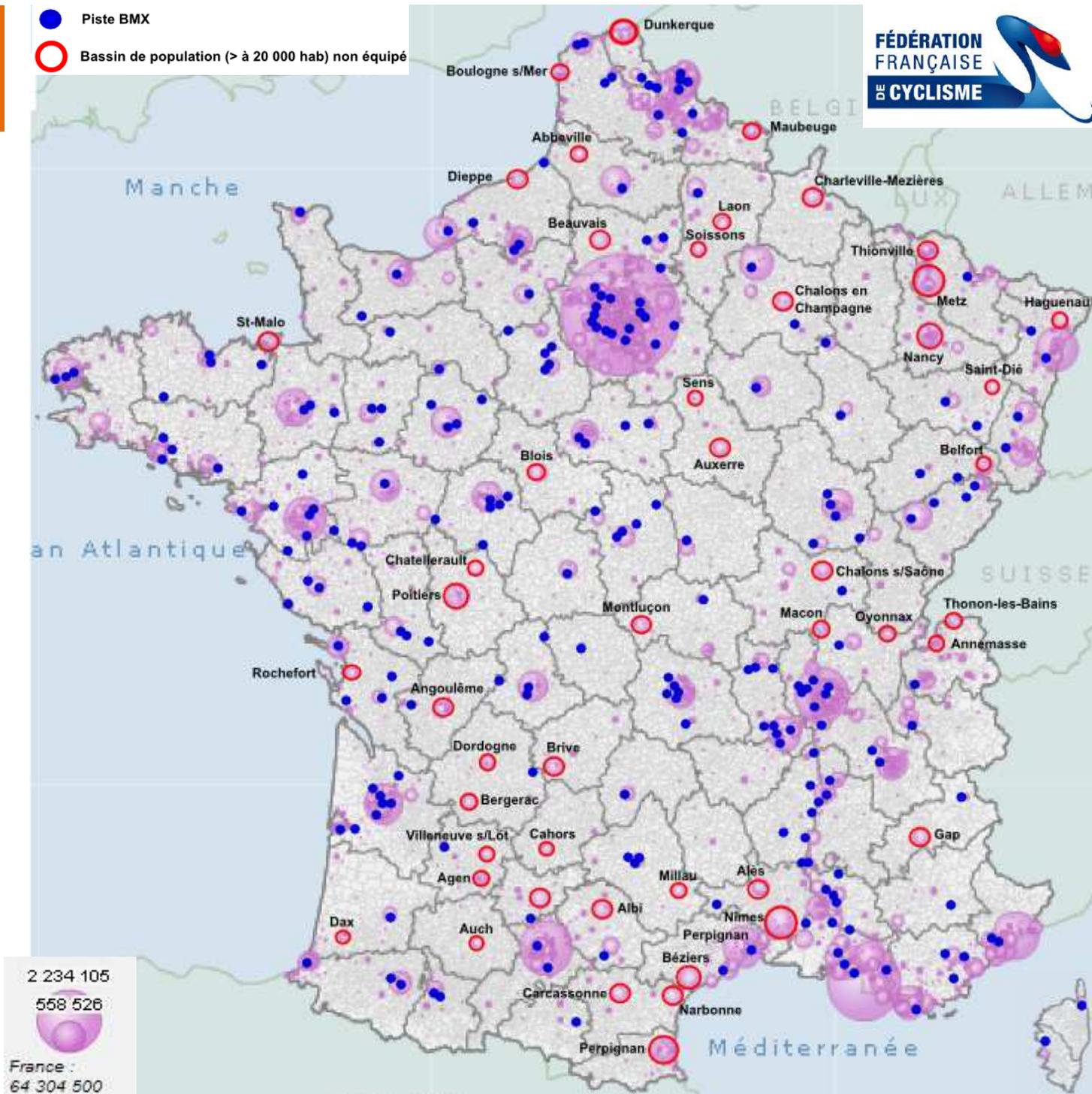
Localisation des pistes par rapport aux bassins de population

La carte ci-contre s'attache à superposer la localisation des pistes de BMX et celle des principaux bassins de population.

Une piste de BMX est considérée comme un équipement sportif de proximité à caractère (péri) urbain. Au regard de son coût d'investissement relativement faible, de son public jeune et de l'emprise foncière nécessaire, l'implantation d'une piste est justifiée et pertinente dans tout bassin de population de 20 000 habitants et plus.

La carte de France montre cette corrélation tout en pointant des lacunes dans certaines zones (Lorraine, Languedoc-Roussillon, Picardie, zone située entre Bordeaux et Toulouse, Alpes du Nord).

Ces bassins non dotés de piste de BMX sont marqués d'un cercle rouge et font figure de zones potentielles de développement.



