

SCHÉMA DE COHÉRENCE DES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

LE COMITÉ RÉGIONAL DE CYCLISME DES PAYS DE LA LOIRE



LE COMITÉ RÉGIONAL DE CYCLISME DES PAYS DE LA LOIRE

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
ÉDITO	4
Présentation du cyclisme	5
■ Présentation des disciplines	5
■ Organisation/Gouvernance	7
■ Le cyclisme en Pays de la Loire	10
Les équipements du cyclisme	13
■ Le cyclisme sur piste : vélodromes et anneaux cyclistes	13
■ La piste du BMX race	19
■ Le vélo tout terrain	24
Les « Ambitions 2025 » du cyclisme	29
■ Les axes de la FFC	29
■ Les axes du Comité régional de cyclisme des Pays de la Loire	29
Annexes	31

PRÉAMBULE

Le développement de la pratique sportive sur le territoire passe par l'accès à des équipements de qualité. Ceux-ci doivent être accessibles à tous pour permettre une pratique la plus diversifiée possible, adaptés aux usages d'aujourd'hui et capables de s'adapter à ceux de demain.

Ainsi, dans le cadre d'un aménagement sportif du territoire, il apparaît indispensable que la création et la modernisation des équipements soient pensées à l'échelle du territoire et au regard des besoins des Ligériens. Cette vision stratégique doit intégrer les projets de développement des instances sportives et l'émergence de nouvelles formes de pratique.

La Région des Pays de la Loire, le Comité régional olympique et sportif, la Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale, avec le soutien du Cabinet Amnyos, ont décidé d'encourager les ligues et comités régionaux dans l'élaboration de schémas de cohérence des équipements sportifs.

Ces schémas sont, avant tout, des outils pour le mouvement sportif dans une perspective de développement des activités. Ils peuvent également être mis à la disposition de l'ensemble des acteurs engagés dans le sport. Ils permettent de partager une même vision des besoins et les perspectives possibles d'aménagement et d'équilibre des territoires en matière d'équipements et d'accès aux disciplines sportives.

ÉDITO



© Ligue de cyclisme

La région des Pays de la Loire fait partie, tant en termes de licenciés qu'en termes d'organisations, des trois premières régions de France au sein de la Fédération française de cyclisme (en 2015). Forte de près de 120 000 licenciés, celle-ci gère la discipline qui a rapporté à notre pays le plus de médailles d'or aux Jeux Olympiques d'été depuis 1896 (42 médailles), à égalité avec l'escrime.

Depuis 2008, le nombre de licenciés de notre Comité régional n'a cessé de progresser, passant en six ans de 8 724 à 10 248 (+ 17,47 %). Afin de poursuivre notre évolution, nous avons choisi de concentrer notre attention sur les axes de développement que nous jugeons prioritaires à l'horizon 2025, ce qui a été fait dans l'étude qui vous est présentée.

Fruit de plusieurs mois de travail réalisé en concertation avec l'ensemble des parties impliquées, le Schéma de cohérence des équipements sportifs aborde, parmi un panel particulièrement riche d'activités, ce que nous avons identifié comme étant les trois principales sources de développement sur le territoire régional, à savoir la Piste, le BMX et le VTT, chacune avec ses propres spécificités. En effet, si le VTT se pratique majoritairement sur des espaces naturels, la Piste et le BMX s'appuient sur des infrastructures qui, une fois mises en place, nécessitent un entretien régulier pour pouvoir continuer à assurer un niveau satisfaisant d'activités.

Le Schéma de cohérence des équipements sportifs présente à la fois les enjeux et les perspectives d'évolution de ces trois disciplines. Il constitue un document de référence, non seulement pour les acteurs du cyclisme, quel que soit leur niveau d'intervention, mais également pour les financeurs publics qui pourront orienter leurs aides en toute connaissance de cause et apporter ainsi leur concours au développement du cyclisme sur l'ensemble de notre territoire.

Marc Tilly

Président de la Ligue de cyclisme

Présentation du cyclisme

■ Présentation des disciplines

LA ROUTE

La compétition sur route demeure l'élément moteur du sport cycliste. Elle regroupe cinq catégories d'épreuves : les classiques, les courses par étapes, les CLM « contre la montre » individuel ou par équipe, les courses en circuit. L'espace de pratique est bien entendu la voie publique.



© Denis Percot

LE CYCLO-CROSS

Le cyclo-cross est une discipline hivernale qui se pratique d'octobre à fin février. De nombreux coureurs sur route pratiquent cette discipline pour se préparer à la saison routière.

Les circuits, d'une longueur de trois kilomètres environ, sont tracés sur les terrains les plus divers (route, prairie, chemin, sous-bois, sentier, etc) comportant des portions obligatoirement effectuées à pied.

VTT CROSS-COUNTRY

C'est la discipline d'endurance du Vélo Tout Terrain. Elle se décline en de multiples volets : cross-country en boucle, en ligne, marathon, contre la montre, par étapes, etc. Comme pour la route ou le cyclo-cross, la pratique du VTT ne nécessite pas d'infrastructures particulières.

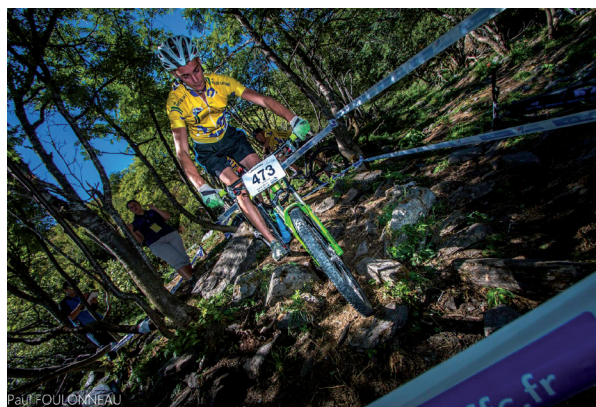
VTT DESCENTE

C'est une épreuve individuelle contre-la-montre sur un profil descendant parsemé d'obstacles. Le parcours très technique doit privilégier les paramètres vitesse/pilotage. Le temps de course est compris entre deux et cinq minutes pour un parcours de 1,5 à 3,5 km. Pour faciliter et développer cette pratique, des sites de descente VTT sont aménagés de façon permanente.

VTT TRIAL

La discipline est née chez des passionnés de moto trial qui n'avaient pas les moyens d'acquérir une moto pour la pratiquer. Elle consiste à franchir des zones naturelles ou artificielles faisant appel à des notions d'équilibre et de maîtrise du vélo sans avoir d'autre appui que les pneus.

Même si l'on peut s'entraîner dans des milieux naturels ou en milieu urbain, des espaces trials structurés et permanents facilitent la pratique.



© Paul Foulloimeau

Trial - Thomas Champion

LA PISTE

La piste est une discipline comprenant différentes épreuves se déroulant sur un vélodrome. La partie cyclable est constituée de deux lignes droites parallèles, reliées par des virages plus ou moins relevés permettant aux cyclistes d'atteindre des vitesses élevées (jusqu'à 75 km/h) en toute sécurité.

Toutes les épreuves de la piste sont regroupées en trois familles :

- les courses de vitesse chères au Mayennais François Pervis où il décrocha les titres de champion du monde dans les épreuves de vitesse : le keirin et le kilomètre ;
- les courses d'endurance comme la poursuite par équipe (l'équipe des Pays de la Loire est championne de France) ;
- l'omnium qui est une course combinée dont le ligérien Bryan Coquard est vice-champion olympique.

LE BMX RACE

C'est une discipline olympique. A l'origine, le BMX a été développé par des pilotes de moto en Californie qui souhaitaient concevoir un engin ludique pour leurs enfants, leur permettant ainsi d'acquérir les bases techniques 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.

L'effort est violent (de 30 à 40 secondes) et les sensations fortes que procure cette pratique sont particulièrement recherchés par les participants.

LE FREESTYLE

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 dirters enchainent des « tricks » de plus en plus complexes, en prenant leur élan à partir des bosses en terre ou modules de bois.

Le street est basé sur l'utilisation de tout ce qui peut convenir en termes de 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.

LE POLO VÉLO

Au cours d'un match de deux fois trente minutes, deux équipes de cinq joueurs (dont un gardien de but) équipés d'un vélo et d'un maillet tentent de marquer un maximum de buts à leurs adversaires sur un terrain similaire à un terrain de football.

LE CYCLISME EN SALLE

Le cyclisme en salle regroupe deux disciplines :

- le cyclisme artistique : c'est l'exécution de mouvements et d'exercices gymniques, de sauts et de passages sur une bicyclette adaptée en roulant sur deux roues ou uniquement sur la roue arrière. Chaque exercice présenté doit figurer dans la liste du règlement international ;
- le cycle-ball : c'est un jeu consistant à expédier une balle de six cent grammes dans un but de 2 m X 2 m en se servant des roues du vélo. L'équipe est composée de deux joueurs qui doivent s'ingénier à trouver des combinaisons obligeant l'adversaire à commettre des erreurs de défense.

LE BIKE POLO

Le Bike polo est une déclinaison urbaine du polo vélo sur herbe, il se pratique sur terrain dur, le plus souvent sur bitume. Ce sport prend de plus en plus d'ampleur en Europe et en France. Muni d'un vélo et d'un maillet, les joueurs s'affrontent dans des matchs de trois contre trois sur un terrain clôturé, où l'objectif est de marquer cinq buts le plus rapidement possible.



© David Dupont

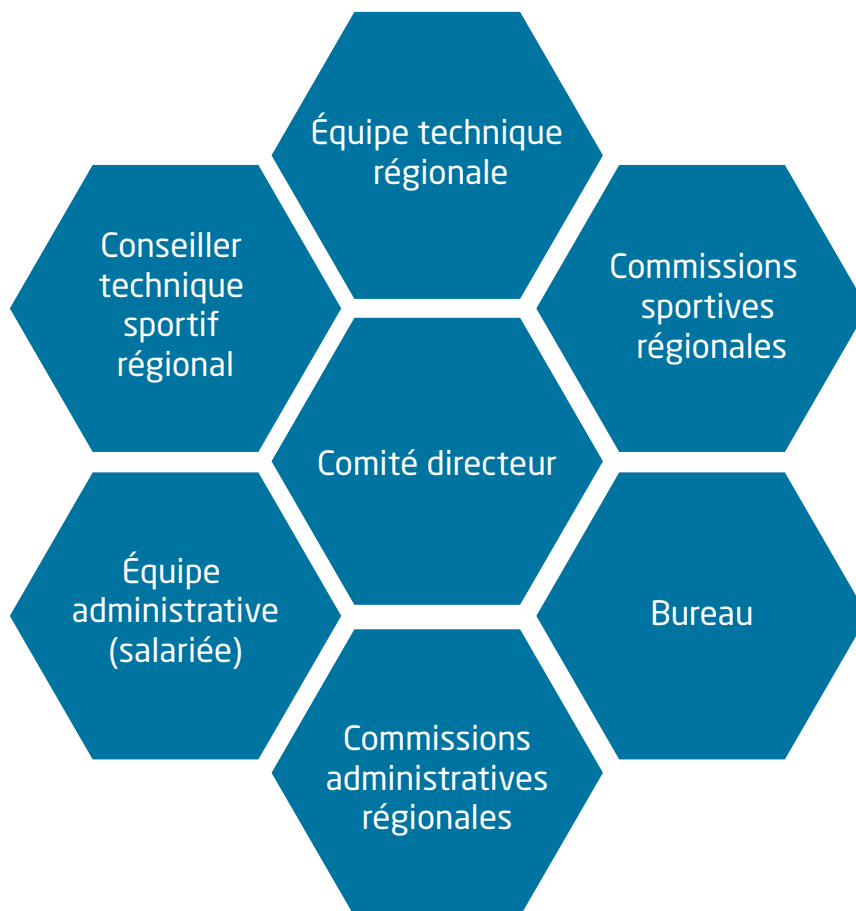
■ Organisation/Gouvernance

Le Comité régional de cyclisme des Pays de la Loire a pour objet de représenter sur le territoire ligérien l'autorité fédérale, tout en coordonnant l'activité et le fonctionnement des comités départementaux.

Ses moyens d'actions sont :

- l'organisation de compétitions,
- l'enregistrement des licences,
- l'organisation des sélections régionales,
- l'organisation de cours, stages et examens fédéraux.

