

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple-Un But-une foi



MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION CHARGÉ DE L'ENSEIGNEMENT
SUPÉRIEUR, DES CURS ET DES UNIVERSITÉS

UNIVERSITÉ CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR



INSTITUT NATIONAL SUPÉRIEUR DE L'ÉDUCATION POPULAIRE ET
DU SPORT (INSEPS)

MÉMOIRE DE MAÎTRISE

THÈME

« DÉVELOPPEMENT DU CYCLISME AU SÉNÉGAL:
PROBLÈMES ET PERSPECTIVES »



Soutenu par:
Mouhamadou Gueye

Directeur de mémoire:
M. Amadou Anna Seye

Année Académique :
2011-2012

SOMMAIRE

DEDICACES

REMERCIEMENTS

LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

RESUME

PROBLEMATIQUE

INTRODUCTION.....01

CHAPITRE I: REVUE DE LITTÉRATURE.....03

I-1 Historique mondiale.....03

I-1-1 Une origine étrangère lointaine.....03

I-1-2 Cycle évolutif des tours et records.....05

I-2 Le cyclisme au Sénégal12

I-2-1 Pénétration et Evolution12

I-2-2 Situation actuelle.....14

CHAPITRE II: ETATS DES LIEUX.....18

II-1 Définitions du cyclisme 18

II-2 Généralités du cyclisme18

II-2-1 Structure, fonctionnement et organisation du cyclisme.....18

a) Structure et fonctionnement du cyclisme.....18

b) Organisation d'une compétition cycliste.....19

II-2-2 Nomenclature des épreuves.....20

II-2-3 Les techniques de compétitions.....21

a) Les techniques de compétitions sur route.....21

b) Les techniques de compétitions sur piste.....	25
II-2-4 La terminologie du cyclisme.....	25
<u>CHAPITRE III : METHODOLOGIE</u>	28
III-1 La population de l'enquête et les instruments de la collecte des données.....	28
III-1 Les sujets	28
III-1-2 Le questionnaire.....	28
III-1-3 Instruments de collecte des données.....	28
III-1-4 collecte de données	29
III-1-5 Le traitement des données.....	29
III-1-6 les limites de notre étude.....	29
<u>CHAPITRE IV : PRESENTATION, INTERPRETATION ET</u>	
<u>COMMENTAIRE DES RESULTATS</u>	30
<u>CHAPITRE V : SOLUTIONS ET PERSPECTIVES</u>	46
<u>CONCLUSION</u>	51
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	52
<u>ANNEXES</u>	

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives.

DEDICACES

DEDICACE

Gloire à Allah le tout puissant et le miséricordieux et à son saint prophète Mahomet (que la prière et la paix d'Allah soient sur lui).

Je dédie ce sobre travail :

- ✚ A ma mère **Amy Ndiack DIOUF** pour son amour, son soutien, ses prières et conseils, l'éducation qu'elle m'a inculqué tout au long de ma vie et de mon cursus scolaire.
- ✚ A mon père **El Hadji Ibrahima GUEYE** pour sa présence, et son esprit de modérateur.
- ✚ A mes sœurs **Fanta, Ndèye Fatou Kiné, Rokhaya, Adjii Fatou, Mame Fama, Mame Yacine.**
- ✚ A mes frères **Baye Abdoulaye, Moustapha, Babacar, Alioune.**
- ✚ A mes Tantes **Marie DIOP, Fanta GUEYE** pour leurs aides et appuis.
- ✚ A mon parrain et oncle **Ousseynou NDIAYE**
- ✚ A **Fama MBAYE** ce travail est le tien
- ✚ A mon amie **Nogaye DIOP** pour son soutien et son abnégation pour l'achèvement de ce travail.
- ✚ A mes amis **Papa Magatte MBAYE, Baye Djiby FALL, Pathé GUEYE**
- ✚ A mes professeurs **M. Khaly SAMBE** et **M. Aziz NDIAYE** pour leur participation à mon expertise en sport. Que la terre leur soit légère.
- ✚ Et à tous ceux qui y ont participé de près ou de loin.

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives.