Localisation des pistes de BMX par rapport au nombre d'habitants

Nombre total de pistes : 235

Moyenne nationale :

1 piste BMX pour environ 280 000 hab

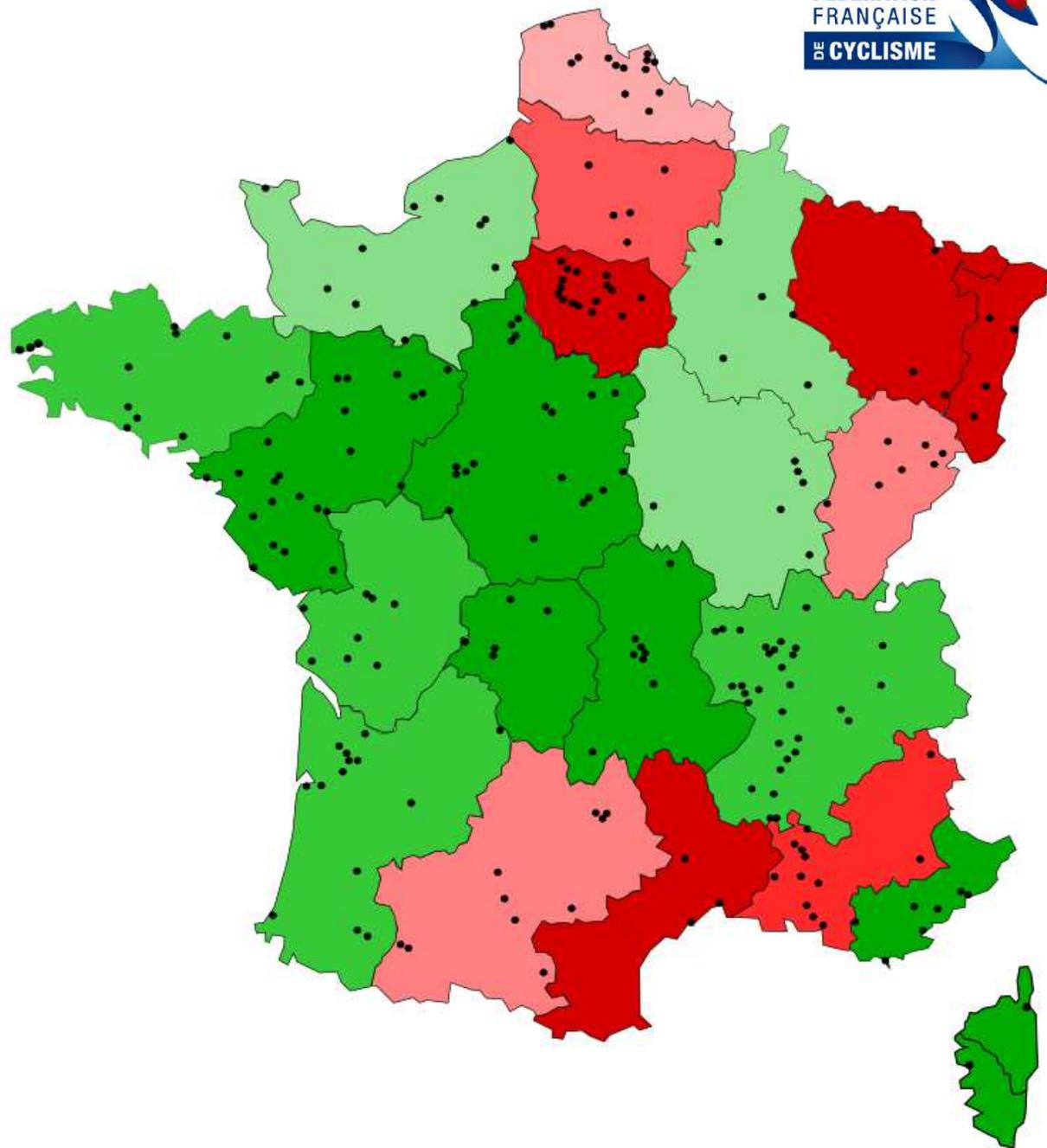
Les comités régionaux colorés en vert disposent d'un ratio inférieur à la moyenne nationale et offrent donc une meilleure accessibilité.

Comparativement à la moyenne nationale et compte tenu du nombre de pratiquants sur leur territoire, les comités en rouge souffrent d'un déficit d'équipement.

Comité Régional	Ratio 1 équipement pour X habitants		
Alsace	462 861	Languedoc-Roussillon	870 297
Aquitaine	217 200	Limousin	105 969
Auvergne	167 996	Lorraine	783 371
Bourgogne	273 740	Midi-Pyrénées	286 271
Bretagne	211 671	Nord-Pas.de. Calais	288 086
Centre	133 610	Normandie	275 319
Champagne-Ardenne	267 591	Pays de la Loire	153 872
Corse	152 837	Picardie	382 231
Cote Azur	146 026	Poitou-Charente	220 072
Franche-Comté	298 058	Provence	338 259
Ile de France	977 353	Rhône-Alpes	209 082

En croisant le nombre d'habitants par comité régional et le nombre de pistes de BMX, cette carte pointe les territoires déficitaires et confirme le sous-équipement de certaines régions telles que :

- Ile de France
- Languedoc-Roussillon
- Provence
- Corse
- Franche-Comté
- Picardie
- Lorraine
- Alsace



