

# CREPS DE DIJON-BOURGOGNE



## PROJET DE CONSTRUCTION PISTE DE BICROSS

29/10/2002

## SOMMAIRE

	Pages
<b>Préambule</b>	<b>3</b>
<b>1. La discipline</b>	<b>5</b>
1.1 Le bicross	5
1.2 La piste	6
1.3 La compétition	7
1.4 Les dérivés du bicross	8
<b>2. Analyse statistique</b>	<b>9</b>
2.1 Evolution du nombre de licenciés	9
2.2 Répartition des effectifs	10
2.3 Commentaires	10
<b>3. La logique de la construction</b>	<b>11</b>
3.1 La formation	11
3.2 Estimation du temps d'exploitation et du nombre d'utilisateurs	12
3.3 Les objectifs de construction	12
<b>Conclusion</b>	<b>13</b>

## *Historique*

Le Bicross ou BMX, dans les pays anglo-saxons, est une discipline à mi-chemin entre la moto et le vélo. Au début des années 70, des pilotes de moto-cross californiens inventaient le BMX ( Bicycle Moto Cross) pour leurs enfants trop jeunes pour rouler à moto. Depuis les petites compétitions d'Indian Dunes ont fait des émules, localement au début, puis sur la majeure partie du continent américain, enfin en Europe et dans le monde entier.

En France, l'histoire du bicross commence en 1978 avec le retour des Etats Unis, d'un journaliste spécialiste du moto-cross, Alain KULIGOWSKI. « *Sur une piste en terre d'environ 400 mètres, jonchée de bosses, des séries de 6 à 8 gosses lâchés au sommet d'une butte s'en donnent à cœur joie, encouragés par les parents et amis* ».

La même année, à Beaune, en Côte d'Or, un industriel se lance dans la fabrication des vélos de bicross et crée la Fédération Française de Bicrossing.

1979 sera l'année des petites courses en préambule d'épreuves de moto-cross et de la première course à caractère international dans le Nord de la Belgique. En France, la première course officielle 100% bicross est organisée à Beaune en 1980. Une large campagne d'information va permettre de sensibiliser les médias.

En 1981, l'Association Française de Bicrossing est créée. Ce sport est en pleine évolution et le bicross devient un phénomène de mode qui commence à intéresser constructeurs et importateurs.

Le bicross ne cessera d'évoluer pour atteindre son apogée en 1987 avec 12 000 licenciés et 400 clubs, en France.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1990, l'Association Française de Bicrossing rejoint la Fédération Française de Cyclisme. Le sport est désormais bien structuré et les effectifs se situent autour de 6 000 à 7 000 licenciés. Il gagne ainsi ses lettres de noblesse et sa maturité de sport de compétition. Le bicross est reconnu sport de haut niveau par le Ministère des Sports, depuis le 4 mars 1993.

Aujourd'hui, le bicross représente, en France, environ 9 000 licenciés, 275 clubs, 350 pistes permanentes et 50 champs de bosses.

Ce document a pour but de présenter l'ensemble du projet et de fixer les conditions de réalisation de cette piste afin qu'elle puisse répondre aux exigences de la discipline et aux objectifs suivants :

- ① assurer les conditions de sécurité et de progression pour l'entraînement
  
- ② proposer un outil de travail performant pour les formations de cadres techniques fédéraux et d'Etat.

## 1. La discipline

### 1.1 Le bicross

#### L'activité

Il s'agit de parcourir une piste longue d'environ 350 m le plus rapidement possible. Les courses sont des sprints courts (moins d'une minute, selon le règlement FFC). Cette piste a la particularité d'être parsemée de bosses. C'est un sport acrobatique et spectaculaire. Les pratiquants de ce sport sont des "pilotes" (on dit aussi parfois "Bicrosser"). La discipline demande des qualités physiques (force explosive, coordination, résistance) et des qualités techniques très développées.



#### Le vélo

Le vélo de bicross est plutôt petit. Il possède des roues de 20 pouces (sauf les "Cruisers" qui ont des roues de 24 pouces). Ce vélo est donc particulièrement maniable. Il n'y a pas de dérailleur : l'équipement est le plus simple possible pour alléger le vélo.

## 1.2 La piste

Les pistes de bicross sont toutes différentes les unes des autres. Elles font entre 280 et 350 m de long. Le départ est surélevé. Il y a de 3 à 6 virages et de 10 à plus de 30 bosses. Ces dernières sont particulièrement sélectives pour que les meilleurs en technique soient avantagés. Les virages sont relevés de façon à conserver un maximum de vitesse.