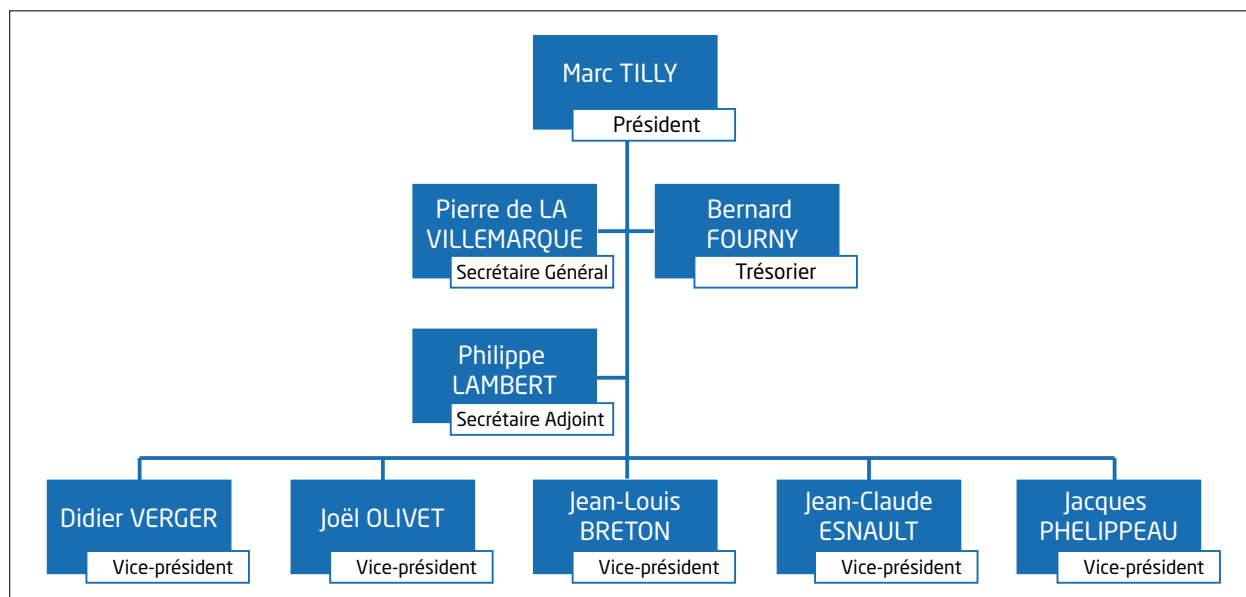
Les organes composant le Comité régional de cyclisme



Le Comité régional est administré par le Comité directeur composé de trente membres élus. Son rôle consiste à la fois à :

- veiller au respect de la légalité et à l'application des statuts et de ses règlements et de proposer toute modification qu'il estime utile,

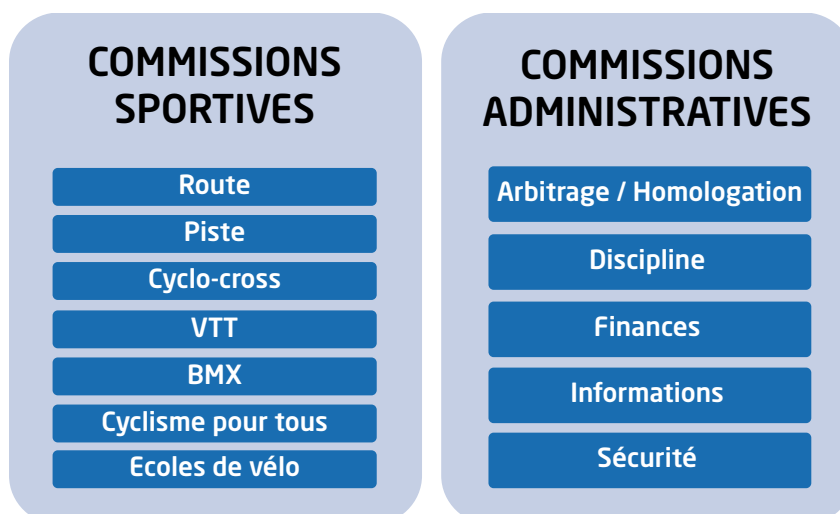
- établir le règlement et le calendrier des épreuves organisées sous l'autorité du comité régional,
- examiner le budget et les comptes présentés par le trésorier général en accord avec le bureau régional.



Le bureau assure la mise en œuvre de la politique régionale et règle les questions urgentes dont il rend compte au Comité directeur. Il prépare également le travail de celui-ci en recueillant les avis et les propositions des commissions.

Les commissions¹ sont des instances consultatives placées sous l'autorité du Comité directeur. Elles secondent le bureau auquel elles rendent compte de leurs travaux et propositions. Elles contribuent par ailleurs à l'exécution des décisions prises par le Comité directeur et par le bureau.

Les commissions du Comité régional



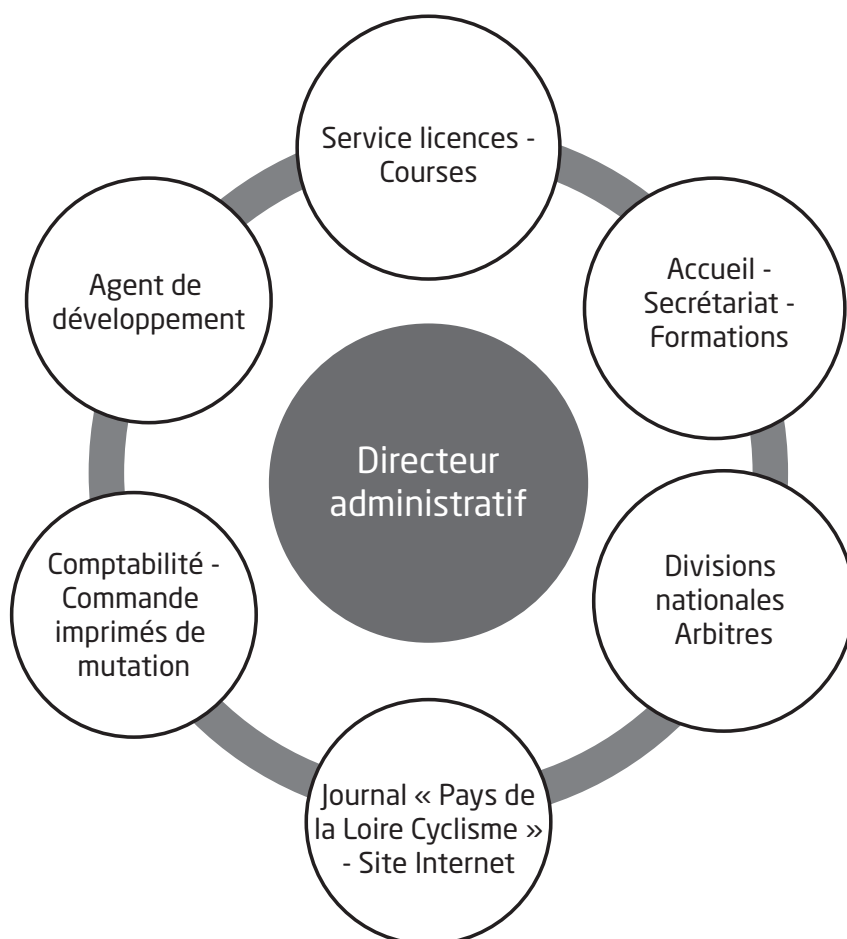
¹ Excepté pour la commission d'arbitrage et disciplinaire

L'Equipe technique régionale (ETR) est la structure technique chargée de la mise en œuvre de la politique sportive définie par le Comité régional.

Elle se constitue du Conseiller technique sportif, Patrice Cossard (coordonnateur de l'ETR) et de seize membres répartis sur l'ensemble du territoire ligérien.

Le fonctionnement quotidien du Comité est assuré par l'équipe salariée en charge des actions administratives courantes et du développement du cyclisme.

Organisation du service administratif du Comité



Méthode d'élaboration du Schéma

- Elaboration des questionnaires BMX et vélodrome en collaboration avec les commissions sportives concernées ;
- Passation de l'enquête auprès des acteurs sportifs (clubs, comités départementaux) ayant en charge la gestion de ces équipements ;
- Visites des équipements (3 pistes BMX + 9 vélodromes), rencontre des acteurs locaux (élus des clubs, comités départementaux, personnels des collectivités territoriales) ;
- Traitement et croisement des données qualitatives et quantitatives ;
- Présentation du travail auprès des élus du Comité régional :
 - bureau : validation du document de cadrage ;
 - Comité directeur : présentation de la démarche et des premiers résultats ;
 - bureau et commissions sportives : validation du travail et des préconisations.

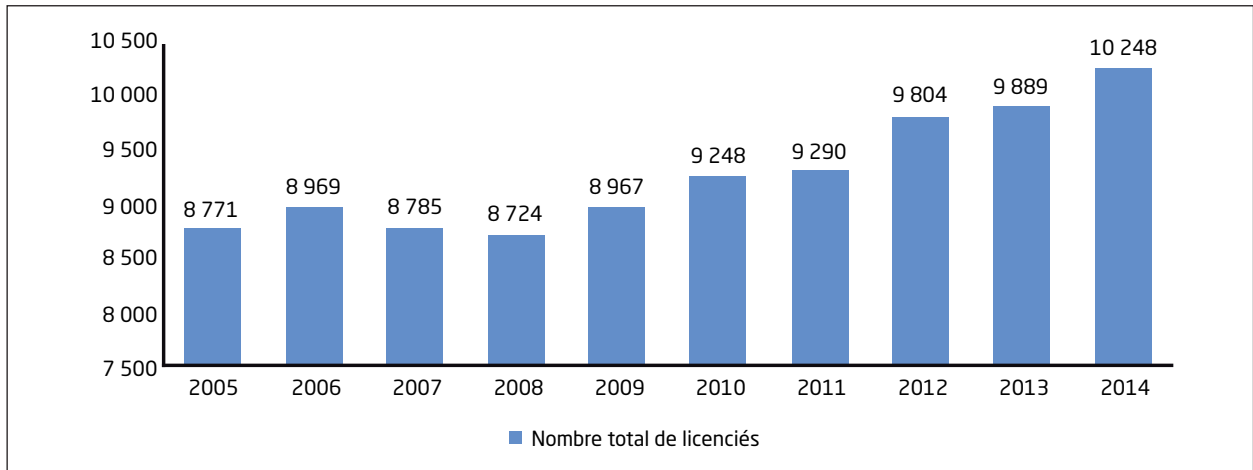
Le cyclisme en Pays de la Loire

SITUATION GLOBALE

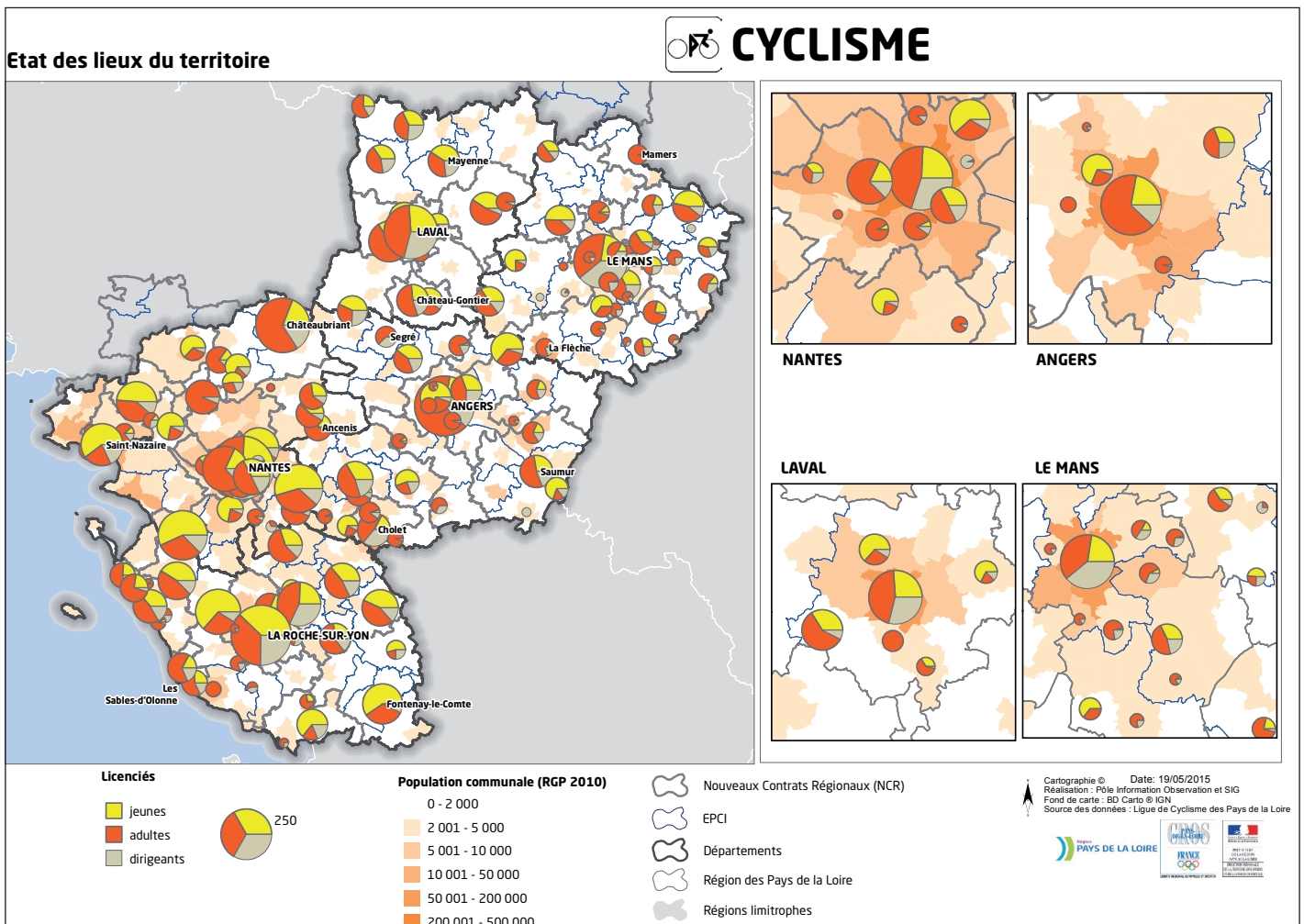
Avec ses 10 209 licenciés en 2014, le Comité régional de cyclisme des Pays de la Loire représente le troisième comité régional de France².

Il rassemble 9 % des 111 426 licenciés du territoire métropolitain. Depuis 2009, le Comité enregistre une augmentation continue de son nombre de licenciés.

Évolution du nombre de licenciés en Pays de la Loire



Les territoires



² Source : Réforme territoriale : conséquences sur l'organisation et les activités de la FFC, Direction du développement et de la communication, Fédération française de cyclisme, juillet 2014.

Les clubs sont implantés le plus généralement dans les EPCI³ dépassant les 2 000 habitants.