Localisation des pistes de BMX par rapport au nombre de licenciés BMX

Nombre total de pistes de BMX : **235**

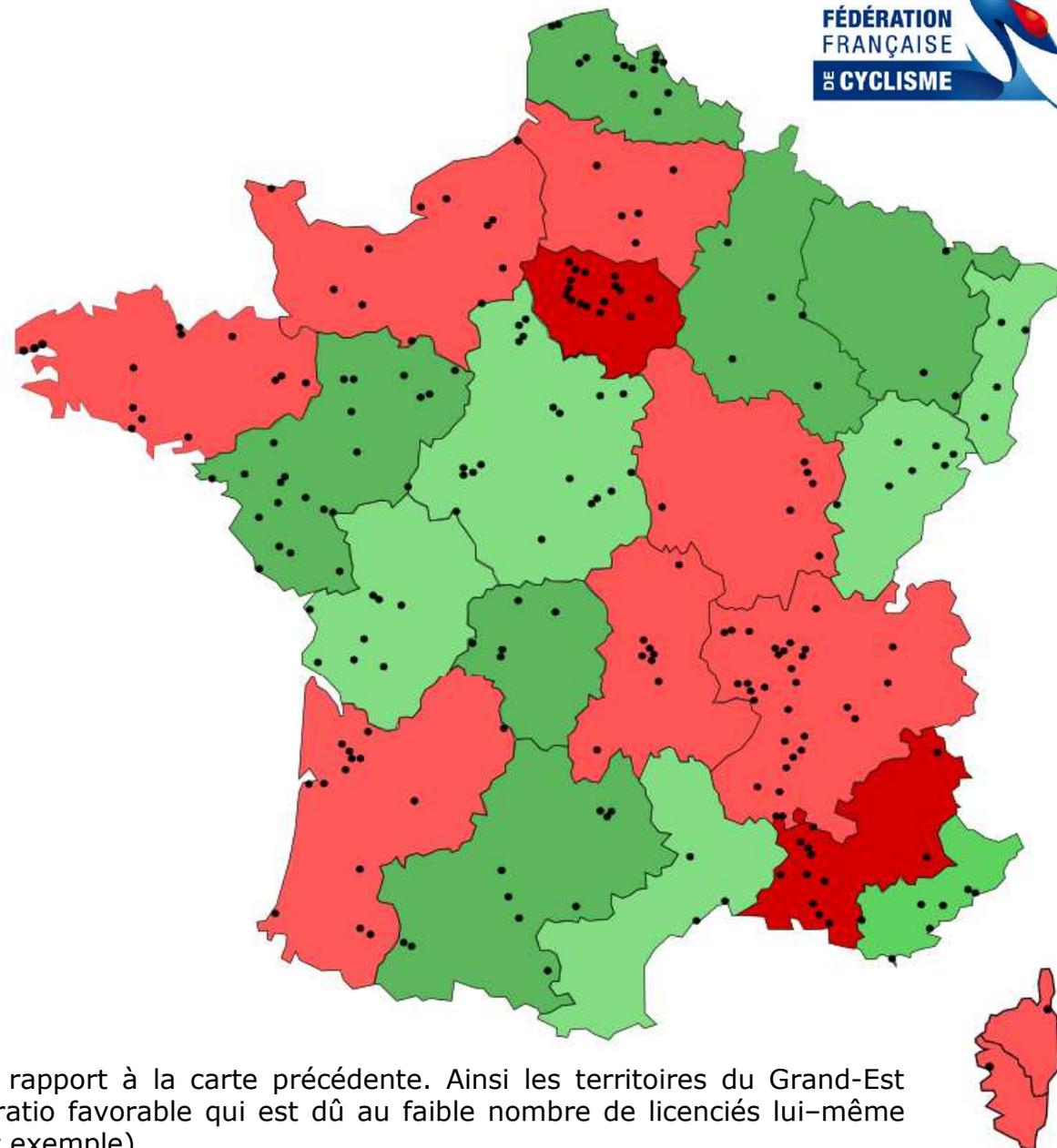
Nombre de licenciés BMX 2013 :
21 577

Moyenne nationale :
1 piste BMX pour 92 licenciés BMX

Les comités régionaux colorés en vert disposent d'un ratio inférieur à la moyenne nationale et offrent donc une meilleur accès aux pistes de BMX.

Comparativement à la moyenne nationale et compte tenu du nombre de pratiquants sur leur territoire, les comités en rouge souffrent d'un déficit d'équipement.

Comité Régional	Ratio 1 équipement pour X licenciés BMX		
		Ile de France	129
		Languedoc-Roussillon	78
Alsace	84	Limousin	47
Aquitaine	97	Lorraine	59
Auvergne	98	Midi-Pyrénées	67
Bourgogne	94	Nord-Pas de Calais	69
Bretagne	104	Normandie	109
Centre	87	Pays de la Loire	67
Champagne-Ardennes	68	Picardie	106
Corse	100	Poitou-Charente	80
Cote Azur	90	Provence	151
Franche-Comté	81	Rhône-Alpes	107



Il est intéressant d'observer les différences de situations par rapport à la carte précédente. Ainsi les territoires du Grand-Est (Lorraine et Champagne-Ardenne notamment) présentent un ratio favorable qui est dû au faible nombre de licenciés lui-même dépendant de la faible offre (seulement 3 pistes en Lorraine par exemple).

A l'inverse, la Région Rhône-Alpes, territoire le plus richement doté, se trouve ainsi déficitaire compte tenu du nombre important de pratiquants. Cette région conserve encore une marge de progression.

Les régions Pays de la Loire, Centre, Limousin, Côte d'Azur et Poitou-Charentes présentent dans les 2 cas une situation positive.

