



Membres présents : David LAPPARTIENT, Damien POMMEREAU représentant Benoit GENAUZEAU, Yannick POUEY

Assistent : Franck DURIVAUX (DTN), Emilien BAILLET (DAS)

Absents excusés : Marie-Antoinette CANU, Jean-François MAILLET, Michel MEUNIER, René PELCAT,

ORDRE DU JOUR

1. Eléments proposés et validés au dernier Conseil Fédéral
2. Validation du programme et du règlement des Championnats de France de l'Avenir
3. Validation du programme et du règlement des Championnats de France Elite
4. Epreuves internationales : Championnats d'Europe en Guadeloupe et Championnats du Monde à St Quentin en Yvelines
5. 2° manche Fenioux Piste International (octobre / novembre)
6. Mise en place d'une Coupe de France des vélodromes
7. Mise en place d'une manche piste dans le Challenge National Juniors 2015
8. Mise en place d'une manche piste dans la coupe de France DN1
9. Partenariat des Laboratoires Fenioux
10. Points Divers

INTRODUCTION

Le président David Lappartient remercie les membres de leur présence et présente rapidement l'ensemble des points abordés au cours de la réunion.

1. Eléments proposés et validés au dernier Conseil Fédéral

Le président revient sur les propositions de la dernière commission faites au conseil fédéral du 24-25 janvier 2014, où l'ensemble des propositions ont été adoptées à l'unanimité.

Celles-ci concernaient :

- La création d'une coupe de France
- La création d'une manche piste dans la coupe de France 2015 des structures de division nationale 1
- Une évolution dans le règlement pour la poursuite par équipe en élite dame sur 4 Km avec 4 participantes à partir de la saison 2016
- La poursuite par équipe dames présente uniquement aux Championnats de France Elite et ouverte aux juniors dames
- La vitesse par équipe dames présente uniquement aux Championnats de France de l'Avenir dès la saison 2014
- Le classement des 18 premiers dans les épreuves de vitesse individuelle au lieu des 10 ou 12 premiers actuellement.

2. Validation du programme et du règlement des Championnats de France de l'Avenir

D'une part, le président rappelle que l'enjeu de ces championnats de France sur piste de l'Avenir est d'avoir un vrai championnat pour les jeunes catégories comme c'est le cas sur la route, et de proposer des championnats en phase avec ceux à l'international en déplaçant les épreuves de fond Elite sur les championnats de France Elite. Il rappelle également que les titres concernant la catégorie Espoir seront décernés lors des championnats de France Elite.

D'autre part, le président revient sur les différents changements de date effectués en début d'année dû à l'avancement des championnats du Monde juniors qui a induit un changement de date pour les championnats d'Europe et a donc eu une conséquence sur les dates des championnats de France. Etant donné que le programme sportif est assez chargé sur 4 jours, il a été préférable d'allonger à 4 jours et demi de compétition afin d'alléger les journées complètes.

Sur ce programme sportif, l'idée générale est de garder les matinées pour les qualifications, et aussi des périodes pour les entraînements au cours de la journée. La DTN et la DAS vont affiner ce programme prévisionnel afin de pouvoir le diffuser prochainement.

S'ensuit un échange entre les différents membres sur les possibilités de faire évoluer les championnats. La DTN propose, afin de minimiser les coûts de déplacement, de revenir sur un modèle de championnats toutes catégories confondues à une même période, ce qui permettrait, une émulation pour les jeunes de voir les élites performer de la sorte. David Lappartient répond que cela ne peut être envisageable étant donné l'enjeu présenté précédemment en introduction sur la mise en conformité avec le calendrier UCI. De plus, il indique que la date des championnats de France Elite est figée à l'automne. Or, il s'agit d'une période scolaire où les jeunes catégories ne pourront se rendre disponible pour participer, contrairement aux championnats de France de l'Avenir qui sont organisés en juillet. L'autre proposition serait d'effectuer des championnats sur plusieurs week-ends en répartissant les titres au cours de la période scolaire, mais cela ne va pas dans le sens de la mutualisation des moyens financiers, et d'organisation logistique des comités. En effet, une telle organisation des championnats n'aurait comme conséquence qu'une multiplication des coûts. Enfin, la disponibilité des vélodromes et les conditions climatiques à certaines périodes de l'année restent des paramètres non négligeables à prendre en compte. La fin de la discussion se termine en concluant que le format actuel ne connaîtra pas d'évolution prochainement.