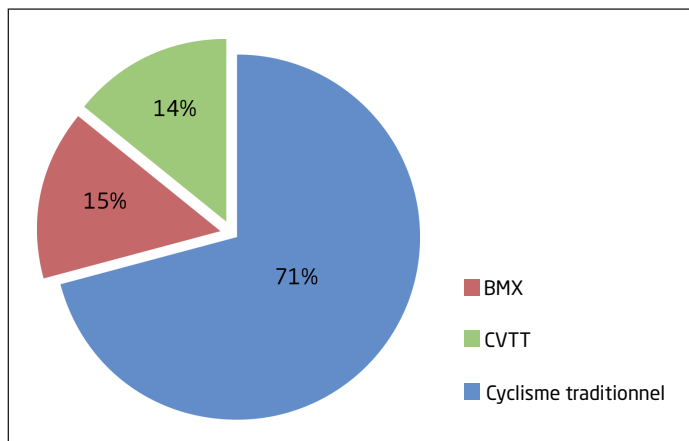
Les territoires les plus peuplés sont ceux disposant d'une concentration de clubs plus importante et d'une implantation des clubs de plus grande envergure (> 250 licenciés).

Les disciplines

Le cyclisme traditionnel, regroupant la route, la piste et le cyclo-cross, représente la part la plus importante des licenciés. Cela s'explique du fait qu'il représente les disciplines historiques.

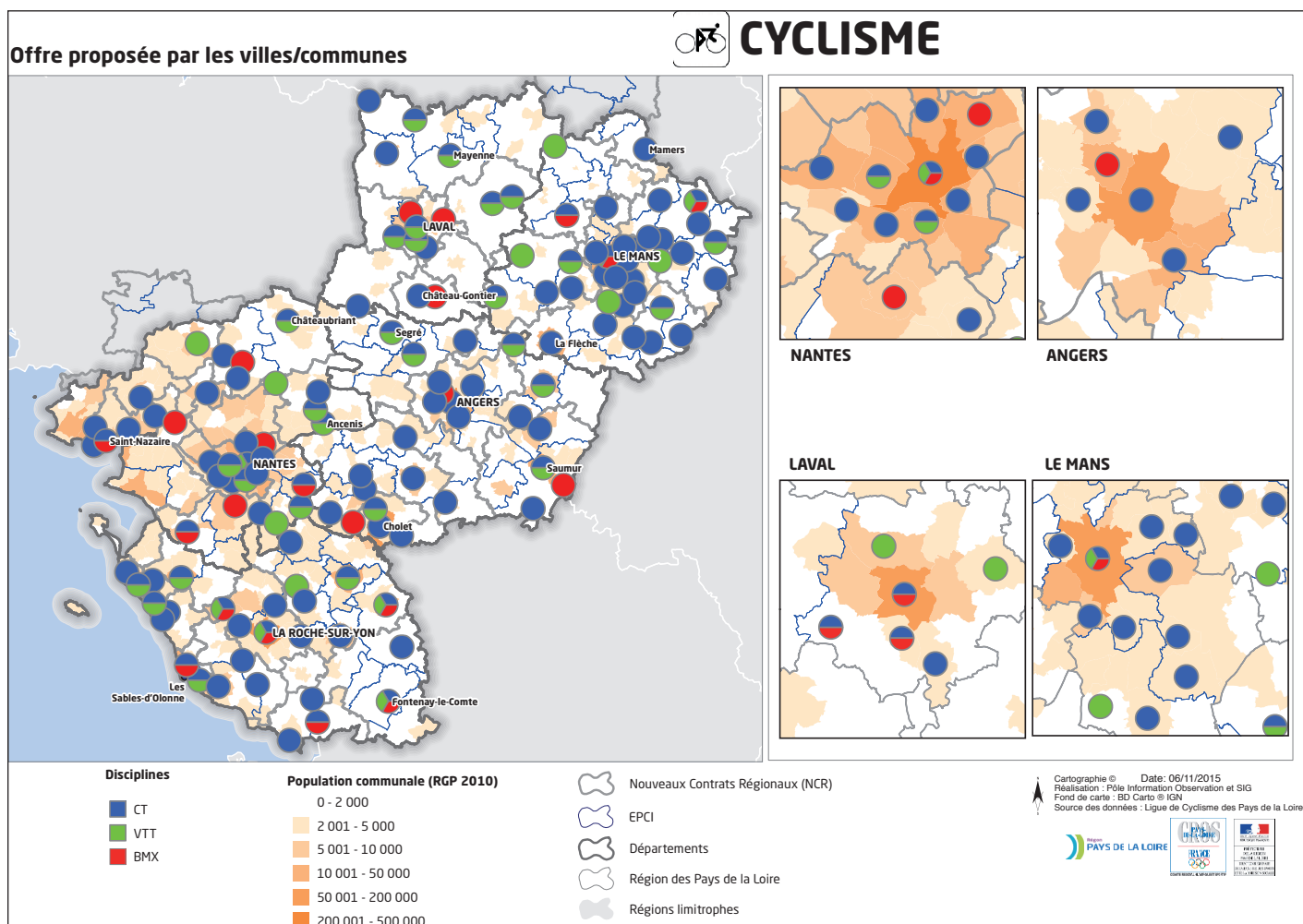
Quant au VTT et au BMX, ces disciplines sont plus récentes et ont rejoint les rangs de la Fédération Française de Cyclisme à la fin des années 1980, début des années 1990.

Répartition des licenciés par discipline en 2014



Les adultes pratiquent majoritairement le cyclisme traditionnel alors que les jeunes se licencient principalement dans les clubs/sections de BMX.

L'offre proposée par les villes



3 Un Établissement public de coopération intercommunale

Le cyclisme traditionnel est présent sur l'ensemble du territoire. Les clubs de BMX se sont surtout développés sur l'axe Saint-Nazaire/Cholet. Cette discipline étant moins présente sur les territoires de la Mayenne et de la Sarthe (trois clubs et/ou sections sur chaque territoire).

Les clubs VTT sont répartis un peu partout sur l'ensemble du territoire ligérien. Avec tout de même des territoires mieux dotés comme la Vendée ou la Sarthe.

Les pratiquants

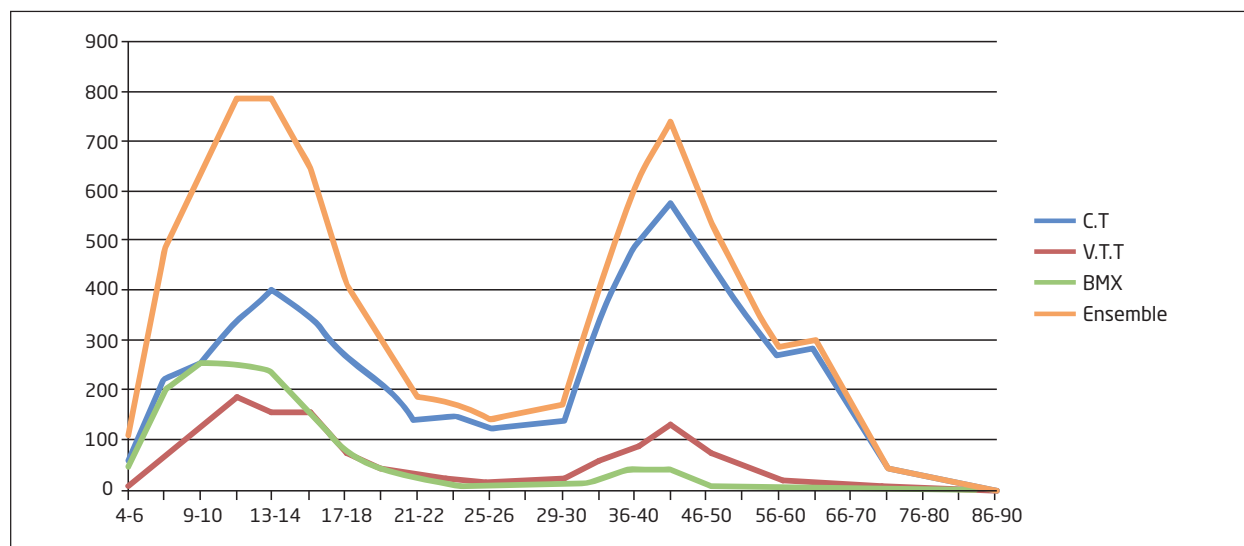
Répartition des licenciés en fonction du sexe

Type de licence	Hommes	Femmes	Total
Coueurs CT	5 451	307	5 758
Coueurs VTT	1 250	107	1 357
Coueurs BMX	1 346	73	1 419
Dirigeants	1 407	279	1 686
Total	9 454	766	10 220 ⁴

Le nombre important de licences « dirigeant » s'explique par le besoin humain nécessaire à l'organisation de manifestations (organisateur, motards, conducteurs...). De ce fait, on trouve sur le territoire des clubs dont la seule activité consiste en l'organisation de ces manifestations. Par la suite, nous distinguerons les licences « coureur » et les licences « dirigeant ».

La pratique féminine représente 7,5 % des licences tous types confondus. Lorsqu'on regarde dans chaque discipline, les féminines sont mieux représentées en VTT (8 % des licences féminines), alors qu'en BMX et cyclisme traditionnel, elles représentent 5 % des licences.

Évolution des licences coureurs en fonction des âges



Le cyclisme traditionnel (CT) concentre 46,49 % des licences « jeune », vient ensuite le BMX avec 32,88 %.

Discipline	Licences « jeunes »
CT	46,49 %
VTT	20,63 %
BMX	32,88 %

Lorsqu'on regarde le détail par tranche d'âge, on remarque que le CT et le BMX concentrent à peu près le même pourcentage de licences dans chaque catégorie d'âge. L'écart se creuse sur les 11-12 ans, le CT allant même jusqu'à concentrer la moitié des licences pour les 13-16 ans.

⁴ Le total du nombre de licenciés est ramené à 10 220 car les licences concernant l'activité polo-vélo ont été retirées au vu du nombre qu'elles représentent.

Les équipements du cyclisme

La Fédération Française de Cyclisme propose une multitude de disciplines qui sont, pour la plupart, des sports en plein air. La route et le cyclo-cross utilisent des espaces « en libre accès » ou des installations sportives éphémères. Par contre la piste et le BMX Race sont deux disciplines olympiques nécessitant des infrastructures lourdes. Le VTT, discipline de pleine nature pouvant par définition se pratiquer partout, utilise des espaces permanents pour faciliter son accès.

Trois disciplines sont concernées par ce schéma :

- le cyclisme sur piste utilisant vélodromes et anneaux cyclistes ;
- le BMX Race se pratiquant sur une piste bosselée ;
- le VTT et ses espaces de pratique permanents : les pistes de descente, les espaces trial et les circuits balisés de randonnée.

■ Le cyclisme sur piste : vélodromes et anneaux cyclistes

D'un équipement d'initiation à celui de performance

L'enquête réalisée en 2015 nous a conduit à distinguer deux types d'équipements dédiés au cyclisme sur piste, dont nous avons conservé les appellations utilisées par la FFC :

- les vélodromes qui sont des pistes dédiées à la compétition et/ou à l'entraînement possédant des virages relevés (inclinaison supérieure à 30°) ;
- les anneaux cyclistes, sont quant à eux dédiés à l'initiation, au perfectionnement et/ou au loisir dont les virages sont moins relevés que ceux des vélodromes. Ces pistes ne peuvent pas ou plus accueillir de compétitions officielles.

Les caractéristiques des pistes :

- longueur : 166,66 m ; 200 m ; 250 m ; 333,33 m ; etc. La longueur de la piste est choisie de telle sorte que pour un certain nombre de tours on obtienne une distance égale à un kilomètre ;
- largeur : de 4 à 8 m ;
- revêtement : bois, bitume, béton ;
- courbure des virages (rayon et degré d'inclinaison).

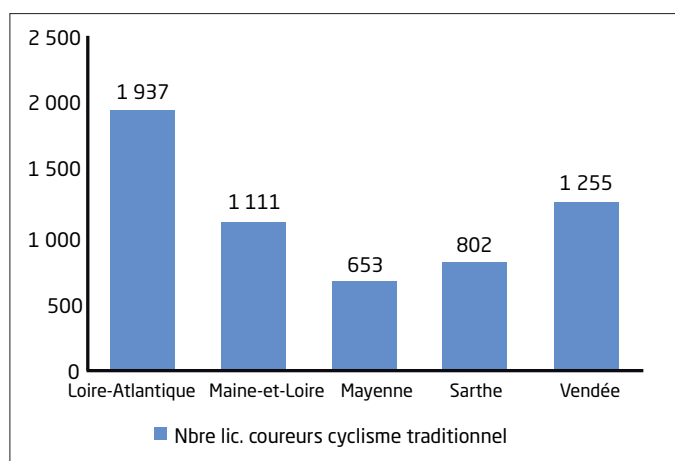
La piste : une école pour champions

Le piste est une discipline historique de la région pourvoyeuse de podium et de champions ligériens (Bryan Coquard, François Pervis). Avec onze pistes sur le territoire construites en 1894 et 1936, les Pays de la Loire se situent à la troisième position en nombre de pistes derrière la Bretagne et le Centre.

La plupart des équipements ont été rénovés depuis les années 2000. Pour autant certaines rénovations ne permettent pas, à l'heure actuelle, une utilisation optimale.

L'activité piste concerne l'ensemble des licenciés du cyclisme traditionnel. Leur nombre sur le territoire s'élève à 5 758 coureurs. Ce potentiel conséquent de pratiquants pourrait être mieux exploité si une pratique hivernale était possible. Seul un vélodrome couvert permettrait alors de venir compléter l'activité sur route en proposant des entraînements en dehors de la saison. En effet la piste est actuellement cantonnée sur une période saisonnière allant d'avril à septembre, tout comme l'activité route. Ceci met en concurrence les deux activités, la route restant privilégiée par les coureurs au détriment de la piste.