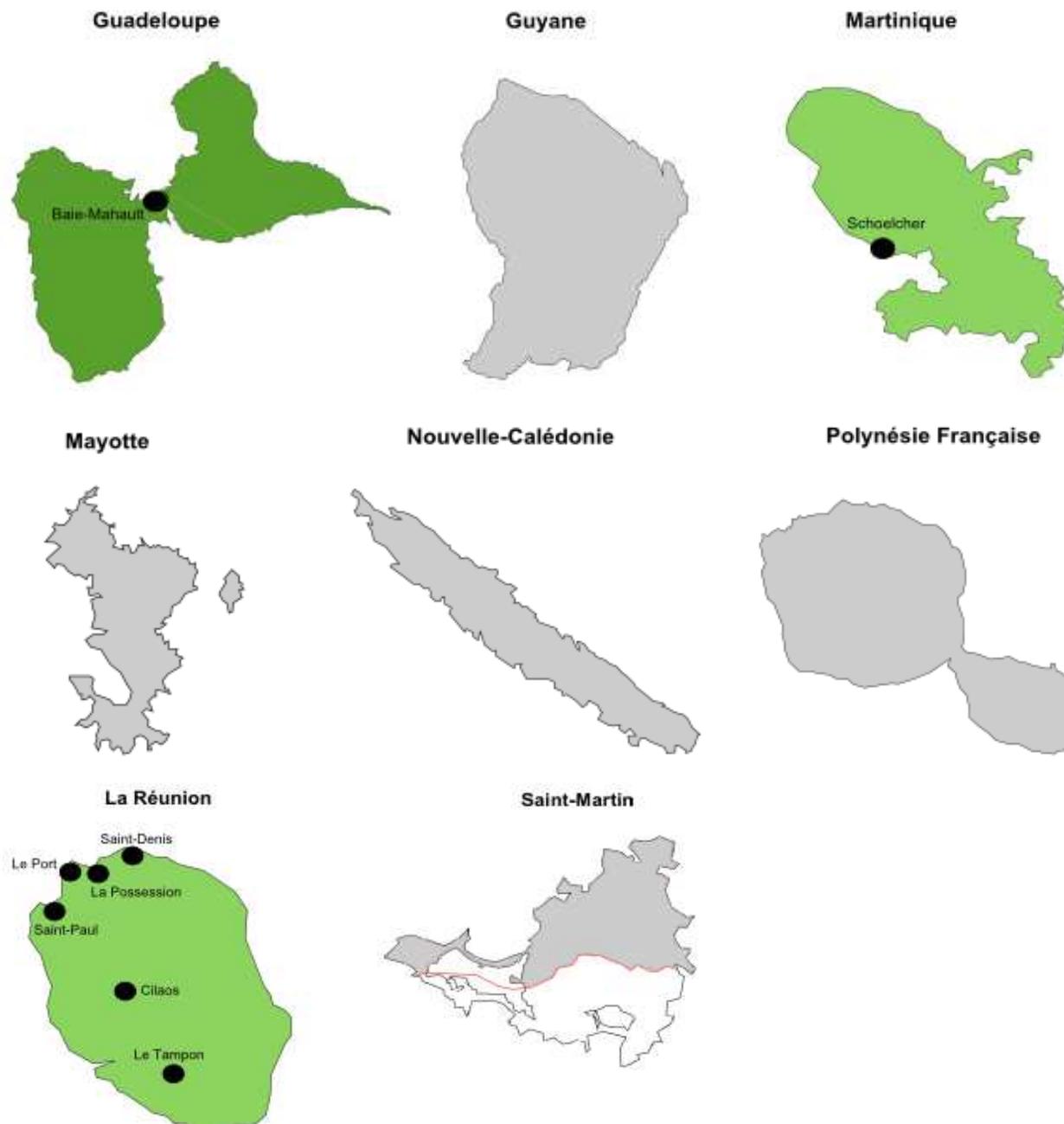
Localisation des pistes en outremer par rapport au nombre de licenciés BMX

Dans les territoires d'outremer, seules la Martinique, la Réunion et la Guadeloupe sont équipées en piste(s) de BMX classées.

La Réunion avec ses 285 licenciés démontre le fort potentiel existant dans les territoires d'Outremer.

Le développement de la pratique BMX passe par l'implantation de pistes normées dans ces territoires marqués par une population très jeune.

Il conviendrait dans l'idéal d'implanter 2 pistes minimum sur chacune des îles afin de créer une émulation sportive sur les différents territoires.



Comité Régional	Ratio 1 équipement pour X licenciés BMX
Guadeloupe	63
Guyane	0
La Réunion	75
Martinique	75
Mayotte	0
Nouv.Caledonie	0
Polynésie	0

3

Sites de Descente VTT



Contexte général propre au VTT

Sous la tutelle de la FFC depuis 1988, le Vélo Tout Terrain (VTT) est un sport importé des Etats-Unis où l'on utilisait de drôles de vélos, les « fat tyre bikes » ou des « ballooners » pour dévaler les pentes. Le VTT est arrivé en France en 1983.

A partir du milieu des années 80, l'industrie du cycle trouve un nouvel essor grâce au nombre important de VTT qui sont vendus en France et dans le monde. Les pratiquants de loisirs cherchent, avec ce vélo, une autre façon de pratiquer le cyclisme en étant plus proches de la nature.



Discipline reine du VTT Loisirs, la Randonnée, est à la base de la philosophie du VTT et s'adresse prioritairement aux amoureux de la nature qui souhaitent avoir une activité sportive sans esprit de compétition. Ce type de vélo permet d'arpenter tout type de terrain et encourage de fait les pratiquants à opter pour des sites conjuguant espaces naturels et difficultés de parcours.

La FFC a mis en place un système de labellisation des sites de randonnée avec le concept des Sites VTT-FFC . En 2013, 179 sites ont ainsi bénéficié de ce label qui garantit une offre de parcours entretenus et pérennisés, l'installation d'une signalétique dédiée, une classification des parcours selon 4 degrés de difficulté, et la fourniture de services (point accueil, station de lavage vélo...).