REMERCIEMENTS

REMERCIEMENTS

Je remercie fort le bon Dieu de m'avoir donné force et abnégation pour l'aboutissement de ce travail.

Je tiens également à exprimer mes sincères gratitudeux aux personnes et organisations diligentes suivantes pour l'aide qu'elles ont su m'apporter à l'avènement de ce mémoire :

- ✚ A monsieur **Amadou Anna SEYE** pour sa supervision, son aide et son appui tout au long de ce travail. Mais aussi de m'avoir imposé rigueur et sérieux pour le parachèvement de ce travail.
- ✚ A monsieur **Seydina DIAGNE** Directeur du **CNOSS** pour avoir été le premier à m'ouvrir ses portes et à m'orienter dans la bonne voie.
- ✚ A monsieur **Joseph PEREIRA**, vice-président de la Fédération Sénégalaise de Cyclisme et entraîneur national pour sa disponibilité et dévouement pour le parachèvement de ce travail.
- ✚ A tout le comité du cyclisme
- ✚ Aux bibliothécaires de l'Institut pour m'avoir facilité l'accès aux ouvrages pour mes recherches.
- ✚ A tous les professeurs de l'Institut pour leur participation à mon cursus universitaire.
- ✚ Et à tous ceux que je n'ai pas cité.

Développement du cyclisme au Sénégal :
Problèmes et Perspectives.

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES ABREVIATIONS

- FSC : Fédération Sénégalaise de Cyclisme
- UCI : Union des Cyclistes Internationales
- SJVC : Saint Julien Vélo Club
- FFC : Fédération Française de Cyclisme
- CNOSS : Comité National Olympique et Sportif Sénégalais

Développement du Cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives.

RESUME

RESUME

Le Cyclisme est un sport à la sagesse tardive. Il est connu mais pas assez développé au Sénégal. Faisant parti des sports amateurs au Sénégal, il est contraint de faire fi de certains problèmes qui entravent son épanouissement.

L'objet de notre étude consiste à lister les causes et facteurs qui joignent leurs effets pour empêcher l'essor du Cyclisme au Sénégal. Suite à notre travail de recherche, le constat est que le cyclisme Sénégalais accuse un retard énorme et serait dans une phase critique de son développement.

Pour mener à bien notre travail, nous avons interrogé les pratiquants, les entraîneurs, et dirigeants du Cyclisme à travers un questionnaire (ouvert et fermé) et une interview. Dans l'exploitation des réponses fournies par nos différents répondants, nous avons déterminé les différentes catégories de réponses ouvertes comme fermées qui nous ont servi de base pour procéder à l'élaboration de résultat établi à travers des calculs de pourcentages.

Les résultats ainsi obtenus nous ont permis de répertorier des difficultés du Cyclisme. Celles-ci s'articulent autour de sa gestion administrative, informationnelle, matérielles, financières, structurelles, culturelles, marketing comme sponsoring. La gestion des clubs, le problème de compétition, le problème de ligue sont aussi soulignés; en gros nous avons noté le manque de projet direct du vélo.

Ainsi, pour une relance immédiate et durable du cyclisme, il serait de mise d'établir un cahier de charge rigoureux allant du volet administratif jusqu'à la mise sur pieds d'une politique de recrutement, d'encadrement et de formation des sportifs jeunes et entraîneurs, pour pouvoir offrir au Cyclisme Sénégalais un professionnalisme adéquat.

Développement du Cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives.

PROBLEMATIQUE

PROBLÉMATIQUE

Le sport dans les sociétés contemporaines structure une part importante de la vie publique. Créateur d'événements, il occasionne des rassemblements de masse et des manifestations qui rythment le temps collectif. Le sport moderne est passé d'une pratique personnelle relevant du domaine des loisirs à un phénomène social d'une ampleur considérable en raison de l'engouement collectif (avec ou sans pratique sportive) qu'il suscite.

S'il est vrai que sur le plan international le sport cycliste est en bonne santé et qu'il génère de plus en plus de pratiquants, il en demeure moins pour les adeptes des sportifs sénégalais. Frappé par le vaste mouvement de l'évolution non seulement économique et budgétaire mais aussi par la ferme nécessité d'avoir un personnel administratif compétant et suffisamment imprégné dans ce domaine, le cyclisme sénégalais se voit menacer, voire condamner même par le manque de performances et/ou de prouesses caractérisées.