Répartition des licences « coureur » du cyclisme traditionnel



Des pistes aux profils différents accentuant la fragilité de l'activité sur certains territoires

Vélodromes structurants :

- pistes permettant une utilisation optimale (compétitions officielles, stages, entraînements) ;
- ces équipements peuvent accueillir des niveaux allant de l'initiation (école de vélo) à confirmer (championnats/stages régionaux) ;
- rayonnement de l'équipement sur l'ensemble du département d'implantation ;
- construction ou rénovation récente.

Vélodromes sous-exploités :

- pistes avec un fort potentiel proche des caractéristiques des vélodromes structurants ;
- le développement et l'exploitation se trouvent limités par l'état actuel de la piste (dégradations, fissures, bosses...);

- maintien d'une activité (stages, compétitions officielles), 10 heures à 15 heures d'occupation par semaine.

Anneaux de proximité :

- pistes destinées à l'entraînement et/ou à l'initiation, aucune compétition officielle possible ;
- permet la formation des coureurs des clubs se situant à proximité ;
- piste en bon état, rénovation entre 2010 et 2015.

Anneaux dégradés :

- pistes d'entraînement et/ou d'initiation dégradées, vieillissantes (rénovation avant les années 1980) ;
- diminution de l'exploitation de ces pistes au cours des années.

Caractéristiques des pistes en Pays de la Loire

Appellation officielle	Type d'équipement	Construction/Travaux	Caractéristiques de la piste <i>(dimension, largeur, inclinaison des virages, revêtement)</i>	Publics	Occupation
Vélodrome de la Provôté (Couëron) - 44	vélodrome sous-exploité	construction : 1894 derniers travaux : 2000-2009 type de travaux : rénovation <i>NB : dégradation récurrente de la piste</i>	longueur : 250 m largeur : entre 5 et 7 m virages : environ 40° revêtement : synthétique/résine	entraînement club pratique libre licenciés	occupation : 10 à 15 h stages : 1 à 4 compétitions : 6 et 10
Vélodrome Arthur de la Villeboisnet (Pont Château) - 44	anneau à proximité	construction : 1905 derniers travaux : 2010-2015 type de travaux : rénovation	longueur : 248,5 m largeur : entre 5 et 7 m virages : 25° revêtement : bitume/enrobé	entraînement club	occupation : 5 à 10 h stages : 0 compétitions : 0
Vélodrome municipal d'Angers - 49	vélodrome sous-exploité	construction : 1922 derniers travaux : 2000-2009 type de travaux : réfection, piste, peinture <i>NB : fermeture de la piste, pour la saison 2015, en raison de son état</i>	longueur : 300 m largeur : entre 5 et 7 m virages : 40° revêtement : ciment/béton	entraînement club	occupation : > 15 h stages : 5 à 9 compétitions : 11 à 14
Vélodrome Marc et Yvon Madiot (Renazé) - 49	anneau de proximité	construction : 1936 derniers travaux : 2010-2015 type de travaux : rénovation	longueur : 250 m largeur : entre 5 et 7 m virages : 24° revêtement : bitume/enrobé	entraînement club	occupation : 5 à 10 h stages : 1 à 4 compétitions : < 6
Vélodrome de la Madeleine (Mayenne) - 53	anneau dégradé	construction : NSP derniers travaux : avant 1980 type de travaux : réfection de l'enrobé	longueur : 345 m largeur : entre 5 et 7 m virages : NSP° revêtement : bitume/enrobé	entraînement club	occupation : 10 à 15 h stages : 0 compétitions : 0
Vélodrome Léon Bollée (Le Mans) - 72	vélodrome structurant	construction : 2007 derniers travaux : 0	longueur : 250 m largeur : 7,01 m et + virages : 32° revêtement : bitume/enrobé	entraînement club pratique libre licenciés	occupation : 10 à 15 h stages : 1 à 4 compétitions : 11 à 14
Vélodrome Petit-Breton (Nantes) - 44	anneau dégradé	construction : 1924 derniers travaux : avant 1980 type de travaux : reconstruction des lignes droites (enrobés)	longueur : 500 m largeur : entre 5 et 7 m virages : 25° revêtement : ciment/béton	entraînement club pratique libre licenciés	occupation : 10 à 15 h stages : 0 compétitions : 6 à 10

Suite du tableau en page suivante

Appellation officielle	Type	Construction/Travaux	Caractéristiques de la piste <i>(dimension, largeur, inclinaison des virages, revêtement)</i>	Publics	Occupation
Vélodrome Henri Desgarange (La Roche-sur-Yon) - 85	vélodrome structurant	construction : NSP derniers travaux : 2000-2009 type de travaux : rénovation	longueur : 454 m largeur : 7,01 m et + virages : 40° revêtement : bitume/enrobé	scolaire entraînement club pratique libre licenciés	occupation : < 5 h stages : 1 à 4 compétitions : 6 à 10
Vélodrome Lucien Lemonnier (Châteaubriant) - 44	vélodrome structurant	construction : 1978 derniers travaux : 2000-2009 type de travaux : rénovation	longueur : 250 m largeur : entre 5 et 7 m virages : 42° revêtement : synthétique/résine	entraînement club	occupation : 5 à 10h stages : 5 à 9 compétitions : 6 à 10
Anneau cycliste de la Ferté-Bernard-72	anneau de proximité	construction : 1977 derniers travaux : 0	longueur : 1225 m largeur : entre 5 et 7 m virages : < 20° revêtement : bitume/enrobé	scolaire entraînement club pratique libre licenciés pratique libre non licenciés	stages : 1 à 4 compétitions : < 6
Vélodrome Georges Paillard (Noyant-la-Gravoyère) - 49	anneau dégradé	construction : 1936 derniers travaux : 1980-1989 type de travaux : réfection des gradins en pierre et peinture des lignes sur la piste	longueur : 235 m largeur : 4,99 m ou moins virages : 30° revêtement : ciment/béton		stage : 0 compétition : 0

Une fréquentation variable des pistes et une exploitation par les acteurs à destination des licenciés locaux

Les communes sont propriétaires de ces équipements⁵, elles assurent leur entretien. Les clubs assurent l'animation de l'installation entre les différents créneaux de pratique (à l'exception du vélodrome du Mans qui est géré par le Comité départemental). Les relations entre les propriétaires et les gestionnaires sont primordiales pour le développement du cyclisme.

La moitié des pistes étudiées accueillent, en dehors des entraînements des clubs, une pratique libre uniquement à destination des pratiquants licenciés.

Le fait que l'activité soit à risque et, qu'en cas d'accident, des problèmes d'assurance peuvent se poser, sont des arguments avancés pour expliquer la non-accessibilité de ces pratiquants.

Le manque d'éducateurs spécialisés et disponibles dans cette discipline semble également être un frein à l'ouverture de créneaux de pratique ouverts à tous.

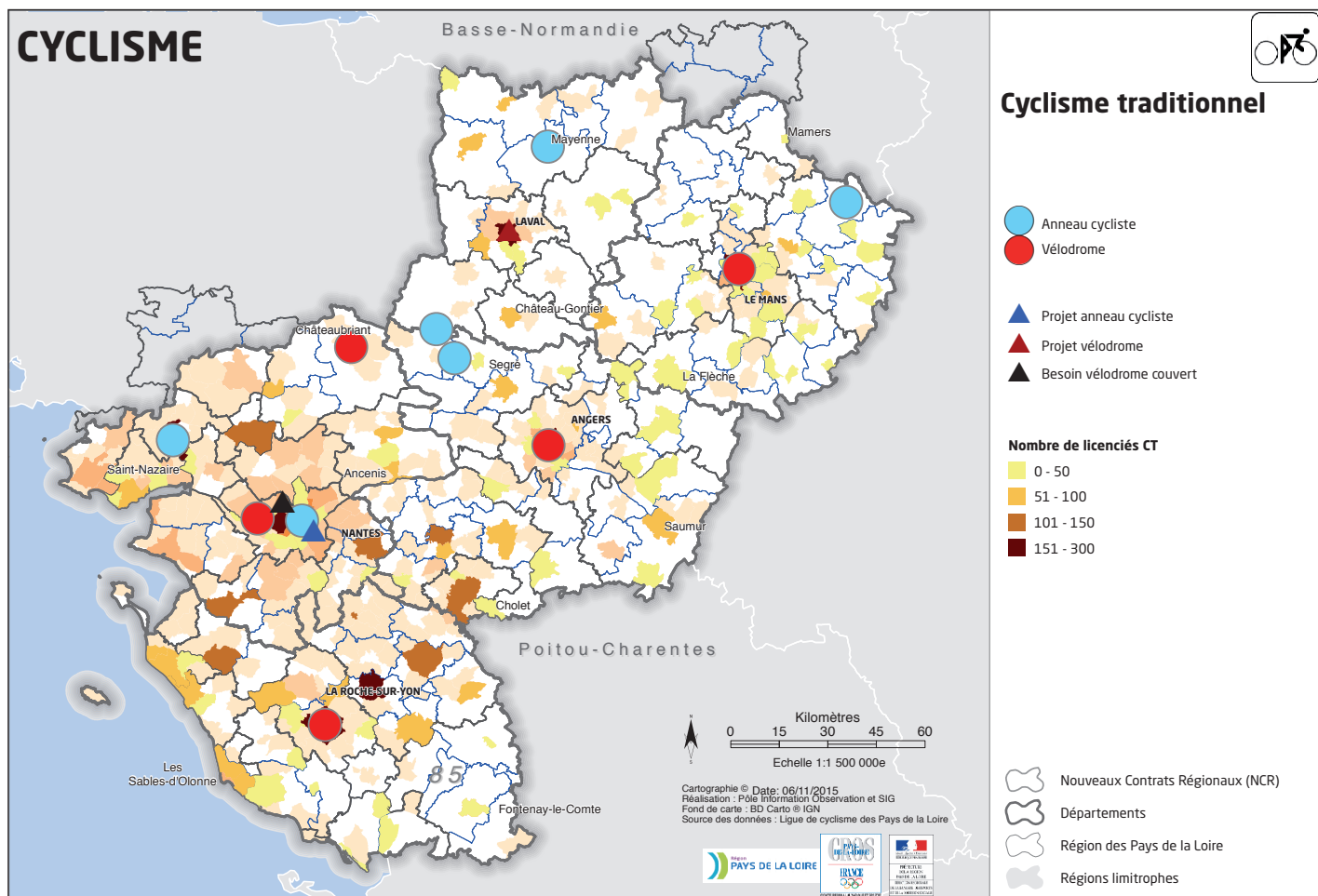
En dehors des entraînements quotidiens, les clubs diversifient l'exploitation des pistes par l'organisation de stages (clubs, comités départementaux, comité régional) et de compétitions. Là encore, à chaque type d'équipement correspond une certaine exploitation.

Un potentiel et une volonté réelle de développer la piste sur le territoire ligérien mais qui se heurtent aux freins structurels et non-structurels

Avant de nous prononcer sur les objectifs et préconisations concernant l'activité piste, voici une synthèse de notre diagnostic (voir en page 16).

⁵ Excepté pour Pont-Château (44) dont le club est propriétaire de l'équipement.

FORCES	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> • Différentes catégories présentes sur l'ensemble du territoire permettant une activité tournée vers l'initiation et/ou une activité vers la performance. • Environnement sécurisé, fermé par rapport à la route. • Activité participant à la formation des meilleurs routiers. • Le Comité régional est très impliqué dans l'activité piste. • Le sport de haut-niveau dans la région est porté par l'image d'athlètes comme Bryan Coquard et François Pervis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certaines catégories d'équipement ne sont pas adaptées à la pratique (vélodromes sous-exploités et anneaux dégradés). • Territoires sous-équipés ou mal équipés (la Mayenne, le Maine-et-Loire). • L'accès aux équipements parfois compliqué même pour des pratiquants licenciés, voire initiés. • L'exploitation des équipements reste limitée : <ul style="list-style-type: none"> - exploitation en générale par un club, - pas de pratique scolaire et/ou à destination des entreprises. • Très peu de mutualisation du matériel entre les clubs : absence de parc à vélo à disposition des clubs souhaitant pratiquer sur piste mais ne disposant pas du matériel adéquat.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Disposer d'un équipement structurant par département. • Augmenter le temps de pratique en période hivernale avec la construction d'un vélodrome couvert sur le territoire ligérien. • Orientations FFC concordante : <ul style="list-style-type: none"> - besoin d'un vélodrome couvert sur la façade Ouest, la région des Pays de la Loire étant identifiée comme possédant un fort potentiel pour accueillir ce type d'équipement, - privilégier la rénovation des pistes plutôt que de nouvelles constructions, - privilégier la construction de petites pistes pour les territoires carencés. 	<ul style="list-style-type: none"> • Désengagement des acteurs (clubs, collectivités territoriales, partenaires privés). • Les conditions de pratique (concurrence de la route). • Dégradation des pistes dans le temps : <ul style="list-style-type: none"> - conditions météorologiques, - pratique fragile qui ne favorise pas l'entretien de ces pistes. • Activité soumise aux aléas météorologiques qui, dans bien des cas, poussent les organisateurs à annuler les compétitions à la dernière minute (démotivation des coureurs et des organisateurs, coût financier qui reste quand même imputable aux organisateurs et aux clubs). • Equipement investissant important et dont le nombre d'utilisateurs reste fluctuant.



* L'anneau de Saint-Sébastien-sur-Loire a été inauguré en novembre 2015.