### Les types de bosses:

- ↪ une « simple » est une bosse toute seule. Les pilotes la passent en se mettant sur la roue arrière avant de l'atteindre.
- ↪ une « double » est une série de deux bosses qui se suivent. Elles sont écartées de 2 à 8 mètres. Deux solutions sont adoptées pour passer rapidement: sur la roue arrière pendant le creux ou en sautant d'une bosse à l'autre (ce qui est spectaculaire quand les sauts font 6 à 8 mètres de long). C'est l'obstacle le plus souvent rencontré sur les pistes.
- ↪ une « triple » est une série de trois bosses.
- ↪ une « table » est une bosse en forme de table : une montée, un plat et une descente. Le plat fait de 1 à 8 mètres de long, toujours pour favoriser les sauts.
- ↪ une « pro » est une double dont la première bosse est plus petite que la deuxième.
- ↪ une « chaise » est une bosse suivit d'un plateau (en forme de chaise).
- ↪ les « woops » sont une série de bosses très rapprochées (5 à 8 bosses, 2 à 5 mètres entre chaque bosse). Il s'agit d'un obstacle particulièrement intéressant car il existe de multiples manières de les passer. Souvent, les pilotes sautent ces bosses deux par deux.

Bien sur, il existe beaucoup d'autres styles de bosses. L'imagination des concepteurs de pistes n'a pas de limite.

### 1.3 La compétition

Les épreuves se déroulent sous forme de "race" (course sur piste). Il existe d'autres formes de pratiques (voir les dérivés du bicross). Une manche de bicross est une épreuve courte (1 min.). Au départ, les pilotes tiennent en équilibre contre une grille.



Ils sont sous les ordres du starter dont le rôle est primordial et bien défini : "Attention. Riders ready? Watch the light!". Les pilotes regardent le feu et s'élancent quand il passe au vert, la grille basculant vers l'avant.

On peut placer 8 pilotes au maximum sur la piste. Si dans une catégorie d'âge, le nombre de participants est supérieur à 8 (ce qui est souvent le cas), les pilotes font 3 manches qualificatives, puis 1/4, demi et finale. Il faut être dans les 4 premiers pour passer des manches au 1/4, puis des 1/4 aux 1/2...

On dénombre environ 25 catégories. Les filles sont séparées des garçons. Les espoirs sont les débutants. Il faut avoir fait des résultats en espoir pour devenir expert puis élite (semi-professionnel).

## 1.4 Les dérivés du bicross

Si les 3/4 des licenciés font des compétitions, des variantes sont apparues. Le Free-style est un exercice de maîtrise de son vélo. Au sol, pratiquement arrêté, l'équilibre est à l'honneur. Il peut aussi se pratiquer avec une rampe comme pour le Skate. On distingue le flat ( exercices au sol ), la rampe ( comme pour le skate ) et le street ( avec du "mobilier urbain" ).



Le Dirt est une évolution de la discipline due à la maîtrise de plus en plus importante des pilotes : certains ont d'abord sauté des doubles de plus en plus longue, puis d'autres se sont mis à lâcher une main. Cette pratique dangereuse a été interdite en compétition mais s'est développée entre les courses car elle apporte beaucoup de spectacle. Désormais, les Dirters font des loopings dans tous les sens, font tourner leur guidon tout en lâchant les pieds...



## 2. Analyse statistique

Le bicross est une discipline relativement jeune qui a connu son apogée en 1987 avec 12 000 licenciés au sein de l'Association Française de Bicrossing. Quelques problèmes financiers ont stoppé son ascension. La discipline est placée sous la responsabilité de la Fédération Française de Cyclisme. Certains clubs ont choisi d'opter, dès 1988, pour la F.F.C., mais l'intégration de l'AFB au sein de la FFC n'a pas été unanime. Des divergences ont entraîné une perte importante de licenciés. Certains ne retrouvaient pas, dans la FFC, l'esprit initial du bicross et la liberté d'évolution.

### 2.1 Evolution du nombre de licenciés

#### Association Française de Bicrossing

1982	560 licenciés	75 clubs
1983	2240 licenciés	140 clubs
1984	5300 licenciés	208 clubs
1985	7700 licenciés	300 clubs
1986	10000 licenciés	327 clubs
1987	12000 licenciés	400 clubs

Entre 1988 et 1990, les clubs de bicross rejoignent la FFC. Les effectifs se situent alors à 6000 licenciés.

#### Fédération Française de Cyclisme

1990	6000 licenciés	250 clubs
...		
1996	6078 licenciés	242 clubs
1997	6263 licenciés	252 clubs
1998	6912 licenciés	260 clubs
1999	7435 licenciés	265 clubs
2000	9000 licenciés	275 clubs

#### Comité de Bourgogne de Cyclisme

1990	277 licenciés	13 clubs
...		
1996	286 licenciés	5 clubs
1997	291 licenciés	5 clubs
1998	263 licenciés	6 clubs
1999	248 licenciés	6 clubs
2000	288 licenciés	8 clubs

## 2.2 Répartition des effectifs

Au quotidien, le bicross est pratiqué presque uniquement par des enfants. Son caractère « fun » et ludique le destine naturellement à cette tranche de population. (81,6 % des pratiquants licenciés ont moins de 18 ans).