Ce sport est dépassé par des adversaires qui, à l'œil populaire mérite beaucoup plus d'approbation, d'intérêt car produisant plus de résultats positifs que la « *reine mère* » : la bicyclette. Ces adversaires apodictiques de la bicyclette le hissent aujourd'hui au rang des sports en phase de déperdition. Par ailleurs la médiatisation de ce sport a un rôle magistral à jouer sur cette perte progressive. A l'instar du tour du Sénégal qui a perdu son aspect médiatique, de par les émissions propres qui lui étaient allouées dans sa reprise en 2000 passant par une désensibilisation populaire, jusqu'au publi-reportages d'avant tenu des courses qui leur étaient réservés.

Par suite de l'accentuation de ce phénomène s'y ajoute un manque de moyens financiers octroyait aux administrés du cyclisme en général et de la fédération en particulier. Ce phénomène pour plus d'un est à l'origine du débâcle du monde cycliste. Mais aussi le non qualification des personnes dirigeant ce sport est le socle du non performance de l'élite sénégalaise. Tandis que les coureurs d'élite mondial sont devenus champions en la matière, ceux du Sénégal figure en bas du tableau.

Non seulement le cyclisme sénégalais ne se porte pas bien mais encore il avance en reculant. En d'autre terme le cadre de l'activité cycliste ne s'élargit point. Les statistiques officielles indiquent une diminution du nombre de participant dans l'ultime tour qui existe au Sénégal « le Tour du Sénégal ». Passant de 20 équipes en 2002 à 11 équipes en 2010. Diminution, aussi et surtout, dans le domaine des compétitions. Ce sport erratique ne se

pratique plus comme on le pratiquait jadis. Ceci dit pour une acquiescence de ce sport par la mère patrie, nécessaire est de ne négliger aucun détail concernant la préparation physique, morale, affective et le mode vie d'un cycliste car une erreur technique, une méconnaissance du sujet, risquent d'hypothéquer lourdement une compétition.

C'est le cyclisme dans tous ces aspects, et plus particulièrement dans les revers de sa gestion qu'il faut voir les choses. Le manque de personnes muris sur ce domaine est l'élément perturbateur de l'évolution de cette discipline sportive. Pour toutes ces nations qui ont su développer ce sport, elles se sont surtout penchées sur le versant des problèmes tenus, tels que l'influence prépondérante des médias, l'accessibilité des moyens physiques, financiers et l'élargissement des limites scientifiques d'un sport remarquable par son ampleur, autant que par sa diversité.

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives.

INTRODUCTION

INTRODUCTION

L'adhésion aux vertus du sport et à son idéal nous semble être un acquis au Sénégal. Pour preuves, il y a une taille croissante de la population sportive, l'ampleur et la diversité des formes de mobilisations autour des différentes disciplines sportives pratiquées sur l'étendue du territoire national.

Il faut cependant signaler que l'adhésion autour de cet idéal sportif relève plus des principes que de l'action. Mieux il est plus perceptible lorsque le sport en question occupe une place importante dans les préférences et le comportement sportif des Sénégalais. De là viendra l'adhésion à la discipline. Mais cela ne signifie nullement que celle-ci s'épanouit et se développe correctement. D'abord parce qu'on peut bien adhérer à un idéal ou à un principe sans pour autant aller jusqu'à participer à sa défense ou à sa réalisation.

Ceci n'est pas seulement un problème d'ordre national, notons qu'ici comme ailleurs l'adhésion et la mobilisation autour des différentes disciplines sportives demeurent inégales. Etant au centre d'enjeux aussi bien politique, économique, que financier, le football est le sport favorisé au Sénégal. Bien qu'étant caractérisé par un remarquable essor urbain, ce dernier n'est pas le seul sport pratiqué au Sénégal. D'autres sports évoluent dans la pénombre parce qu'ils sont inconnus et/ou pas à la portée de tous les Sénégalais. Parmi ces sports se trouvent le cyclisme qui va faire l'objet de notre étude.