Le cyclisme sur piste en Pays de la Loire d'ici 2025

→ Les objectifs sont de permettre à chaque département de disposer, sur leur territoire, d'un vélodrome structurant pour :

- développer l'activité piste sur l'ensemble des territoires en accueillant des stages, des compétitions et des entraînements pour différents niveaux de pratique ;
- réduire les inégalités d'accès à la pratique et aux équipements.

... avec l'amélioration de l'existant ...

> Rénovation de la piste d'Angers

- vélodrome au centre de la région devant répondre à toutes les actions de formation, à l'organisation des stages régionaux et être capable d'accueillir des activités pluridisciplinaires ;
- travaux à réaliser : la réfection de la piste a été effectuée au cours de l'été 2015 permettant au vé-

lodrome d'accueillir à nouveau des compétitions. Cependant des travaux d'entretien sont toujours nécessaires afin de garantir de meilleures conditions de pratique et de maintenir une activité en toute sécurité.

> Construction des infrastructures annexes au Mans

- deuxième vague des travaux pour favoriser l'accueil du public et améliorer les conditions de pratiques ;
- infrastructures concernées : tribunes, local club et stockage matériel, vestiaires, sanitaires, éclairage ;
- engagement de la Ville et du Conseil départemental ;
- échéance : réalisation des travaux fin 2016 (en même temps que la piste de BMX).

... et la réduction des inégalités territoriales par la construction d'un nouvel équipement

> Construction d'un vélodrome en Mayenne (Laval)

- même type d'équipement que celui du Mans ;
- échéance : projet en cours de discussion.

Caractéristiques et infrastructures devant être présentes pour les vélodromes structurants :

	Châteaubriant 44	Angers 49	Laval (projet) 53	Le Mans 72	La Roche-sur-Yon 85
Piste de 250 m minimum	X	X		X	X
Inclinaison des virages > 30°	X	X		X	X
Revêtement de bonne qualité	X	X (été 2015)		X	X
Eclairage	X	X		X (fin 2016)	X
Vestiaires	X	X		X (fin 2016)	X
Salle de réunion	X	X		X (fin 2016)	X
Parc à vélo accessible à l'ensemble du club				X	
Animation / emploi				X	
Exploitation départementale				X	

→ **L'objectif est de développer l'activité piste vers les publics de non licenciés :**

- sport en entreprise ;
- sport santé ;
- sport scolaire/périscolaire (école municipale du sport).

... par la diversification de l'offre sportive en :

- attribuant la gestion, l'exploitation des cinq vélodromes structurants aux comités départementaux afin de favoriser la mutualisation de l'équipement ;
- créant un emploi départemental, pour animer l'activité piste : l'animation de la piste via un encadrement bénévole reste fragile, un salarié permettrait un appui pour les bénévoles et permettrait de dégager du « temps » pour mettre en place des projets de développement à destination de public diversifié (sport scolaire, sport santé, sport en entreprise) ;
- ayant un partenaire unique régional pour disposer d'un parc à vélos à la location dans tous les vélodromes ;
- et proposer des plages d'ouverture au public plus conséquentes, avec des créneaux réservés aux non licenciés et aux pratiquants loisirs non compétitifs.

→ **L'accès pour les pratiquants à une pratique continue tout au long de la saison ...**

- proposer un outil de formation permettant d'avoir une continuité dans la pratique sans dépendre des aléas météorologiques ;
- compléter la formation des routiers avec des entraînements sur piste au moment où cette dernière cesse son activité (d'octobre à mars).

... par la construction d'un vélodrome couvert sur le territoire ligérien

Lieu :

- Nantes métropole : la FFC identifie la région des Pays de la Loire comme étant un territoire privilégié pour l'implantation d'un tel équipement avec Nantes comme zone à très gros potentiel ;
- l'implantation d'une telle structure doit dépendre de la proximité des entreprises, de la population, des transports en commun. Elle deviendrait alors le « cœur du vélo » sur le territoire.

Caractéristiques :

- construction d'un vélodrome couvert ;
- piste de petite dimension : 200 m ;
- couverture légère afin de minimiser les coûts de construction ;
- équipement pouvant s'inscrire dans le projet de création d'une « plaque du vélo »/« maison du vélo » (voir tableau ci-dessous).

Exemples de vélodromes couverts de différentes dimensions

Vélodrome bois	Roubaix	Bourges
Longueur	250 m	200 m
Coût piste	1 100 000 €	986 300 €
Livraison	2012	2013
Coût total de l'équipement	25 millions d'euros	16 millions d'euros

→ **Favoriser le développement des équipements de proximité ...**

- équipement avec un rayonnement local ;
- outil d'initiation, d'apprentissage pour les jeunes ;
- piste liée à une politique locale, aux projets des acteurs comme une mutualisation des équipements avec les activités du roller.

... en soutenant les dynamiques locales comme

- l'équipement de Renazé (53) qui permet au Comité régional de former des éducateurs ;
- la piste de Nantes pourrait servir à l'initiation des citoyens au vu de son implantation locale et de ses caractéristiques. C'est un espace de pratique pouvant s'envisager comme une plateforme d'apprentissage du vélo en ville.

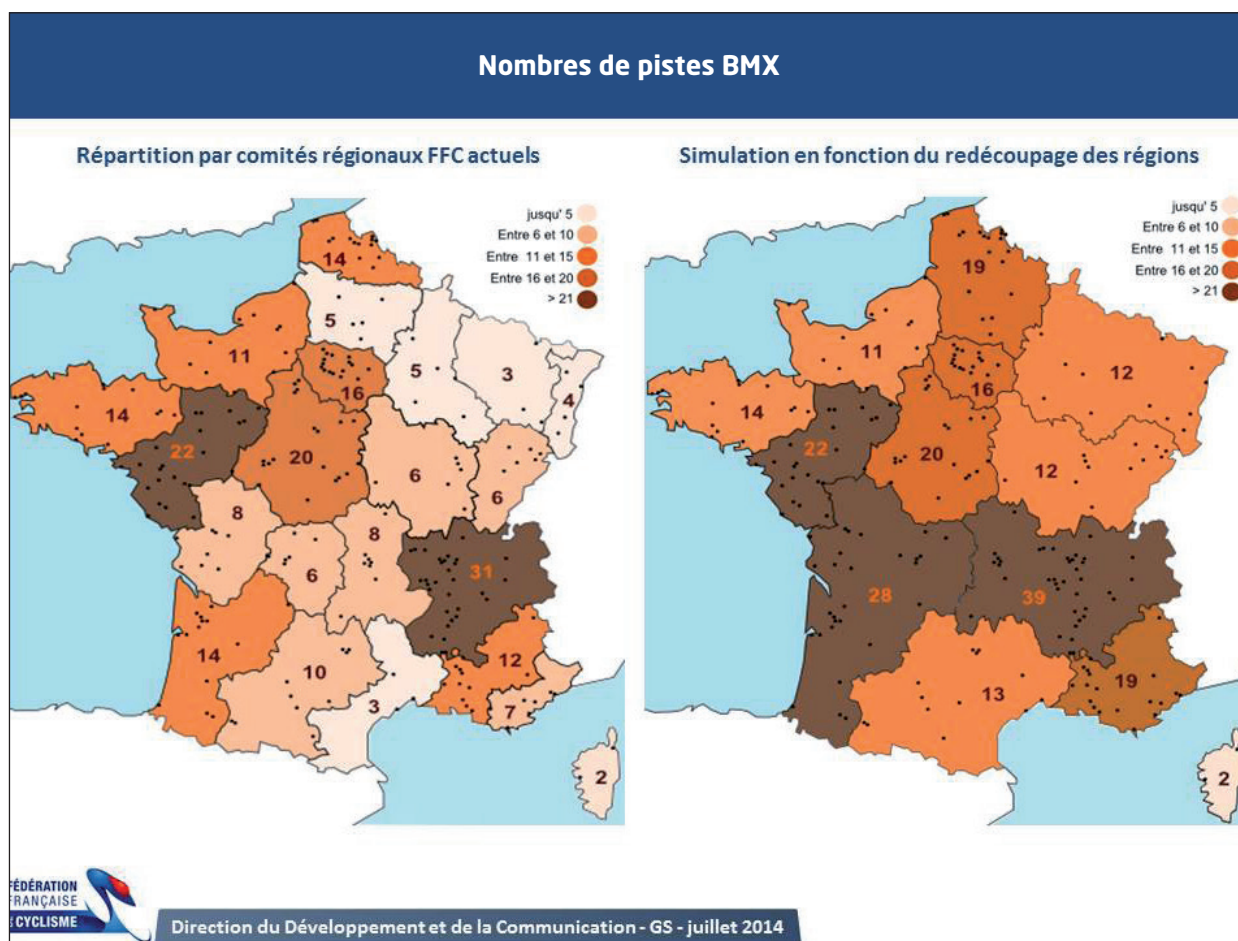
■ La piste de BMX race

Deuxième région française en nombre de pistes BMX, derrière le Rhône-Alpes⁶

Le BMX race est la discipline olympique du BMX. En France on recense actuellement 235 pistes de BMX, la région des Pays de la Loire concentre 22 pistes pour 1 419 pratiquants licenciés.

Les principales caractéristiques d'une piste de BMX sont :

- quatre lignes droites pourvues d'obstacles⁷, reliées entre elles par des virages qui peuvent être bitumés ;
- une butte de départ permettant aux coureurs de s'élaner (hauteur allant de 3 à 8 mètres) ;
- un revêtement différent d'une piste à l'autre (terre, sable...).



Pistes du territoire ligérien

- Les pistes confirmées permettant l'organisation, par les clubs de compétition et/ou d'entraînement ;
- Les pistes loisirs permettent une pratique d'initiation, de perfectionnement, la configuration de ces pistes ne permettant pas l'organisation de compétitions à un niveau départemental.

Des déséquilibres territoriaux : entre carence et dynamisme

La Sarthe est un territoire sous-équipé en pistes. Le territoire compte une seule piste structurante et deux autres pistes dont les clubs utilisateurs re-

groupent moins de vingt-cinq licenciés pour chaque section. L'agglomération du Mans ne possède pas, pour l'instant, de piste répondant aux besoins des pratiquants, ce qui limite le développement de la section BMX sur ce territoire.

La Loire-Atlantique a le plus de pistes et le plus de licenciés (646 licenciés coureurs BMX en 2014). La moitié des pistes se structure autour de Nantes, créant ainsi, avec Saint-Nazaire et Cholet, un axe fort pour le BMX ligérien.

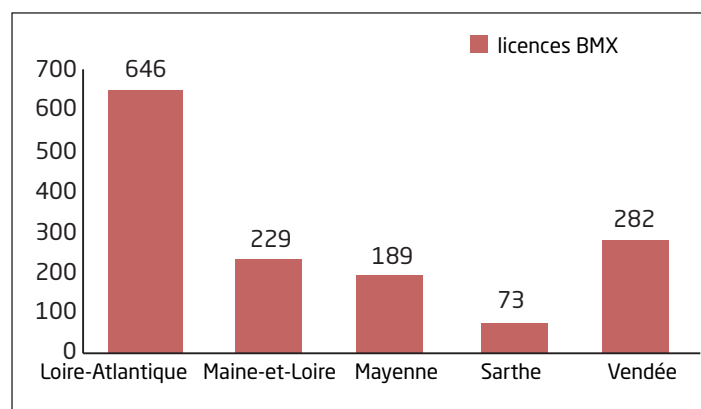
⁶ Région 2015

⁷ Type d'obstacles : table, double bosse, pro, whoops.

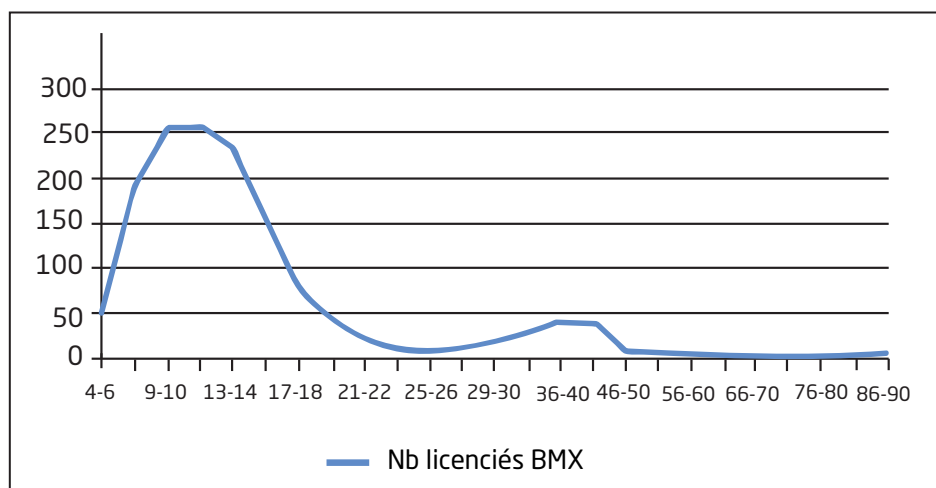
Des disparités territoriales

Département	Nombres de clubs	Ratio nombres de licenciés/ nombre de clubs	Nombre de compétitions ⁸
Loire-Atlantique	8	81	9
Maine-et-Loire	4	57	2
Mayenne	3	63	3
Sarthe	3	24	0
Vendée	5	56	6
Pays de la Loire	23	63	20

Une pratique permettant de renforcer l'offre de la pratique du cyclisme à destination des moins de 18 ans



Répartition des âges chez les coureurs BMX en PDL



Un équipement évolutif, bien loin des configurations traditionnelles

Les pistes sont pour la plupart récentes mais pour maintenir une activité, voire la développer, il est important de l'entretenir régulièrement et ainsi éviter la sous-exploitation, comme cela se présente déjà.

D'autre part, le développement du BMX passera également par la mise à disposition d'annexes basiques pour toutes activités sportives (vestiaires, sanitaires, douches...) mais également d'équipement assurant un accueil de qualité et sécurisé du public ; ces équipements annexes faisant souvent défauts.