Le président souligne qu'il est nécessaire de sensibiliser nos dirigeants sur le développement de l'activité piste, aussi bien à l'échelle fédérale que régionale car la masse déserte les vélodromes, bien que l'élite reste présent.

3. Validation du programme et du règlement des Championnats de France Elite

Le président rappelle que l'enjeu de ces championnats de France sur piste Elite est d'avoir toutes les disciplines présentes aux Championnats du Monde pour les Elites hommes et dames. Lors de ces championnats de France, les juniors dames seront aussi présentes pour la poursuite par équipe dames comme évoqué au point 1 de ce compte rendu. Elles pourront aussi marquer des points UCI.

Il est aussi précisé que la course de la poursuite comptera pour 2 classements, à la fois pour la poursuite individuelle et aussi pour l'omnium afin de limiter le nombre d'épreuve dans un programme sportif déjà abondant. Ce classement vaut aussi bien pour les catégories hommes que dames.

Il est arrêté que le programme sportif proposait en collaboration par la DAS et la DTN soit effectué sur 3,5 jours avec un début de la compétition en fin d'après-midi le jeudi 2 octobre 2014 afin de permettre à tout le monde de se rendre sur place et de proposer des courses en soirée.

Franck Durivaux souligne qu'il y a qu'une seule course aux points aussi bien pour la catégorie espoir qu'élite. S'il y a plus de 24 coureurs, des qualifications seront à mettre en place en début d'après-midi sur 20 Km pour proposer la finale en soirée sur 40 Km.

La DAS et la DTN vont continuer de travailler sur ce programme prévisionnel afin de le mettre en lignes dans les semaines à venir.

4. Epreuves internationales

Le président présente le dossier de candidature à l'UEC pour accueillir les prochains Championnats d'Europe Elite en Guadeloupe au vélodrome de Baie Mahault du 15 au 19 octobre 2014. Il revient sur le contexte de cette candidature où l'UEC a rencontré un défaut de candidat et où la France s'est donc portée candidate.

Il expose l'avancement du dossier avec la proposition de contrat effectuée auprès de l'organisation locale menée par M. Philibert MOUEZA et d'une prochaine visite sur site organisée en collaboration entre la FFC et l'UEC pour les aspects organisationnels de la compétition.

Ensuite, le président expose le processus de la candidature engagé auprès de l'UCI pour accueillir l'organisation des Championnats du Monde Elite du 25 février au 1^{er} mars 2015 au vélodrome national de St Quentin en Yvelines. Là aussi, des candidats n'ont pu confirmer leur candidature et l'UCI n'a donc pas encore attribué ces championnats.

David Lappartient informe les membres que l'organisation se réaliserait en régie directe par la fédération. Il annonce que des demandes de subvention sont en cours auprès de la Communauté d'Agglomération de St Quentin en Yvelines, du Conseil Général des Yvelines, du Conseil Régional d'Ile de France et de l'Etat. Ces deux dernières entités n'ont pas encore répondu suite à plusieurs réunions organisées, afin de présenter le projet aux acteurs concernés. Les points positifs mis en avant sont bien évidemment l'organisation du championnat au cours d'une année préolympique, qu'il s'agit d'une discipline porteuse de médailles, et qu'il y a donc un véritable enjeu à soutenir l'organisation de cette compétition internationale.

David Lappartient précise qu'il n'engagera pas la fédération dans cette organisation si l'Etat ne suit pas à la hauteur d'un seuil minimum de subvention souhaité, soit environ 1,5 millions d'euros de subvention publique (60 % du budget global de l'événement).

L'attribution officielle devrait se faire au prochain comité directeur de l'UCI à la mi-juin prochain.

5. Epreuves Fenioux internationales

Le président rappelle qu'une première compétition Fenioux se déroulera en préambule des championnats de France sur piste de l'avenir à Hyères du 10 au 12 juillet 2014. Cette première compétition se compose de 2 épreuves inscrites au calendrier UCI en classe 1 afin de permettre aux coureurs de gagner des points pour le ranking UCI, en ne réalisant qu'un seul déplacement, et ainsi attirer le plus de fédérations nationales.