Parallèlement à cette dimension loisir s'est développée une pratique axée sur la compétition déclinée en plusieurs disciplines telles que :

- Le Cross Country
- La Descente
- Le Trial
- L'Enduro
- Le 4 Cross
- Et dernièrement l'Eliminator

Si la plupart des courses sont organisées sur des parcours balisés et /ou aménagés de façon événementielle, la Descente tend à se pratiquer sur des sites permanents.

Qu'est ce que la Descente VTT (Downhill) ?

C'est une épreuve individuelle contre la montre sur un profil descendant et parsemé d'obstacles. Contrairement au Cross, à l'Enduro et à la Randonnée qui font la part belle à l'endurance et à la force, le parcours très technique d'une Descente privilégie les paramètres de vitesse et de pilotage.

Le temps de course est généralement compris entre 2 et 5 minutes pour un parcours allant de 1,5 à 3,5 km.

Les parcours de descente sont très diversifiés. Certaines pistes sont très roulantes et d'autres plus techniques mais elles comportent le plus souvent les éléments suivants:

- Des virages à plats ou relevés
- Des sauts
- Des passages techniques comportant de nombreuses racines et pierres
- Des zones de relance

Les VTT de descente sont spécifiques et adaptés aux contraintes importantes qu'ils sont amenés à subir dans ce type d'épreuve extrême. Ils sont ainsi munis de suspensions intégrales (avant et arrière), d'un cadre renforcé et de freins à disque.

De par le dénivelé requis, la plupart des pistes de Descente VTT dites permanentes sont localisées dans les massifs montagneux en lien direct avec les stations de sports d'hiver.

Nombreuses sont en effet les pistes de Descente accessibles depuis les remontées mécaniques.

Jusqu'ici le niveau de difficulté des pistes n'était pas toujours indiqué et ne s'appuyait pas sur un système officiel de classification. La Norme AFNOR NF S 52-110 vient répondre à cette demande en proposant une classification en 5 niveaux de difficulté des parcours de VTT Descente et en s'appuyant sur des critères précis, améliorant ainsi l'information et la sécurité pour le pratiquant.



Présentation du VTT Descente

Pour accroître l'attractivité des pistes et renforcer leur aspect ludique, de plus en plus de pistes sont équipées de modules en bois.

Ces derniers sont soit :

- intégrés sur le parcours même de la Descente (virages relevés, passerelles, plateformes pour sauts)



- aménagés en bas de Descente dans le cadre d'un espace appelé Bike Park



Cartographie des sites spécialement dédiés à la Descente VTT

A l'heure actuelle il n'existe pas de procédure de classement fédéral des pistes de Descente VTT et donc pas de recensement officiel d'espaces de pratique respectant un cahier des charges précis.

Néanmoins, le croisement de sources officielles tels que le Recensement des Equipements Sportifs (RES) et la prise en compte des listings établis par une presse spécialisée (Big Bike, 26 In, VTT Mag) a permis d'évaluer à 103 le nombre de sites de Descente VTT.

Ces 103 sites de Descente VTT sont principalement concentrés dans le massif alpin.

Les Pyrénées bénéficient également d'une offre significative tandis que les massifs de moyenne montagne apparaissent sous-équipés au regard de leur potentiel naturel.



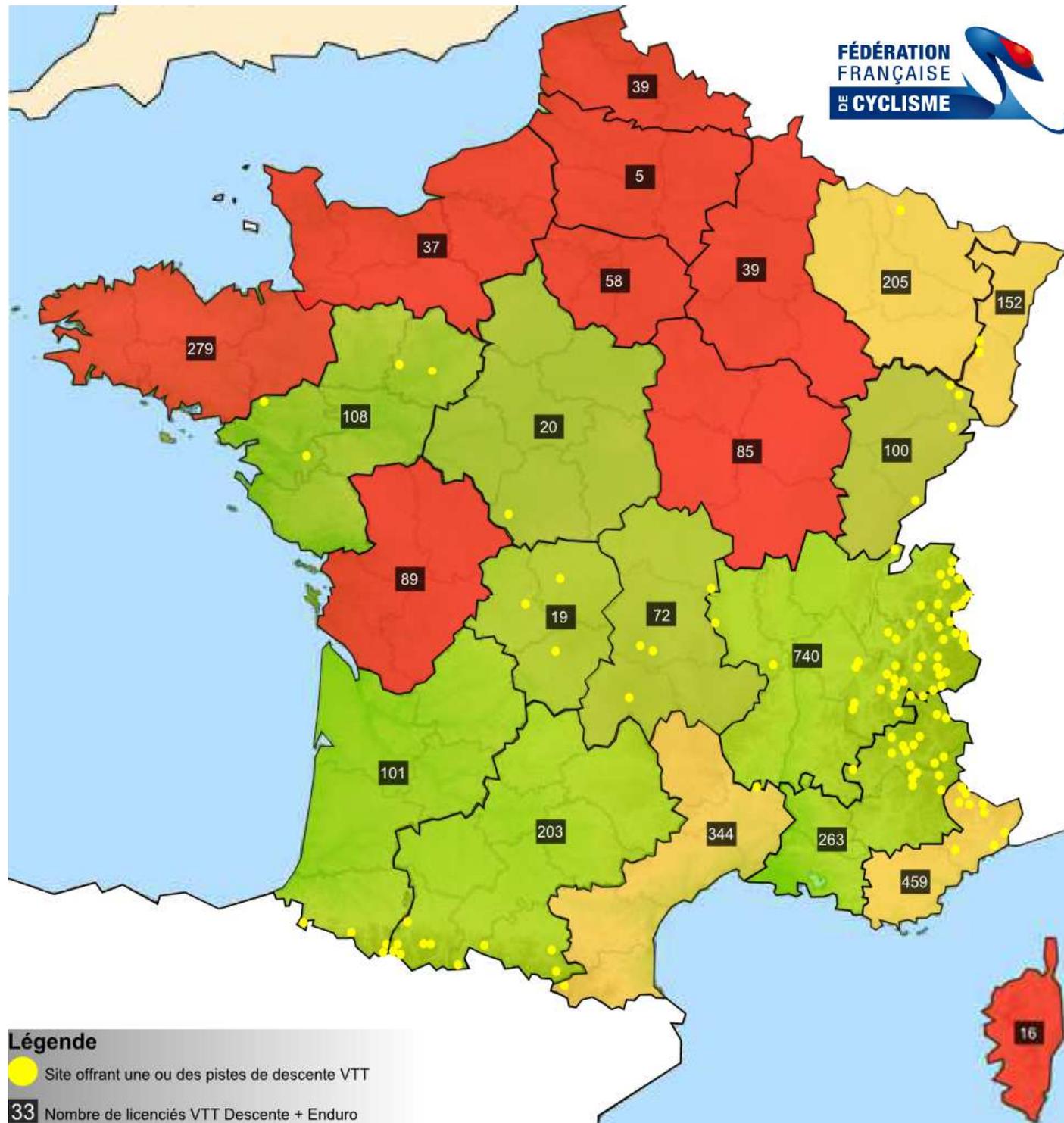
Comités régionaux : croisement entre le nb de licenciés Enduro et Descente avec le nb de pistes de Descente VTT