Le cyclisme Sénégalais souffre de beaucoup de maux et accuse un certain retard. Les statistiques officielles indiquent une diminution du nombre de jeune participant en d'autre terme le cadre de l'activité cycliste ne s'élargit point. L'aspect médiatique a un rôle important dans le développement et la vulgarisation d'un sport. En grande majorité, l'image que les gens ont d'un sport est celle que leur en donnent les médias. Il y va d'une sensibilisation populaire, passant par une valorisation des avantages de ce sport à un plus grand auditoire possible, pour arriver à une adhésion du pouvoir public et des autorités étatiques.

Trois raisons nous ont poussé au choix de notre thème d'étude qui est : « DÉVELOPPEMENT DU CYCLISME AU SÉNÉGAL : PROBLÈMES ET PERSPECTIVES »

D'abord par le fait que le cyclisme Sénégalais semble ne plus vêtir sa notoriété d'antan, par un manque de performances et de distinctions de nos cyclistes sur le plan international, ce qui tend à diminuer la promotion de ce sport.

Ensuite par la non-médiatisation de ce sport, car le visuel et l'audition ont respectivement des rôles prépondérants à jouer dans l'adhésion, la valorisation et l'épanouissement d'un sport quelconque.

Enfin le manque de centre de formation est un handicap pour le cyclisme au Sénégal. Notons aujourd'hui pour qu'un sportif puisse gagner une certaine expertise sur le plan international, il faut, l'étalage d'une bonne base d'abord. Ce qui nécessite un apprentissage moteur du dit sport dès le bas âge.

Pour mener à bien notre étude, nous nous sommes posé les questions de recherches suivantes :

Quels sont les freins qui entravent la pratique du cyclisme au Sénégal ?

Quelles stratégies utiliser pour développer le cyclisme Sénégalais ?

Pour atteindre nos objectifs nous adopteront un plan composé de cinq (5) chapitres :

Le premier mettra en relief la revue de littérature, le deuxième portera sur l'état des lieux, le troisième chapitre fera le point sur la méthodologie adoptée. Ensuite le quatrième va mettre l'accent sur la présentation, le commentaire et la discussion des résultats. Enfin les solutions et les perspectives de développement feront l'objet du cinquième chapitre.

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives

Chapitre I : REVUE DE LITTERATURE

I-1 HISTORIQUE MONDIALE

I-1-1 Une origine étrangère lointaine

I-1-2 Cycle évolutif des tours et records.

I-2 LE CYCLISME AU SENEGAL

I-2-1 Pénétration et Evolution

I-2-2 Situation actuelle

CHAPITRE I:REVUE DE LITTÉRATURE

HISTORIQUE MONDIALE

I-1-1 Une origine étrangère lointaine

Si la pratique du sport cycliste date de la fin du XIXe siècle, les origines de la bicyclette sont extrêmement confuses et sans doute très lointaines. Les précurseurs de la "locomotion vélocipède" se perdent dans la nuit des temps et leurs inspirations restent mystérieuses. Parmi ces précurseurs, on peut citer les mathématiciens rochelais Jacques Ozanam qui présenta à l'académie des sciences en 1693, un chariot actionné par des leviers, l'ingénieur grenoblois Jacques de Vaucanson, resté célèbre pour ses automates, son fameux canard et son invention de la chaîne à maillons articulés (1709), de même que Léonard de Vinci (mort en 1519) dont les croquis originaux prouvent formellement qu'il avait trouvé, lui aussi, la principe du maillon à chaîne.

La première réalisation pratique fut cependant l'œuvre de M. de Sivrac. Un siècle après la mort de Jacques Ozanam, M. de Sivrac créa le célérifère qui connut un certain succès populaire sous le directoire. Cet engin présenté à Paris en 1770 comportant deux roues reliés par une poutre.

Beaucoup plus tard, en 1818, le baron de Drais perfectionna le célérifère en le dotant d'une direction mobile. Mais les chroniques de l'époque doutèrent que cette machine fut d'une quelconque utilité. Il est vrai que les "pilotes" de la Draisienne, assis à califourchon sur la poutre transversale et battant le sol de leurs pieds, n'allaient guère plus vite que le modeste marcheur.