Ces deux épreuves seront donc le Fenioux Piste International du jeudi 10 au vendredi 11 juillet et le Fenioux Trophy Piste le samedi 12 juillet 2014.

Un programme prévisionnel composé de nombreuses spécialités de sprint et d'endurance dans le but d'avoir les différents profils de coureurs, est présenté à l'ensemble des membres de la commission.

Le président expose qu'il a été prévu, lors de la signature du contrat avec les Laboratoires Fenioux, une seconde compétition Fenioux en fin d'année. Il avait été proposé de l'organiser en amont ou en aval des championnats d'Europe en Guadeloupe puisque de nombreuses nations auraient été présentes sur place.

David Lappartient annonce que cette proposition n'a pas été retenue par les Laboratoires Fenioux et qu'il pourrait donc être envisagé l'organisation de cette compétition sur le vélodrome de Bordeaux. Celle-ci se déroulerait sur un week-end inscrite au calendrier UCI en classe 1 avec des épreuves de sprint et d'endurance.

Il est nécessaire de se coordonner avec l'UEC et l'UCI pour éventuellement positionner l'épreuve entre 2 manches de coupe du monde soit la semaine 47 (22 & 23 novembre 2014).

Yannick Pouey, membre de cette commission et président du comité régional d'Aquitaine, répond qu'il ne serait pas contre sur le principe pour l'accueil de cette compétition internationale, mais souhaite disposer d'avantages d'éléments avant d'engager son comité dans cette organisation. Ainsi, la direction des activités sportives reviendra vers M. Pouey afin de lui transmettre les éléments nécessaires.

6. Mise en place d'une Coupe de France des vélodromes

La commission a poursuivi son travail de réflexion sur le projet de création d'une coupe de France des vélodromes qui se déroulerait en période hivernale de septembre à février à partir de la saison 2015-2016 sur l'ensemble du territoire national en s'appuyant sur les différents vélodromes couverts à savoir Roubaix, St Quentin en Yvelines, Bourges, Bordeaux, et aussi Hyères, voire Baie Mahault.

Cette coupe de France comporterait une manche par mois puis une finale en février soit 6 épreuves au total à équilibrer entre les championnats d'Europe, les coupes du Monde, et les championnats du Monde.

Chaque manche se composerait de 2 jours de compétition sur un week-end, inscrite au calendrier UCI soit en classe 1, 2 ou 3, en sélectionnant des spécialités du sprint et de l'endurance pour les différentes manches. Les spécialités choisies seront celles existantes dans le règlement UCI et permettant de rapporter des points au ranking UCI dans l'intérêt des coureurs. Les catégories choisies seront les élites hommes et dames, ainsi que les juniors hommes & dames.

Les 5 manches ne seront pas forcément obligatoires mais la finale le sera. Un classement par addition de points sera effectué tout au long de la saison.

A l'issue de la finale en février, un classement général de la coupe de France Sprint (Keirin, vitesse individuelle, vitesse par équipe...) et de la coupe de France Endurance sera établi. Le vainqueur de la finale dans chaque sous-discipline sera le vainqueur de la Coupe de France de cette sous-discipline.

Lors de la prochaine commission, il sera nécessaire de définir les règles de qualification et de rencontrer l'ensemble des interlocuteurs au cours de l'automne 2014.

De plus, un encadrement de coureurs cadets sera aussi mis en place lors de ces coupes de France.

7. Mise en place d'une manche piste dans le Challenge National Juniors 2015

Alexandre FOUREZ, coordinateur route vient présenter le travail effectué lors de la dernière commission nationale route du 6 mai dernier.

En se référant au calendrier des épreuves sur route Juniors 2014, la commission piste propose d'organiser la manche piste 2015 sur le dernier week-end du mois de juin ou premier week-end de juillet.

En 2015, il pourrait être proposé une organisation sur le vélodrome de Bourges, et sur un vélodrome en béton pour les années suivantes. La Direction des Activités Sportives se rapprochera du comité régional du Centre et du comité départemental du Cher pour approfondir sur le sujet. Ce challenge se composerait ainsi de quatre manches sur route et d'une manche sur piste.