⁸ La majorité des compétitions inscrites au calendrier régional sont de type courses promotionnelles. Ces courses sont organisées sur l'ensemble des départements excepté sur celui de la Sarthe.

Pistes BMX ayant répondues à l'enquête par questionnaire

Lieu, date de construction, Type de piste	Date des derniers travaux, Type de travaux	Équipements annexes
Avrillé (49) - 1984 Confirmé	2000-2009 Modification piste	Local de stockage
Saint-Nazaire (44) - 1986 Confirmé	2000-2009 Modification piste	Aucun
Argentré (53) - 1985 Confirmé	2010-2015 Modification piste et installation du système de drainage	Sanitaires Locaux techniques et de stockage Chalet
La Chevrolière (44) - 2011 Confirmé	2010-2015 Construction piste	Vestiaire, douche, sanitaires Locaux techniques et de stockage
Carquefou (44) - 1989 Confirmé	2010-2015 Modification piste	Club house Vestiaire sans douche, sanitaires Locaux techniques et stockage
Savenay (44) - 1988 Confirmé	2000-2009 Modification piste et construction de la butte de départ	Locaux techniques et de stockage
Nozay (44) - 1985 Confirmé	2010-2015 Modification piste	Locaux techniques et de stockage
Nantes (44) - 2012 Confirmé		Vestiaires sans douche, sanitaires Local technique
Champagné-les-Marais (85) - 1990 Confirmé	2010-2015 Modification piste	Vestiaire, douche, sanitaires Locaux techniques et de stockage
Turquant (49) - 2006 Confirmé	2010 - 2015 Réfection piste et virage	Locaux de stockage
Cholet (49) - 2011 Confirmé	Réfection piste	Vestiaire, douche, sanitaires Locaux techniques et de stockage
Vallet (44) - 1992 Confirmé	2010-2015 Modification prise et construction d'un nouveau local	Vestiaire sans douche, sanitaires Locaux techniques et de stockage
La Roche-sur-Yon (85) - 1990 Confirmé	2010-2015 Reconstruction de la piste	Sanitaires Local technique Pièce multi activités
Changé (72) - 1985 Confirmé	2010-2015 Modification piste	Club house Sanitaires Locaux techniques et de stockage
Azé (53) - 2011 Confirmé	2010-2015 Construction piste	Locaux techniques et de stockage
Olonne-sur-Mer (85) - NRP Loisir	NRP Entretien de la piste (désherbage)	Aucun équipement annexe
La Ferté Bernard (72) - 2005 Loisir	2010-2015 Réfection piste	Sanitaires Local de stockage
Le Mans (72) - 2005 Loisir	2010-2015 Modification de la butte de départ, réparation des virages, entretien de la piste (désherbage) et installation de bancs publics	Aucun équipement annexe

Des conditions de pratique ne demandant qu'à être améliorées

Gérer l'accès libre aux équipements

Les pistes de BMX restent le plus souvent en accès ouvert (accès libre), de ce fait douze pistes sur dix-huit disent accueillir des pratiquants non-licenciés. Vient également s'ajouter la pratique des licenciés lors des entraînements ou en dehors.

Cependant on remarque que peu de pistes proposent, à l'heure actuelle, une pratique tournée vers le milieu scolaire et/ou périscolaire. Or, avec la réforme des rythmes scolaires ce type de public peut être à privilégier en termes de perspective de développement pour les clubs.

S'ouvrir vers les milieux scolaire et périscolaire

La majorité des pistes ont un volume d'occupation inférieur à 9 heures par semaine. Seules les pistes exploitées par les clubs les plus importants en termes de licenciés ont un volume d'exploitation compris entre 10 heures et 14 heures par semaine. L'encadrement des séances est, à la fois, assuré par un encadrement bénévole et par un encadrement professionnel (six clubs déclarent disposer d'un encadrement professionnel sur les dix clubs s'étant prononcés sur la question).

Accroître le volume d'occupation des installations

En dehors des entraînements, les pistes accueillent des compétitions et/ou des stages. Cependant deux pistes loisirs sur les trois répertoriées n'organisent pas ce genre d'événements, rendant ainsi leur exploitation limitée.

Aménager les pistes pour pouvoir pratiquer malgré les intempéries

Les conditions météorologiques en période hivernale sont un frein au développement de la pratique. Les pistes ne sont pas ou peu équipées pour réduire l'impact de ces conditions.

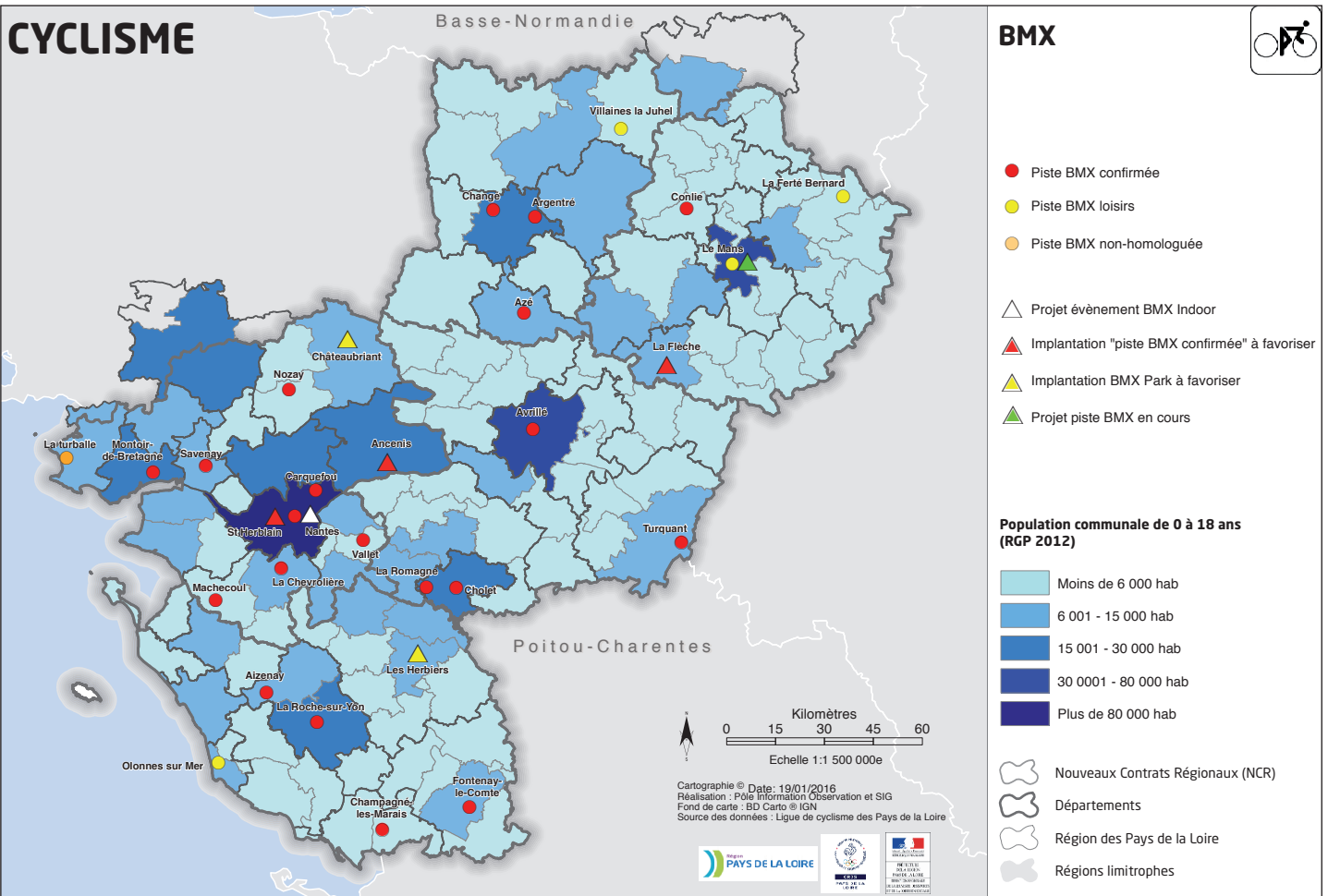
En effet la majorité ne possède pas d'éclairage. Celui-ci, lorsqu'il est présent, permet d'augmenter les horaires des entraînements supplémentaires et favorise ainsi l'exploitation de la piste. On a pu constater au cours de l'étude que les clubs sont demandeurs d'une telle installation et envisagent d'équiper leur piste dans les années à venir.

La période hivernale rend également difficile la pratique à cause de l'eau stagnante lors des pluies et ces dernières avec le gel engendrent des détériorations dans les virages. Pour pallier ces difficultés certaines pistes bénéficient d'un système de drainage d'eau et ont leurs virages bitumés. Mais un grand nombre d'entre elles restent dépourvues de telles installations. Les clubs sont alors dépendants des conditions météorologiques freinant ainsi leur activité.

Une opportunité pour le cyclisme de s'adresser directement aux jeunes sportifs ligériens par des équipements adaptés à leur pratique

Avant de nous prononcer sur les objectifs et préconisations, voici une synthèse de notre diagnostic pour l'activité du BMX.

FORCES	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre important de pistes dans la région ; • Pratique dédiée aux jeunes de moins de 18 ans ; • Aire urbaine de Nantes attractive pour cette pratique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Territoire carencé comme (Sarthe) ou sous-équipé (Maine-et-Loire et Mayenne) ; • Absence d'infrastructures annexes, limitant le développement des clubs.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Partenariat à réaliser entre le Comité régional et les collectivités afin de proposer une pratique à destination des jeunes, notamment dans le cadre scolaire et périscolaire ; • Orientations de la FFC : <ul style="list-style-type: none"> - améliorer l'existant (grille de départ sécurisée, revêtement enrobé dans les virages, système d'éclairage) ; • BMX Park : installation à favoriser pour les petites structures ; • Développement des pratiques indoor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pistes non adaptées pour une pratique régulière en période hivernale : cela réduit l'exploitation faite par les clubs ; • Equipement demandant un entretien régulier au risque de voir toute activité cesser.



Le BMX en Pays de la Loire d'ici 2025

→ L'objectif est de réduire les inégalités territoriales en :

- permettant à chaque département de disposer de pistes répondant aux attentes des pratiquants ;
- améliorant la qualité de l'accueil des pratiquants sur l'ensemble du territoire ligérien ;
- permettant à l'ensemble des clubs de disposer des infrastructures leur permettant de développer une pratique hivernale.

... par la construction de pistes adaptées aux territoires ...

Construction d'une piste au Mans

- piste permettant de développer une pratique d'entraînement et de compétition ;
- projet de construction actuel au sein du vélodrome du Mans afin de constituer un pôle en Sarthe ;
- deuxième vague des travaux dont le début est prévu pour fin 2016.

Un club avec un équipement de qualité dans chaque agglomération de plus de 20 000 habitants. Encourager l'aménagement de pistes type BMX Park

Les pistes de type BMX Park permettent une pratique d'initiation et d'entraînement répondant aux petits clubs (moins de 25 licenciés) confrontés parfois à l'abandon de leur piste mais aussi aux clubs de cyclisme traditionnel ou VTT qui pourraient ouvrir une section BMX.

... par la construction d'infrastructures complémentaires aux pistes

Construction ou rénovation des installations annexes

- des vestiaires avec douches, sanitaires ; ceci permettrait également de toucher plus facilement les féminines ;
- couverture des grilles de départ ;
- des locaux dédiés au stockage du matériel ;
- des salles de réunion ou point d'accueil pour favoriser la vie du club et sa dynamique.

Réduire les impacts météorologiques

- installation d'un éclairage propre à chaque piste permettant une exploitation plus étendue sur des créneaux tardifs en hiver (au-delà de 17 heures) ;
- installation d'un système de drainage pour évacuer les eaux stagnantes en cas de pluie ;
- construction des virages bitumés pour pallier les dégradations récurrentes à cette période.

Récapitulatif des préconisations sur les équipements BMX

Type d'infrastructures	Améliorer la qualité de la pratique	Améliorer les conditions de pratique en hiver
Vestiaires (avec sanitaires et douches)	P	
Local point d'accueil (club house)	M	
Local de stockage matériel	M	
Local technique	A	
Eclairage de la piste		P
Système de drainage		P
Virages bitumés		M
Couverture grille de départ		A

P - Prioritaire ; **M** - Moins prioritaire ; **A** - Autre infrastructure participant à l'objectif

→ Favoriser le développement de l'activité pour :

- promouvoir l'activité auprès d'un public plus étendu ;
- accroître le nombre de licenciés ;
- favoriser le développement du niveau de pratique.

... par la mise en place d'actions en milieu scolaire ou extra-scolaire

- en partenariat avec les fédérations sportives scolaires, développer des actions vers les collégiens, lycéens ;
- en partenariat avec les municipalités, une pratique sur les temps extra-scolaires (ex : organiser un cycle avec l'école municipale du sport).

... par l'accueil d'événement d'envergure nationale

L'accueil d'une manifestation nationale demande une piste de bonne qualité. Il est également envisageable de créer un événement éphémère en indoor ou sur un espace public ouvert (ex. esplanade, place...).

Le vélo tout terrain

Diversité des pratiques et des espaces de pratique

Les espaces dédiés au trial sont constitués de différents modules naturels ou artificiels.