Le baron de Drais fit sourire d'avantage qu'il ne convainquit et les choses en seraient sans doute restées là si, en 1861, un chapelier nommé Brunel n'avait extirpé une antique draisienne au fond d'un grenier dans le but de la faire réparer. Il s'adressa pour cela à un charbonnier du quartier des Champs Elysées, Pierre Michaux.

"Les pieds traînent par terre, dit-il (ou à peu près). Si on pouvait de temps en temps les déplacer sur des étriers, dans les descentes, par exemple, ce serait plus reposant." Et si, au lieu de poser les pieds sur des étriers, on les utilisait, d'une manière plus rationnelle, pour activer la marche de l'engin?

Le charron médita longuement sur la question et du crier "Eureka" lorsqu'il imagina de fixer deux leviers au moyen de la roue avant. La manivelle et la pédale était née. Mais Pierre Michaux déchantait immédiatement puisque les deux pieds ne se trouvaient plus en contact avec le sol, l'équilibre était rompu. Comment résoudre le problème?

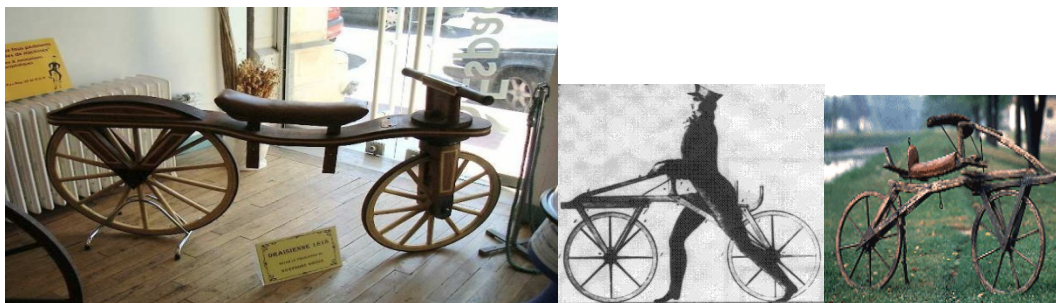
C'est ici qu'intervient une deuxième fois Ernest Michaux. Il procède à de nouveaux essais, après de nombreuses chutes il s'aperçut que l'équilibre pouvait être maintenu, à la condition d'obtenir une certaine vitesse. La draisienne ainsi transformée prit le nom de "vélocipède Michaux". Le carrossier se spécialisa désormais dans la fabrication de ces véhicules. Plus de 150 vélocipèdes sortirent de son atelier en 1862.

En France, Truffaut, créateur des tubes creux, Rousseau, qui perfectionna le rayonnage des roues et Marchegay, un polytechnicien qui imagina différents procédés pour améliorer le rendement, contribuèrent au développement des bicyclettes.

En 1884, un mécanicien bordelais, Georges Juzan, s'inspira d'un safety et créa la bicyclette moderne, munie de deux roues égales (75 cm de diamètre). Cette machine était équipée de roulements à billes et la transmission s'effectuait par chaîne.

La bicyclette obtint son parfait épanouissement grâce à la découverte étonnante du vétérinaire écossais J. B. Dunlop: Le Pneumatique. Dès lors, seules quelques améliorations transformèrent la bicyclette: forme plus harmonieuse du cadre, boyaux, roue-libre, semble, rayons toujours prudents que le vélo ait atteint de nos jours un poids minimum. En effet, le mieux est souvent l'ennemi du bien: poussée à l'extrême, la légèreté compromet la rigidité.¹

LA DRAISIENNE-1817



¹« Cyclisme : Technique, Compétition, Entraînement, Compétition » R. Chappatte, J. Augendre, Ed. Amphora »

I-1-2 Cycle évolutif des Tours et Records

Statistiques concernant : le Tour du Sénégal

Palmarès depuis 1970 :