Chaque spécialité de la piste rapporterait de 20 à 6 points sur 15 coureurs classés, où 2 épreuves maximum seront courues par coureur, avec une équipe de 5 coureurs.

Les spécialités proposées seraient le tour lancé, le scratch sur 10 Km, la course aux points sur 25 Km, l'élimination, l'américaine sur 30 Km, et la poursuite par équipe.

Cette manche piste serait intégrée dans le classement général du Challenge National Juniors 2015 et ferait donc partie intégrante du championnat de France sur route de l'Avenir.

8. Mise en place d'une manche piste dans la Coupe de France DN 1

Le président engage la discussion en précisant qu'il s'agit de trouver un consensus, en aboutissant au développement par l'envie et non au développement par la contrainte.

L'objectif est de permettre aux équipes de DN qui réalisent un travail de formation autour de la discipline de la piste, de se retrouver sur un évènement national de qualité.

Cette proposition consisterait à organiser une manche piste d'endurance sur une journée complète (un samedi) à partir de la saison 2015 pour la coupe de France, toutes DN confondues en attribuant des points de bonus à valoir sur les coupes de France DN1 / DN2 / DN3. La participation des équipes de DN serait alors facultative.

Les spécialités proposées seraient l'américaine, la course aux points, et le scratch où 2 coureurs par club serait admis, tandis que concernant l'élimination et la poursuite individuelle, 1 coureur par équipe serait admis.

Une réflexion a aussi été évoquée sur le quota libre.

Il faudra accorder une certaine vigilance au nombre de points à attribuer. La méthode de classement au point du Challenge National Junior 2015 pourrait être transposée au classement de la Coupe de France des DN. Le bonus ne doit pas être supérieur à la moitié du nombre de points attribué sur les manches routes, soit 45 points pour le premier de la manche piste.

9. Partenariat des Laboratoires Fenioux

Le président ne revient pas sur ce point déjà évoqué lors du point 5 sur les épreuves Fenioux internationales. Il précise simplement qu'un contrat a été signé entre la Fédération Française de Cyclisme et les Laboratoires Fenioux pour la saison 2014. Ce contrat concerne uniquement un partenariat sur les organisations événementielles en cyclisme sur piste.

10. Points divers

➤ Le premier point abordé est lié aux Championnats de France de demi-fond où le lieu n'a pas encore été fixé mais une demande d'un élu d'Aire sur Adour en Aquitaine vient de parvenir à la fédération pour accueillir ces championnats. La DAS doit donc reprendre contact avec la personne concernée localement.



➤ Le second point évoqué concerne la politique fédérale d'homologation des vélodromes. Ainsi, Guillaume SCHWAB, responsable des équipements sportifs au sein de la fédération se joint à la réunion pour présenter ce dont il a pu faire état sur le terrain.

« La FFC se heurte aujourd'hui à une situation complexe pour les rénovations de vélodromes. Qui dit travaux dit effectivement nouvelle procédure d'homologation. Les collectivités qui font l'effort financier de rénover le revêtement d'une piste (200 à 300 000 euros) sollicitent généralement une homologation fédérale et la garantie d'organiser des compétitions officielles. Or, la grande majorité des vélodromes a été construite selon des critères sportifs qui ne correspondent plus aux règles établies aujourd'hui par l'UCI et donc par la FFC.

Le paradoxe est le suivant : un vélodrome qui accueillait traditionnellement des compétitions officielles telles que des championnats départementaux ou régionaux avant travaux ne peut logiquement plus le faire après travaux car l'homologation ne peut être délivrée. Bien que le revêtement soit meilleur qu'auparavant, bien que les conditions de sécurité soient améliorées (nouvelle balustrade), le vélodrome se trouve « en irrégularité ». La réglementation est à double tranchant, soit le vélodrome est conforme et donne satisfaction au regard des exigences de plus en plus nombreuses, soit il ne l'est pas et se trouve de fait « condamné » à un usage de loisir et d'entraînement. Cette situation n'encourage donc pas les collectivités à mener des travaux et risque à terme de se traduire par l'abandon puis la destruction de plus en plus de vélodromes. Le maillage actuel est pourtant nécessaire pour développer la piste sur l'ensemble du territoire et permettre l'organisation des championnats départementaux et régionaux. Cependant, faute d'homologation, impossible de garantir la sécurité des pratiquants d'un point de vue juridique et d'accueillir des compétitions.