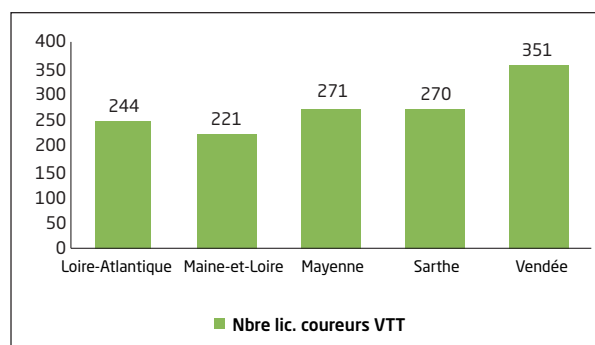
Les pistes de descente sont situées dans les massifs montagneux ou vallonnés. Elles comprennent des obstacles naturels (racines, dévers, bosses) et de plus en plus de modules en bois permettant d'accroître leur attractivité.

Les sites labélisés VTT-FFC permettent de pratiquer la randonnée VTT sur des circuits balisés et de découvrir ainsi des espaces naturels tout en progressant sur des itinéraires correspondant à des niveaux de pratiques différents.

Une pratique variée ouvrant le champ des possibles

Un nombre de licenciés oscillant autour de 250 personnes avec des particularités territoriales plus marquées en Maine-et-Loire et en Vendée. La proportion des féminines (bien que faible) est plus importante que dans les autres disciplines présentées précédemment.

Répartition des licenciés



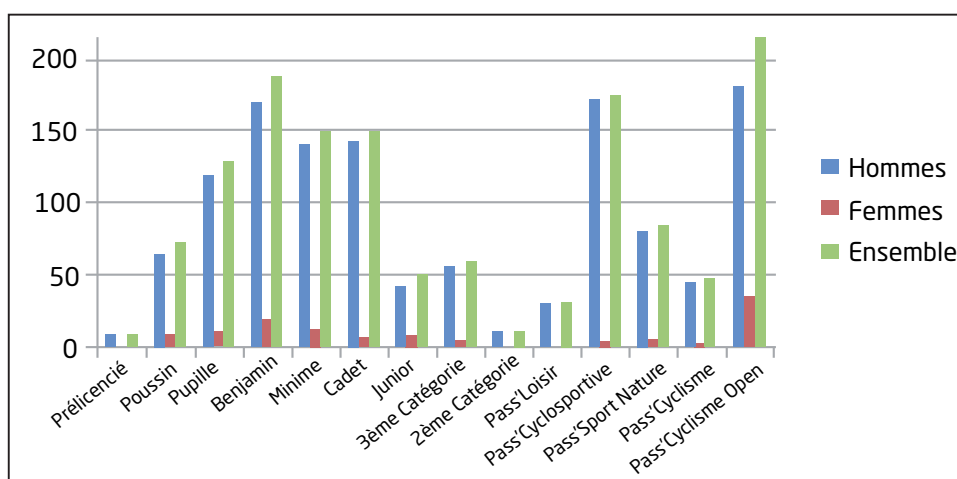
Dicipline	Femme	Homme
Cyclisme traditionnel	5 %	95 %
BMX	5 %	95 %
VTT	8 %	92 %

Un nombre de clubs important sur certains territoires ne reflétant pas leur activité réelle au regard de leur nombre de licenciés.

Une pratique répondant à la fois aux attentes des jeunes licenciés tournés vers la compétition et à celles des adultes orientées vers une pratique dite de « loisir ».

Départements	Nombre de clubs	Ratio licenciés/ clubs
Loire Atlantique	11	22
Maire-et-Loire	7	32
Mayenne	7	39
Sarthe	12	23
Vendée	10	35
Pays de la Loire	47	35

Licences VTT hommes et femmes en fonction du type de licence



Des pratiques en milieu naturel sur des espaces ouverts modifiant les représentations d'une intervention par une politique d'équipement dédiée au cyclisme

Particularité des disciplines du VTT

Les équipements sont implantés dans un espace ouvert en milieu naturel ce qui entraîne des contraintes spécifiques :

- le respect des enjeux environnementaux (logique de préservation de l'écosystème) ;
- l'utilisation des espaces publics et privés demandant des autorisations particulières pouvant être interrompue à tout moment, mais également, devant répondre à une logique de sécurisation des espaces de pratiques par les politiques publiques relatives aux sports ;
- le partage d'un même espace avec d'autres usagers (cyclistes, marcheurs, habitants locaux, chasseurs...) pouvant engendrer des conflits d'usage.

Le développement des activités passe alors par une logique de concertation des acteurs afin de pérenniser les sites et itinéraires aménagés ;

Le VTT peut être pratiqué en dehors de tout cadre institutionnel, d'où la difficulté de quantifier et qualifier ces activités.

Les espaces pour le trial

- implantation au niveau des pôles urbains ou dans les communes à proximité ;
- pratique sur mobilier naturel (rochers, troncs d'arbre...) ou artificiel (modules en béton, palettes...);
- implantation possible à proximité des clubs.

Descente et sites labélisés VTT-FFC

implantation soumise à une contrainte géographique car l'espace de pratique nécessite une typologie particulière (site vallonné, attrait environnemental, naturel...) ainsi que le respect des normes réglementaires et sécuritaires liées à cet équipement.

Formation de pôle VTT

Les pôles VTT jouent un rôle important sur le territoire ligérien en regroupant plusieurs équipements (trial, piste de descente, site VTT-FFC) au même endroit. Actuellement, trois pôles sont identifiés, deux en Sarthe (Saint-Léonard-des-Bois, Brûlon) et un autre en Loire-Atlantique (Guémené-Penfao).

Des disciplines participant au rayonnement du cyclisme ligérien

Des organisations de compétitions reflétant les spécificités territoriales mais avec un constat général concernant la diminution des épreuves depuis quatre ans. Le développement de la pratique sur le territoire ligérien a permis la création de clubs de plus haut-niveau et mieux organisés.

Trois structures sont concernées, elles évoluent en division nationale et ont reçu le label national de la FFC :

DN1 : la sélection départementale de Vendée (soutenue par le comité départemental) ;

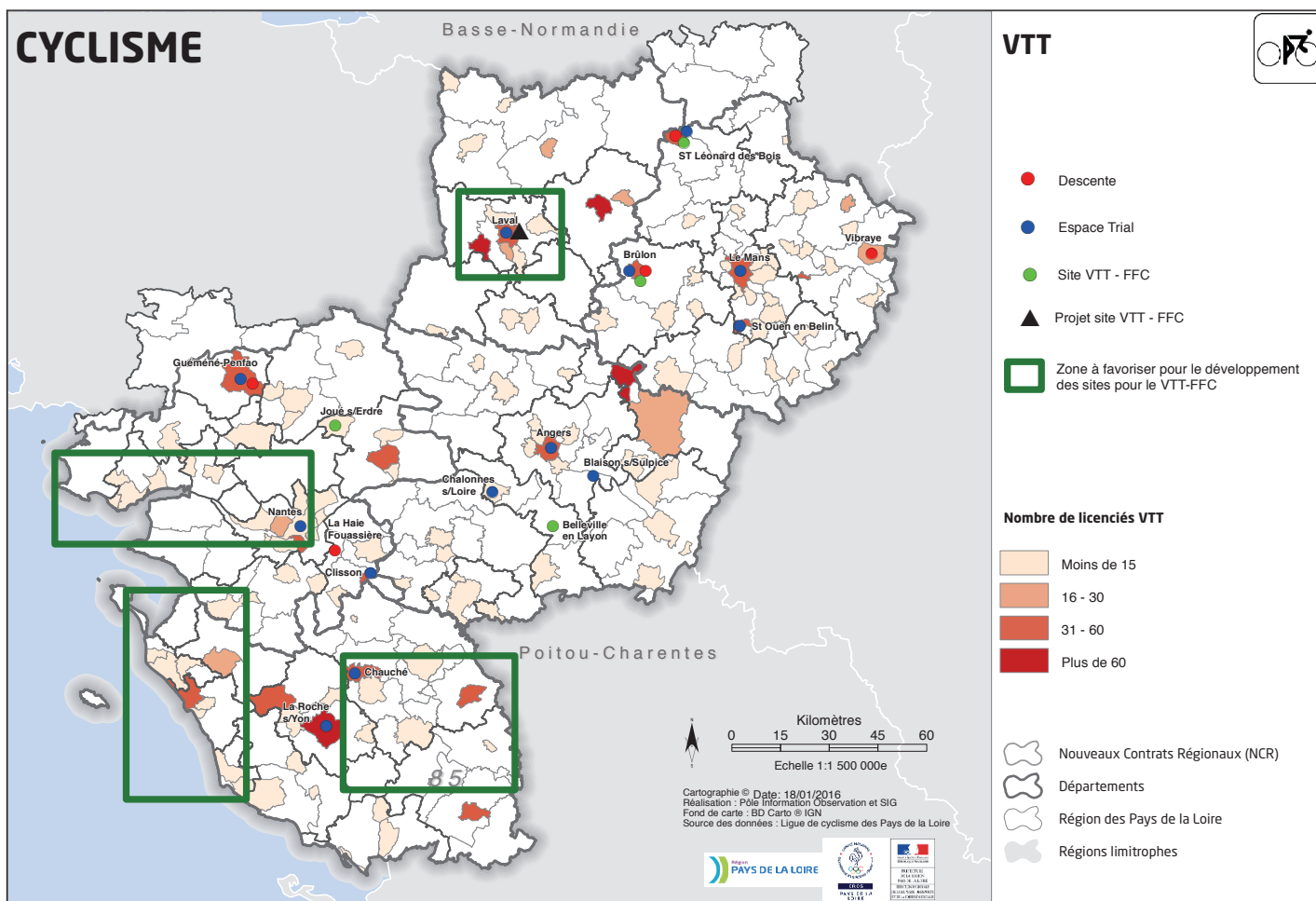
DN3 : Laval cyclisme 53 et Le Mans Sarthe vélo.

Évolution du nombre d'épreuves VTT depuis 2010

		Randonnée	VTT compétition	VTT loisir	TRJV	Kid's Trophy	Autre	TOTAL
	Loire-Atlantique	5	2	3	1	1	0	12
2	Maine-et-Loire	2	1	0	1	0	0	4
0	Mayenne	11	2	1	2	0	0	16
1	Sarthe	18	3	3	4	0	1	29
0	Vendée	16	7	1	1	5	0	30
	Pays de la Loire	52	15	8	9	6	1	91
	Loire-Atlantique	5	2	2	1	1	1	12
2	Maine-et-Loire	1	1	0	0	0	0	2
0	Mayenne	9	1	1	3	2	0	16
1	Sarthe	18	3	1	2	3	1	28
1	Vendée	14	2	3	1	5	0	25
	Pays de la Loire	47	9	7	7	11	2	83
	Loire-Atlantique	5	1	1	1	1	1	10
2	Maine-et-Loire	1	3	1	1	0	0	6
0	Mayenne	5	1	2	3	0	0	11
1	Sarthe	12	2	1	0	5	1	21
2	Vendée	9	4	2	1	7	0	23
	Pays de la Loire	32	11	7	6	13	2	71
	Loire-Atlantique	3	3	1	1	1	0	9
2	Maine-et-Loire	2	1	2	0	2	0	7
0	Mayenne	6	0	1	2	2	0	11
1	Sarthe	14	0	2	1	5	1	23
3	Vendée	9	1	7	1	3	0	21
	Pays de la Loire	34	5	13	5	13	1	71
	Loire-Atlantique	2	2	1	1	1	1	8
2	Maine-et-Loire	2	3	3	1	1	0	10
0	Mayenne	6	2	0	1	0	1	10
1	Sarthe	13	2	2	2	4	1	24
4	Vendée	9	6	1	1	5	0	22
	Pays de la Loire	32	15	7	6	11	3	74

Une discipline diverse et variée rendant complexe l'intervention des acteurs mais dont le potentiel permettrait d'ouvrir les horizons sportifs du cyclisme ligérien

FORCES	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> Présence de sites de VTT sur le territoire : 5 sites de descente, 12 espaces trial, 4 sites VTT-FFC ; 3 pôles VTT : Brûlon, Saint-Léonard-des-Bois et Guéméné-Penfao ; Nombre important de compétitions organisées en Pays de la Loire ; Pratique féminine plus importante que dans les autres disciplines. 	<ul style="list-style-type: none"> Différences territoriales : des territoires forts et d'autres carencés (équipements et/ou licenciés) ; Non corrélation entre les licenciés ligériens et les équipements VTT présents sur le territoire, la fréquentation des non-licenciés n'étant pas quantifiable ; La descente et le VTT demandant une typologie géographique particulière, le développement reste limité.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> Orientations de la FFC : <ul style="list-style-type: none"> enrichir l'offre VTT hors massifs montagneux (pistes faciles et sécurisées) ; Constituer des pôles VTT à proximité des pistes de descente et sites labélisés VTT-FFC ; Volonté des élus territoriaux de développer les sports de nature pour répondre à des enjeux touristiques, sportifs, et d'aménagement du territoire : <ul style="list-style-type: none"> attrait touristique de l'activité ; le VTT représente 49,6 % de part de marché du cycle en 2013. 	<ul style="list-style-type: none"> La pratique libre rend difficile la quantification de l'utilisation réelle des sites ; Le partage des sites par différents usagers peut être source de conflit ; La sécurité des pistes de descente pose la question de l'assurance (qui est responsable en cas d'accident ?) ; Le VTT concerne de nombreux domaines (tourisme, environnement, économie, sport), ce qui engendre la multiplication des acteurs et des contraintes.



Le VTT en Pays de la Loire d'ici 2025

→ Développer des pratiques à destination du plus grand nombre en :

- s'appuyant sur la diversité des pratiques du VTT pour toucher un public plus large ;
- effectuant le pont entre les disciplines du cyclisme pour proposer aux jeunes des offres sportives différentes de leur discipline de prédilection ;
- renforçant l'image fédérale sur le territoire ligérien grâce à cette discipline connue et pratiquée par un grand nombre de non-licenciés.