### Découpage par catégories

Pré licencié	2,6 %
Poussins	8,4 %
Pupilles	11,1 %
Benjamins	15,5 %
Minimes	16,3 %
Cadets	16,7 %
Juniors	11 %
19 / 29 ans	16,2 %
30/ 39 ans	1 %
40 ans et +	1,2 %



## 2.3 Commentaires

Présent depuis presque 20 ans dans notre quotidien, le bicross a connu des fortunes diverses. Après une arrivée en fanfare, la discipline a dû faire face à des problèmes qui ont ralenti sa progression.

Cette situation a eu un effet au niveau local. Bien que la région et surtout le département de la Côte d'Or soit le berceau de la discipline, les effectifs en Côte d'Or sont restés très stables au cours de la décennie 1990-2000.

De plus, outre les problèmes internes de la discipline, le bicross a été victime de son propre succès. En effet, beaucoup de villes ont construit des pistes afin de répondre à la demande de ces jeunes concitoyens. Malheureusement le manque d'encadrement et l'accès libre à ces pistes ont rendu la pratique dangereuse. Les accidents ont eu comme effet de freiner la progression de la discipline pourtant très prisée par les jeunes. Ainsi les municipalités ont refusé d'exposer ces jeunes à d'éventuelles chutes.

Aujourd'hui les perspectives semblent meilleures. Les clubs se sont structurés afin d'accueillir les jeunes dans les meilleures conditions. Le bicross augmente ses effectifs. Cela est visible sur les ventes de vélos qui représentent, en 1999, 18 % de part de marché soit une augmentation de 5 %.

### 3. La logique de construction

#### 3.1 La formation

Ce projet de piste répond à un besoin issu de la politique de formation engagée par la Fédération Française de Cyclisme et donc à une logique de développement et de structuration du bicross au plan régional, interrégional et national.

La discipline est une école technique primordiale pour tout cycliste. Assurer une formation adaptée à chaque niveau d'enseignement est le but de la fédération. Le développement de la discipline passe par la qualification de ces cadres techniques.

De plus, dans le cadre de la formation modulaire du Brevet d'Etat d'Educateur Sportif des Activités du Cyclisme organisée au CREPS de Dijon à partir de septembre 2001, cette piste constituerait un atout de plus pour la qualité de cette formation.

#### Une volonté locale

La présence d'une piste de bicross au sein du CREPS sur un terrain spacieux et fonctionnel, permettrait de répondre aux objectifs suivants :

① au niveau de l'entraînement :

assurer les conditions de sécurité pour l'entraînement. Elle permettrait d'organiser sur plusieurs ateliers les conditions de progression pour les jeunes sportifs membres du Pôle Espoir de Bourgogne.

De plus, les regroupements ou stages d'entraînement du comité de Bourgogne FFC trouveraient un site adapté pour le perfectionnement dans des conditions d'accueil et d'hébergement optimum.

② au niveau de la formation :

permettre l'accueil de stages fédéraux régionaux, interrégionaux.

Assurer la formation des stagiaires du Brevet d'Etat d'Educateur Sportif des Activités du Cyclisme (formation modulaire organisée par le CREPS).

#### Une volonté nationale

Enfin au niveau national, ce projet entre dans la logique de développement qu'instaure la FFC. La piste pourrait accueillir les stages fédéraux nationaux.

**3.2 Estimation du nombre et des heures d'utilisation**

UTILISATEUR	OBJET	NOMBRE D'HEURES	NOMBRES DE PERSONNES
CREPS	BEESAC - UF1 et UF2	150	10
FFC	BE 2	50	15
	BF3	35	20
Comité de Bourgogne	BF1	25	30
	BF2	35	20
Pôle Espoir	Stage week end	20	12
	Hebdomadaire	80	12
TOTAL		395	109

Soit une utilisation d'environ **400 heures pour 110 personnes**

**3.3 Les objectifs de construction****Construire un outil de qualité**

Il est important de disposer un site de qualité et de l'espace. En effet, l'activité demande, au cours de l'apprentissage, un espace important afin d'assurer un maximum de sécurité pour le pratiquant et pour les autres pilotes.

La piste doit être conçue de façon à pouvoir accueillir un grand nombre de pilotes. Elle doit permettre à chacun d'évoluer sans danger. De plus, elle permettra de trouver des conditions de progression adaptées à chacun. C'est pourquoi un terrain de maniabilité doit être pris en compte dans la réalisation du site.

**Assurer une pratique en toute sécurité**

Toujours pour des raisons de sécurité, le site sera clôturé afin de ne laisser personne entrer et pratiquer sans l'accord du CREPS et l'encadrement d'un cadre technique. Sur ce point, un panneau d'affichage à l'entrée du site mettra en garde toute personne qui tenterait de pratiquer sans autorisation sur ces lieux.

## CONCLUSION

### Devenir un centre du bicross ?

A terme, l'objectif de la structure peut être de devenir un centre d'activités du bicross qui soit reconnu au niveau local, régional et national.

L'ensemble de la structure doit devenir un outil de formation pour les cadres techniques et pour les pratiquants.

Le site devra être un moyen de perfectionnement pour les pilotes confirmés et les cadres techniques de la région.