1970	1	Hakim Hamza (ALG)	2	Chibane Belkacem (ALG)	3	H. Abdallah (ALG)
2001	1	Christophe Le Barbier (FRA)	2	Abdoulaye Thiam (SEN)	3	Jacques Castang (FRA)
2002	1	Andris Nauduzs (LAT)	2	Leonardo Scarselli (ITA)	3	Thierry David (FRA)
2003	1	Leonardo Scarselli (ITA)	2	Abdelatif Saadoune (MAR)	3	Cherif Merabet (ALG)
2004	1	Mariano Giallorenzo (ITA)	2	Philippe Schnyder (SUI)	3	Stéphane Botherel (FRA)
2005	1	Alexandre Lecocq (FRA)	2	David Jungles (FRA)	3	Pascal Bouba (CAM)
2006	1	Lukasz Podolski (POL)	2	Erwan Lollierou (FRA)	3	Frédéric Geminiani (FRA)
2007	1	Adil Jelloul (MAR)	2	Abdelatif Saadoune (MAR)	3	Anthony Rigault (FRA)
2008	1	Joeri Calleeuw (BEL)	2	Faysal Shaban Alsharaa (LIA)	3	Ivan Viglassky (SVK)
2009	1	Stéphane Roger (FRA)	2	Ahmed Hafiz (EGY)	3	Amr Mahmoud (EGY)
2010	1	Massamba Sarré Diouf (SEN)	2	Stéphane Roger (FRA)		

Liste des podiums depuis 1970 :

	Vainqueurs	Deuxièmes	Troisièmes
Stéphane Roger (FRA)	1	1	0
Leonardo Scarselli (ITA)	1	1	0
Joeri Calleeuw (BEL)	1	0	0
Mariano Giallorenzo (ITA)	1	0	0
Hakim Hamza (ALG)	1	0	0
Adil Jelloul (MAR)	1	0	0
Christophe Le Barbier (FRA)	1	0	0
Alexandre Lecocq (FRA)	1	0	0
Andris Nauduzs (LAT)	1	0	0
Lukasz Podolski (POL)	1	0	0
Massamba Sarré Diouf (SEN)	1	0	0
Abdelatif Saadoune (MAR)		2	0
Faysal Shaban Alsharaa (LIA)		1	0
Chibane Belkacem (ALG)		1	0

Ahmed Hafiz (EGY)		1	0
David Jungles (FRA)		1	0
Erwan Lollierou (FRA)		1	0
Philippe Schnyder (SUI)		1	0
Abdoulaye Thiam (SEN)		1	0
H. Abdallah (ALG)			1
Stéphane Botherel (FRA)			1
Pascal Bouba (CAM)			1
Jacques Castang (FRA)			1
Thierry David (FRA)			1
Frédéric Geminiani (FRA)			1
Amr Mahmoud (EGY)			1
Cherif Merabet (ALG)			1
Anthony Rigault (FRA)			1
Ivan Viglassky (SVK)			1

Liste des podiums par pays depuis 1970 :			
	Vainqueurs	Deuxièmes	Troisièmes
France	3	3	5
Italie	2	1	0
Maroc	1	2	0
Algérie	1	1	2
Sénégal	1	1	0
Belgique	1	0	0
Lettonie	1	0	0
Pologne	1	0	0
Egypte		1	1
Libye		1	0
Suisse		1	0
Cameroun			1
Slovaquie			1

Troisième édition du Tour du Sénégal : Premier triplé algérien

Le premier triplé du tour du Sénégal est à l'œuvre de l'Algérie avec Hakim Hamza (ALG), Chibane Belkacem (ALG), H. Abdallah (ALG).

Quatrième édition tour du Sénégal : Reprise du Tour du Sénégal

Après un prologue pour inaugurer la reprise, lundi, sur l'ancienne piste de l'aéroport de Dakar, les cinquante coureurs de la quatrième édition du tour du Sénégal ont entamé la première étape sous les grilles du Palais "avec la bénédiction du locataire des lieux, le chef de l'Etat.

La première étape de 80 km, Dakar-Mbour, a été remportée par le Français Sébastien Duclos qui s'est imposé en 1h46s sur un parcours très accidenté. Jacques Castang est arrivé en deuxième place alors que la troisième est revenue à Stéphane PAUTERELLE. Mercredi, c'est Didier Carré qui a remporté la deuxième étape du tour et Christophe Le BARBIER a repris le maillot jaune, suivi de Fabien Fleury. Le premier Sénégalais, Michael BARBOSA, s'est adjugé la septième place. La troisième étape de jeudi entraînera les coureurs sur le parcours Fatick-Kaolack-Fatick.