Moyenne nationale :
1 site de descente VTT pour 32 licenciés
Descente ou Enduro

Les comités de **couleur verte** présentent un meilleur ratio. Les licenciés adeptes de Descente ou d'Enduro y disposent d'un accès privilégié.

A l'inverse les comités de **couleur jaune** présentent un sous-équipement au regard du nombre de licenciés et donc un potentiel de développement.

En rouge, figurent les comités qui, faute de pistes, ne permettent pas à leurs licenciés Descente et Enduro de pratiquer cette discipline localement. Ces derniers sont contraints de se déplacer vers des zones équipées.



Taux équipement en pistes de Descente pour 10 licenciés spécialisés (Descente + Enduro)

Moyenne nationale :
0.31 piste pour 10 licenciés adeptes de Descente/Enduro

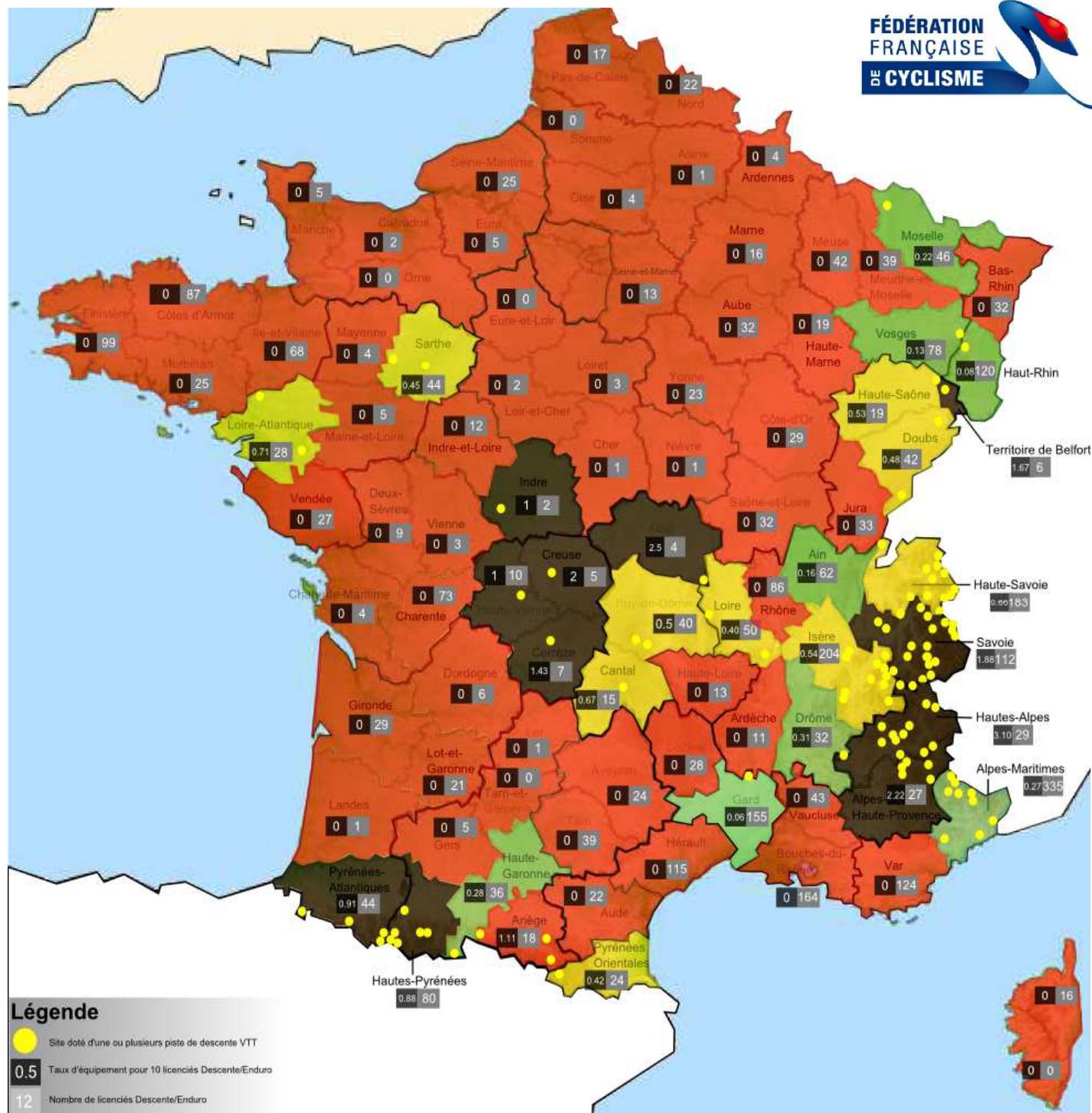
Au regard de l'offre d'équipements mis à leur disposition, les départements **en noir** affichent un nombre insuffisant de licenciés Descente/Enduro. L'offre est largement supérieure à la demande « officielle et fédérale ». Pour rappel, les licenciés VTT Cross ne sont en effet pas incorporés de même que les pratiquants libres.