... par le développement d'une offre sportive d'apprentissage orientée vers les activités du VTT à destination des jeunes ...

Les écoles de vélo

Objectif : participer à l'apprentissage de la maniabilité du vélo et découvrir le VTT.

Comment ?

- proposer des outils d'apprentissage du cyclisme différents de ceux mis actuellement en place qui sont orientés en majorité vers le cyclisme traditionnel ;
- utiliser et implanter des « bike parks » et des espaces trial pour diversifier l'offre de pratique.

La pratique scolaire

Constat : généralement les enfants utilisent des VTT dans leur pratique du vélo ;

Comment intervenir ?

- développer les parcours vététistes pour apprendre aux jeunes la maniabilité de leur vélo ;
- présenter l'intérêt de pratiquer en club, et proposer des séances de découverte.

... par le développement d'une offre de loisir ...

Enjeu : développer une offre de service contribuant à renforcer l'image fédérale sur le territoire ligérien :

- en proposant des itinéraires de randonnée, accessibles à tous notamment aux familles ;
- en aménageant, à proximité des clubs ou des pôles touristiques des sites labellisés ;
- en incitant les clubs à s'inscrire dans la démarche du sport-santé.

→ Contribuer au développement touristique du territoire ligérien pour :

- augmenter le nombre de sites labellisés VTT-FFC et constituer un véritable projet autour de ces sites (point d'accueil, prestation de services avec les acteurs locaux ...);
- promouvoir les sites de descente, présents actuellement sur la région, auprès du public spécialisé dans cette activité.

→ Favoriser l'accès à la pratique par l'acquisition de matériel en :

- mettant en place un partenariat avec un prestataire de cycle permettant à nos licenciés de s'équiper par le biais de tarifs préférentiels ;
- organisant des journées de revente de matériel d'occasion à destination de nos licenciés.

Les « Ambitions 2025 » du cyclisme

■ Les axes de la FFC

L'un des axes prioritaires de la fédération est de **développer les pratiques sous toutes leurs formes et pour tous les publics**, notamment par le développement des disciplines olympiques :

- soutenir et développer le cyclisme sur route ;
- adapter la pratique du cyclisme sur piste à la création de nouveaux vélodromes ;
- favoriser l'ouverture de nouvelles pistes de BMX ;
- développer la pratique du VTT de compétition sur tout le territoire national ;
- accompagner l'engouement autour du cyclo-cross.

Le développement des pratiques passe également par celui d'une **politique dédiée aux équipements du cyclisme**.

Vélodromes/cyclisme sur piste

- doter chacune des régions d'un vélodrome ;
- priorité aux vélodromes couverts pour les équipements neufs ;
- privilégier une politique de rénovation qualitative pour les vélodromes existants.

Pistes de BMX

- corriger les déficits territoriaux pour faciliter l'accès à la pratique du BMX ;
- entrer dans une phase d'amélioration du parc existant ;
- le BMX Park, un concept clé en main qui vise l'ouverture et la proximité.

Sites de descente VTT

- enrichir l'offre en dehors des massifs montagneux ;
- ouvrir la discipline par la multiplication des pistes faciles d'accès.

Constituer des pôles VTT et optimiser les effets de synergie

■ Les axes du Comité régional de cyclisme des Pays de la Loire

Augmenter le nombre de licenciés en proposant des services afin de répondre à une demande diversifiée des pratiquants du vélo :

- développement du cyclisme loisir compétitif et non compétitif pour répondre aux attentes des pratiquants non licenciés aujourd'hui (VTT, féminine, vélo à assistance électrique) ;
- structuration des écoles de vélo et plus généralement des actions en direction des jeunes.

Certaines actions de développement nécessiteront des besoins en équipement :

Faciliter l'accès à la pratique de la piste

- un vélodrome par département géré et animé par le comité départemental ; ouverture de l'infrastructure à des publics diversifiés : entreprises, écoles, citoyens...
- construction d'un vélodrome couvert sur l'agglomération nantaise : « La maison du vélo urbain », permettant une structuration du haut-niveau dans l'ouest de la France.

Piste de BMX

- améliorer le parc existant, à travers des structures annexes (vestiaire, éclairage, local vélo..) afin que les piste BMX soit considérées comme un réel équipement sportif territorial ;
- construire de petits équipements de proximité pour développer une pratique d'initiation et de loisir, du type BMX Park ;
- organiser un évènement international indoor à Nantes.

Site de trial

- multiplier les sites permanents de trial proche des milieux urbains.

Annexes

■ Annexe 1 - Exemples de projets de vélodromes réalisés en France

Vélodrome bois (couvert)	Longueur	Coût piste	Livraison	Coût total de l'équipement
Roubaix	250 m	1 100 000 €	2012	25 000 000 €
Bourges	200 m	986 300 €	2013	16 000 000 €
Vélodrome enrobé	Longueur	Coût piste	Livraison	Coût total de l'équipement
Plouay	250 m		2004	627 545 € HT
Le Neubourg	250 m	840 000 € HT	2007	2 142 000 € HT
Cléden-Poher	250 m		2009	1 240 000 € TTC
Pordic	250 m	430 000 € HT	2000	772 000 € HT
Quimperlé	200 m		2007	111 718,5 € HT
Le Mans	250 m	739 609 €	2006	1 030 000 € HT
Vélodrome béton	Longueur	Coût piste	Livraison	Coût total de l'équipement
Vannes	250 m		2001	1 714 000 €

Miser sur les équipements couverts « raisonnables »

Dans une logique de rationalisation des dépenses et pour faire face au contexte économique tendu, la construction de pistes couvertes de petites dimensions (entre 166,6 et 200 mètres) apparaît comme une axe de développement stratégique. Leur plus faible emprise foncière et les exigences moindres en termes de couverture ont un impact direct sur le coût mais également sur les techniques de construction de ces enceintes.

Certains de ces vélodromes ont ainsi été créés dans d'anciens hangars (ex : Calshot) ou sous une couverture légère (toile tendue - Hambourg).

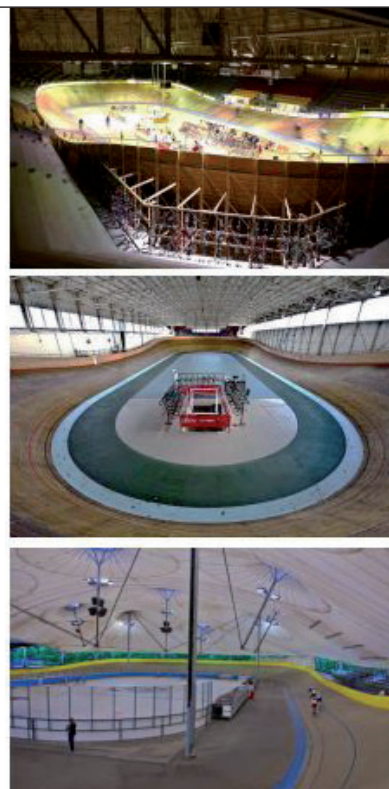
Ces alternatives techniques peuvent faciliter l'implantation d'équipements couverts de petite dimension dans plusieurs régions françaises de manière à compléter idéalement les vélodromes couverts existants.

Les pistes qui rencontrent le plus de succès à l'étranger sont des pistes de 166,6 ou 200 m. Elles démontrent ainsi que la dimension olympique (250 m) n'est pas une nécessité absolue pour permettre une pratique sportive du cyclisme sur piste et attirer un public élargi.

Un réseau constitué de 1 vélodrome couvert minimum se traduirait par une hausse de la pratique sur piste et une amélioration du niveau sportif à tous les échelons de la pyramide.

L'organisation d'un championnat cumulant les points acquis au gré des étapes organisées dans chacun de ces vélodromes indoor dynamiserait la discipline et améliorerait sa visibilité.

➔ **But : pouvoir s'appuyer sur un réseau de 10 vélodromes couverts minimum**



© FFC

■ Annexe 2 - Présentation du BMX Park

GUILLAUME SCHWAB RESPONSABLE DES EQUIPEMENTS SPORTIFS A LA FFC*

« Un équipement clé en main »

POUVEZ-VOUS NOUS DÉCRIRE LES PARTICULARITÉS TECHNIQUES D'UN BMX PARK ?

Le **BMX Park** est un modèle clé en main conçu par les experts de la FFC, pour être à la fois ludique et sécurisé. L'emprise foncière requise est volontairement limitée, un rectangle de 50 x 30 m est suffisant, ce qui permet une intégration aisée en milieu urbain ou péri-urbain. La longueur du circuit est de 175 m avec des virages pavés, ce qui leur assure une bonne tenue dans le temps et réduit donc l'entretien de la piste. La butte de départ est en bois et fait un mètre de hauteur afin de permettre aux pratiquants de se familiariser avec la sensation de vitesse du BMX. Le choix du bois et des pavés n'est pas anodin, il a été fait pour limiter l'impact écologique de l'équipement et favoriser son insertion paysagère.

COMMENT SE PASSE LA CONSTRUCTION ?

La FFC est propriétaire du concept et fournit une prestation de services à la collectivité. Cette prestation comprend notamment la mise à disposition du cahier des charges, des plans officiels, le suivi complet du dossier, la délivrance d'un certificat de conformité, une inauguration avec les représentants de la FFC et la promotion de l'équipement.

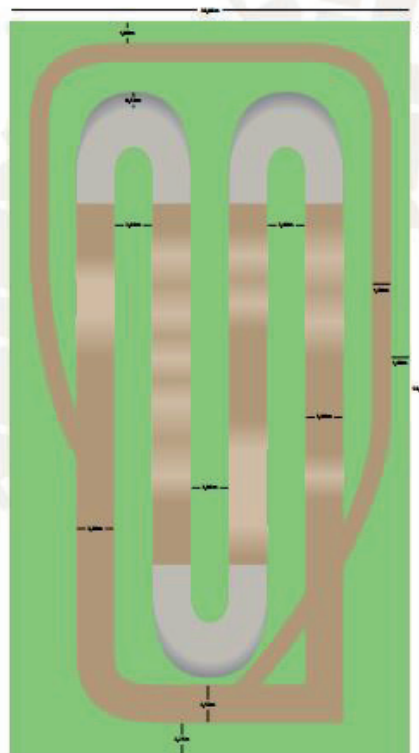
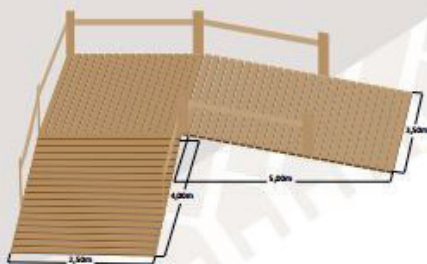
La construction est quant à elle réalisée par des prestataires sélectionnés par la collectivité dans le cadre d'appels d'offres publics. La FFC accompagne techniquement l'aménagement, avec un référent BMX qui assure le suivi des travaux sur le terrain. Le délai de construction est très rapide puisqu'un **BMX Park** s'installe en deux semaines après le terrassement du site.

QUEL EST LE COÛT DE L'IMPLANTATION D'UN BMX PARK ?

En gros, l'enveloppe financière nécessaire varie de 35 000 à 50 000 € selon les travaux de terrassement à réaliser et les ressources techniques et humaines disponibles sur place au sein de la collectivité. L'optimisation du coût faisait partie, dès le départ, des exigences et de la réflexion amorcée avec nos référents. Le but est de pouvoir séduire le plus grand nombre possible de collectivités et notamment les communes à taille humaine. Ailly-sur-Noye et ses 2 800 habitants en est le meilleur exemple ! ● PROPOS RECUEILLIS PAR FRANCE CYCLISME

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Emprise foncière de l'équipement : 50 x 30 m
- Circuit en forme de boucle et totalement praticable en vélo
- Longueur de la piste : environ 175 m
- Largeur de piste : 3 m
- Hauteur de la plateforme de départ : 1 m
- Hauteur maximale des obstacles : 0,7 m
- Hauteur de la clôture en bois : 0,9 m
- Plateforme de départ en bois
- Virages pavés
- Délais de construction : 2 semaines (hors terrassement)



5



© FFC

■ Annexe 3 - Ressources documentaires

- Vélodromes (construire un vélodrome, conception d'un vélodrome, guide d'animation)
 - <http://www.ffc.fr/velodromes-equipements/>
- Piste de BMX Race (guide projet de construction d'une piste)
 - <http://www.ffc.fr/equipements-bmx/>
 - Exemple également consultable directement au Comité régional de cyclisme.

Les équipements du VTT (concevoir une piste de compétition de descente, cahier technique VTT balisage classification)

- <http://www.ffc.fr/equipements-vtt/>

Schéma de cohérence des équipements du cyclisme en Pays de la Loire

- Etude complète disponible auprès du Comité régional de cyclisme.

COMITÉ RÉGIONAL DE CYCLISME DES PAYS DE LA LOIRE

8 rue des Orfèvres - BP 10008
44840 LES SORINIÈRES
Tél. 02 40 47 73 28
courriel : pdl-cyclisme@wanadoo.fr



© Ligue de cyclisme

Réalisation

Octobre 2016
Région Pays de la Loire
Hôtel de la région - 1, rue de la Loire
44966 NANTES Cedex 9
Tél. 02 28 20 50 00 - Fax 02 28 20 50 05
www.paysdelaloire.fr

Rédaction

Le Comité régional de cyclisme des Pays de la Loire (2015)

Crédits photo

Page de couverture, de gauche à droite :
BMX ©FFC/Patrick Pichon ;
piste américaine ©FFC/Patrick Pichon ;
descente © Paul Foulonneau

Mise en page :

Région des Pays de la Loire

Maquette originale

Le Square D. (44)