Cette reprise a été marquée par le classement du Sénégalais Abdoulaye THIAM qui occupait la Deuxième place du podium, un sacre pour toute la population Sénégalaise qui suivait ce Tour en direct. Christophe Le BARBIER de l'équipe de France était le vainqueur de cette relance du Tour du Sénégal et Jacques CASTANG son compatriote s'était adjugé la troisième place.

Cinquième tour cycliste du Sénégal: la grande aventure a débuté lundi

Plus que trois jours et ce sera le grand départ pour la non moins grande boucle. Le 5e Tour cycliste du Sénégal prévu du 14 au 27 octobre 2002, a été lancé hier à l'Hôtel Savana avec la conférence de presse organisée par la direction du Tour.

Cette cinquième édition a été marquée par l'augmentation du nombre d'équipe qui était passé de 17 à 20 équipes mais avec une victoire méritée par Andris Nauduzs (LAT) qui remporta ce Tour. Il était suivi de l'italien Leonardo SCARSELLI, et de Thierry DAVID un français.

Sixième édition du tour du Sénégal : Léonardo Scarselli consolide l'hégémonie italienne

L'Italien Iliano étrenne la première tunique jaune. La sixième édition du Tour du Sénégal cycliste a démarré hier, jeudi 18 septembre 2003, avec le prologue, une course-contre-la-montre individuelle qui marque l'amorce de cette grande compétition. Une épreuve à l'issue de laquelle a été délivré le premier maillot jaune à l'Italien Rafael Iliano.

Les rideaux se sont fermés hier, dimanche 28 septembre 2003, sur la sixième édition du tour du Sénégal avec le critérium des quatre avenues couru sur une distance de 55 Km avec la victoire de l'italien Léonardo SCARSELLI.

Les équipes : Saint Chely (France), Vs Quimper (France), Equipe Rfi (France), C.C Le Boulou (France), Morbihan (France), Altipower (Hollande), West-Vlaaderen (Belgique), Pologne, Dulce Textil (Portugal), Cameroun, Burkina-Faso, Maroc, Egypte, Libye, Gabon, Sénégal A, Sénégal Mixte.

La Septième édition du tour du Sénégal

Le septième Tour du Sénégal S'est tenu en 2004, un Tour âprement discuté et remporté par L'italien Mariano Giallorenzoet qui consolide l'hégémonie de l'équipe italienne, suivi du suisse Philippe Schnyder et du français Stéphane Botharel.

Le Français Alexandre Lecoq, sociétaire de l'équipe de Sénégal mixte, a remporté la huitième édition du Tour du Sénégal.

Dix-sept équipes, soit un total de 102 coureurs, se sont affrontées sur les 1 234 km du parcours qui a traversé les villes de Rufisque, Kaolack, Fatick, Thiès, Somone, Saint-Louis et Dakar. Le Critérium de Dakar s'est disputé sur l'axe Corniche Ouest -Porte du Millénaire à Dakar.

Les équipes

Afrique du Sud, Al Jazeera Sport Channel (Qatar), Maideinox (Portugal), Nottebohn-Maintjens (Belgique), le Team Nippo (Japon), plus les équipes françaises du Comité de l'Ile de France Rfi, et Dunkerque Dunes des Flandres, le Burkina Faso, le Gabon, le Cameroun, l'équipe de Cimex d'Angola, les françaises de Twinner Sport Auray (ex Comité du Morbihan), l'Avenir de Carcassonne, Saint-Chely d'Apcher, Loire Atlantique, Sénégal A et Sénégal mixte

Le classement

Classement général (maillot jaune) : 1175,600 km, moyenne : 39,522km/h : 1er Alexandre Lecoq (Sen mixte/France) :29h46'49 ; 2e : David Jungles (Comité Ile de France Rfi/France) : à 6 sec ; 3e : Pascal Bouba (Cameroun) : à 50 sec ; 4e :Roger Stéphane (Carcassonne Ac 2000/France) : à 1'34 ; 5e :Rupert Rheeder (Afsud) : à 2'16