Les départements **en jaune** présentent également un léger déséquilibre en faveur de l'offre. Le taux d'équipement par licencié spécialisé est légèrement supérieur à la moyenne sous-entendant un potentiel de développement en matière de licences.

Les départements **en vert** présentent un rapport équilibré entre le nombre de licenciés VTT Descente/Enduro et le nombre de sites existants au niveau local.

Les départements **en rouge** ne disposent d'aucun site de pratique reconnu et/ou permanent. Cette absence d'offre est le seul point commun entre ces territoires qui présentent des niveaux de demande très disparates.

Les pratiquants de ces territoires sont contraints de se déplacer ou s'adonnent à la descente sur des sites non recensés.



A partir de la norme expérimentale produite il y a 4 ans, un groupe de travail a été constitué pour établir une **norme AFNOR (NF S52-110)** et convenir d'une information homogène et donc d'une sécurité renforcée pour l'ensemble des équipements dédiés à la descente.

Publiée en avril, cette norme NF S52-110 apporte des éléments de réponse notamment au niveau :

- de la définition précises des termes définissant la pratique du VTT Descente
- de la classification des niveaux de difficultés en s'appuyant sur des critères précis
- de la signalétique spécifique à l'activité de VTT Descente

Comme toute norme, celle-ci reste donc d'application volontaire mais elle permet d'apporter une évaluation homogène des parcours et fournit ainsi aux VTTistes une meilleure lecture du parc existant et des conditions de pratique sécurisées.

Extraits de la norme

	NIVEAU DE DIFFICULTÉ	TRÈS FACILE	FACILE	DIFFICILE	TRÈS DIFFICILE	ELITE
	Code-couleur correspondant	Vert	Bleu	Rouge	Noir	Double noir
CRITÈRES	Niveau du pratiquant	Accessible à tous types de pratiquants sans avoir à descendre du VTT	Destiné aux pratiquants initiés	Destiné à des pratiquants confirmés	Destiné aux pratiquants experts	Destiné aux pratiquants experts et/ou compétiteurs
	Pente moyenne	Très faible	Faible	Modérée	Pouvant être forte	Pouvant être très forte
	Surface de roulement	Large, très roulante avec un dévers faible	Roulante	—	—	—
	Modules (s'applique à tous les modules définis en 3.1)	Module très facile, de profil arrondi, franchissable à l'enroulé	Module facile et franchissable, à l'enroulé	Module difficile franchissable à l'enroulé ou non	Module très difficile franchissable à l'enroulé ou non	Module élite franchissable à l'enroulé ou non
	Modules de sauts	Pas de modules de saut nécessitant un décollage des deux roues	Pas de modules de saut nécessitant un décollage des deux roues	Module franchissable à l'enroulé ou non	Module franchissable à l'enroulé ou non	Module franchissable à l'enroulé ou non
	Obstacle(s)	Présence de quelques sections d'obstacles très faciles	Présence de quelques sections d'obstacles faciles	Présence de quelques sections d'obstacles de difficulté moyenne	Présence de quelques sections d'obstacles de difficulté élevée	Présence d'obstacles de difficulté très élevée

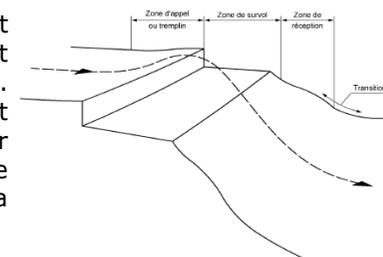
Définition d'un format standard pour **les balises** qui seront placés tout au long du parcours (numérotation décroissante à partir du sommet) afin de permettre au coureur de se repérer et au secours de cibler la zone d'intervention en cas d'accident.

Exemples :

- obstacles dangereux ou nécessitant certaines aptitudes
- direction à emprunter
- début et fin de piste
- Etc...



A noter que la norme **NF S52-110** liste et représente les principaux obstacles pouvant être déployés sur une piste de descente VTT. Les croquis proposés sont volontairement dénués de valeurs chiffrées afin de laisser suffisamment de liberté aux concepteurs de piste et fabricants spécialisés dans la construction de modules.