Pour sortir de cette situation de blocage, il serait intéressant que la FFC puisse proposer un label ou une attestation de conformité visant à garantir une « seconde vie » sportive aux enceintes ainsi rénovées.

Dans cette optique, plusieurs axes de réflexion peuvent être proposés :

- Créer un échelon régional. Les vélodromes se décomposeraient en plusieurs catégories : international, national et régional/départemental. Dans ce cas, quels sont les critères à prendre en compte ? Vitesse maximale ? Largeur de piste ? Sécurité ? Quid de l'entité en charge de délivrer cette homologation régionale ?
- Une homologation calquée sur la vitesse maximale. L'attestation indiquerait alors que la piste peut uniquement recevoir des compétitions n'excédant pas telle ou telle vitesse ? Il demeure néanmoins un risque de voir les pistards dépasser cette limite de façon inconsciente (pas de compteur sur vélos) et dans l'euphorie de la compétition puis de chuter.
- Limiter les compétitions à certaines catégories. Exemple : attestation pour compétition fédérale Juniors et moins. N'y a-t-il pas un risque de voir un junior très performant atteindre même ponctuellement les vitesses des plus grands et donc de dépasser la vitesse maximale de sécurité ? Le risque serait alors d'avoir un parc de vélodromes majoritairement disposé à n'accueillir que les compétitions pour jeunes...
- Limiter les compétitions à un niveau de développement/braquet. En fixant le braquet maximal, difficile pour un pistard d'aller plus vite que les limites physiques et mécaniques. Cela supposerait dès lors de calculer géométriquement la vitesse maximale de chaque enceinte et de s'assurer que chacun des pratiquants respecte la règle notamment en entraînement.

On peut imaginer qu'un échelon intermédiaire ou qu'une attestation de conformité soient définis et mis en vigueur à partir de 2015 pour tout équipement neuf ou rénové ainsi que pour les enceintes qui en feraient la demande.

Quid cependant des pistes actuellement utilisées et non rénovées ? Lance-t-on une vaste campagne d'homologation sur l'ensemble du territoire ? Fixe-t-on un délai (5/10 ans ?) pour qu'elles soient mises en conformité avec la réglementation ? »

A l'issue de cet exposé, le président propose de creuser la piste menant à la mise en place d'homologations intermédiaires (international / UCI, national, régional). Si on veut encourager la rénovation des pistes existantes, il est nécessaire que celles-ci ne perdent pas leur homologation lorsque des travaux y ont été effectués et que ces derniers visent notamment à garantir une pratique sécurisée.

A voir également la possibilité d'exploiter d'autres normes telles que des normes d'urbanisation par exemple (Plan d'Occupation des Sols - POS, Plan Local d'Urbanisme - PLU). Dans ce cas, une appellation différente serait alors nécessaire.

Il apparaît dans tous les cas fondamental de conserver et d'améliorer notre réseau de « petits » vélodromes. Les vélodromes construits avant une certaine date (date à préciser) pourraient ainsi être classés en régional ou au niveau supérieur à condition de respecter les règles de sécurité. Charge ensuite aux équipements neufs de s'adapter aux critères propres à chaque niveau d'homologation. Les pistes construites après la date butoir seront également classées « régional » mais pourront faire la demande pour une procédure d'homologation supérieure (national ou international).

La compétence d'homologation des vélodromes doit quant à elle relever de la seule fédération et non des comités régionaux.

Le responsable des équipements sportifs se charge donc de proposer un cahier des charges en définissant les conditions et critères propres à ces procédures d'homologation. Le projet sera ensuite soumis au bureau exécutif puis au conseil fédéral de la FFC.

L'ordre du jour étant terminé. La séance est levée à 13h45.

La prochaine commission nationale piste est fixée lors des Championnats de France sur Piste Elite à St Quentin en Yvelines.