Taux d'équipement des comités régionaux en matière de sites VTT-FFC

Moyenne nationale :
1 site de randonnée VTT pour
113 licenciés Cross Country

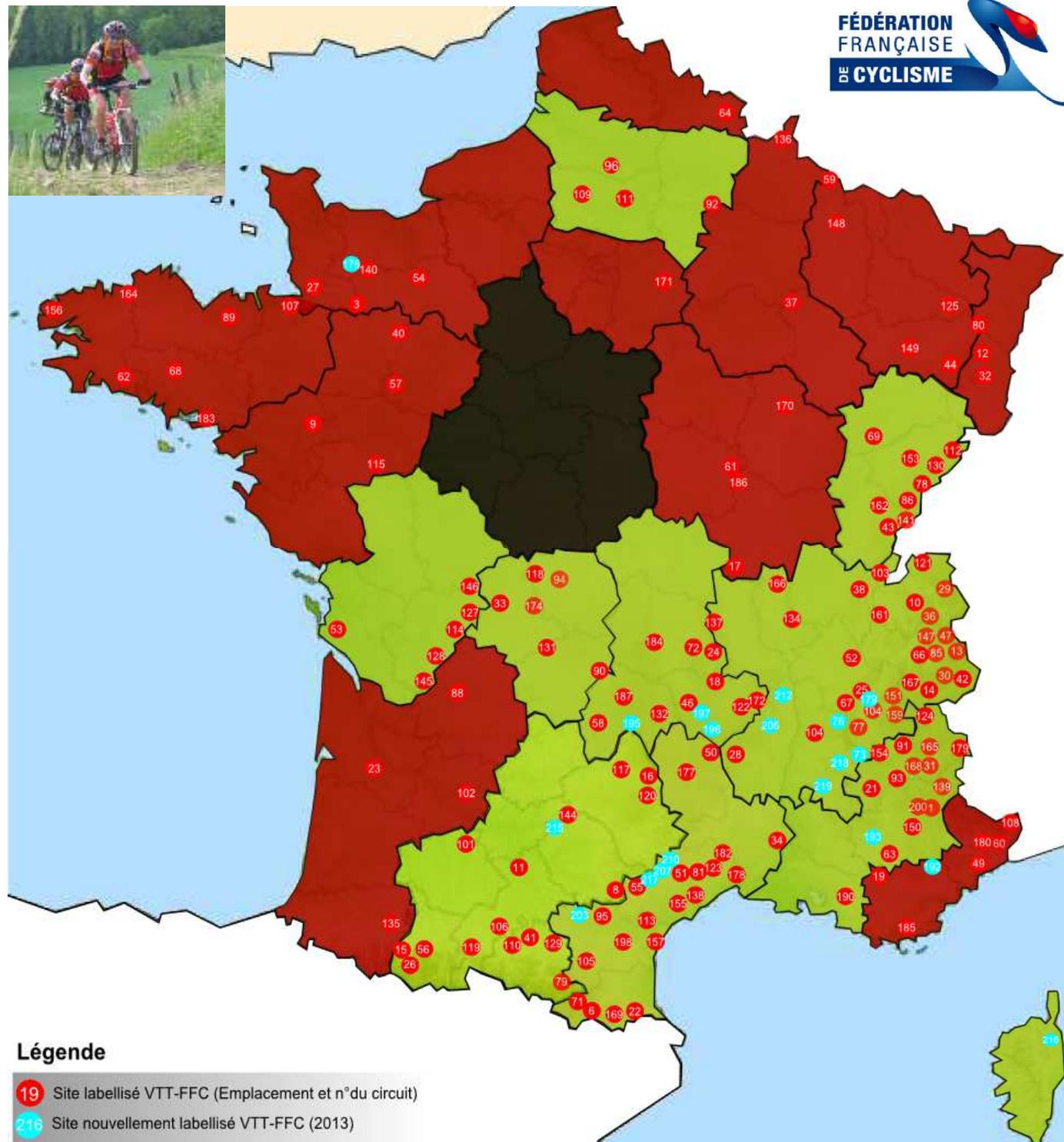
Les comités **de couleur verte** présentent un meilleur ratio et offrent donc un accès privilégié aux sites labellisés de randonnée.

A l'inverse les comités **de couleur rouge** présentent un sous-équipement et donc un potentiel de développement de même que le **comité en noir** (région Centre) qui ne possède aucun site sur son territoire



179 sites de randonnée labellisés en 2013 dont 174 en métropole. Ces sites comportent les éléments suivants :

- 100 km minimum de sentiers balisés et classés selon 4 niveaux de difficultés
- un point d'accueil
- Une carte d'itinéraire
- Un point lavage pour vélo
- Un panoramique des circuits présents sur le site
- Des panneaux au départ du circuit expliquant le balisage et le code du VTTiste



Légende

- 19 Site labellisé VTT-FFC (Emplacement et n° du circuit)
- 216 Site nouvellement labellisé VTT-FFC (2013)

Renseignements et sources d'information

Ressources utilisées :

Base de données FFC, Recensement des Equipements Sportifs (Ministère des Droits des Femmes, de la Ville, de la Jeunesse et des Sports), Guide des sites VTT FFC, données extraites des magazines 26In, Big Bike, VTT Mag.

Pour toute demande de renseignement supplémentaire, contacter :

Guillaume SCHWAB, Responsable des équipements sportifs
01 81 88 09 22
g.schwab@ffc.fr