Classement général par points (maillot vert) : 1er Rupert Rheeder (Afsud) : 150 pts; 2e:David Jungles (Comité Ile de France Rfi/France): 114 pts ; 3e:Karel Pattijn (Nottebohn Mintjens/Belgique) :100 pts ; 4e : Roger Stéphane (Carcassonne Ac 2000/France) : 98 pts ; 5e :Mohcena Rhiele (Al Jazeera Sport Channel/Maroc) : 93 pts

Classement général meilleur jeune (maillot blanc): 1er Pascal Bouba (Cameroun).
Classement général meilleur africain (maillot orange): 1er Pascal Bouba (Cameroun).
Classement général des sprints (maillot rose): 1er Rupert Rheeder (Afsud). Maillot rouge (Combativité) : David Jungles (Comité Ile de France Rfi/France). Challenge Jacques Hamard (Fair-play) : Sébastien Duclos (Twiner Sport Auray/France)

Fin du neuvième Tour du Sénégal 2006

Le Polonais Lukasz Podolski a remporté, dimanche 17 Septembre 2006, la neuvième édition du Tour cycliste du Sénégal après sa victoire lors de la dernière étape, Thiès-Dakar, longue de 70 kilomètres.

La 9^e édition du « Tour du Sénégal » s'est tenu du 7 au 17 septembre 2006 et comprend un prologue et neuf étapes en ligne. Le Tour cycliste du Sénégal a démarré avec 16 équipes venues d'Afrique, d'Europe et d'Asie. Au départ de Dakar, la grande boucle de 1 262 kilomètres a traversé les villes de Rufisque, Kaolack, Dialakoto, Tambacounda, Mbour, Somone, Thiès, Saint-Louis, Louga et Sindia.

Premier au classement général, le Polonais Lukasz Podolski a remporté cinq étapes sur les neuf que compte la boucle du Sénégal, suivi du Français Lauriérou.

Du côté des Africains, le cycliste égyptien Abdul Bakir est le mieux classé avec une septième place au général, alors que le meilleur Sénégalais, Jean Lopez a terminé à la 39^e place.

La 10^e édition du Tour du Sénégal franchit Dakar pour Casablanca

Les 30 et 31 août, les pistes chérifiennes abriteront les premières étapes du Tour du Sénégal qui relieront Casablanca à Rabat sur une distance de 129,5 km et le lendemain Rabat à Casablanca long de 123,5 km.

Après le jour de repos à Dakar, la première étape en terre sénégalaise sera courue ce dimanche 2 septembre entre Dakar et Somone longue de 112,4 km. La 9e et dernière étape est prévue le 8 septembre entre Mbour et Dakar sur une distance de 108,6 km et atterrit sur les deux allées de liberté 6 x vdn. En somme 16 équipes de six coureurs relieront les 1272,6 km de parcours sur neuf étapes en terres marocaine et sénégalaise.

Etapas

Jeudi 30 août 2007 : Etape 1 : Casablanca - Rabat (129,5 km)

Vendredi 31 août 2007 : Etape 2 : Rabat - Casablanca (123,5 km)

Dimanche 2 septembre 2007 : Etape 3 : Dakar - Somone (112,4 km)

Lundi 3 septembre 2007 : Etape 4 : Thiès - Saint-Louis (186,5 km)

Mardi 4 septembre 2007 : Etape 5 : Saint-Louis - Thiès (190,8 km)

Mercredi 5 septembre 2007 : Etape 6 : Pout - Kaolack (167,3 km)

Jeudi 6 septembre 2007 : Etape 7 : Kaolack - Thiadiaye - Fatick (115,5 km)

Vendredi 7 septembre 2007 : Etape 8 : Popoungine - Joal (138,5 km)

Samedi 8 septembre 2007 : Etape 9 : Mbour - Dakar (108,6 km)

Beaucoup d'abandons ont été enregistrés. Adil Jelloul a tenu jusqu'au bout sans remporter la moindre victoire d'étape. Il est le premier maillot jaune de l'histoire du Tour du Sénégal à remporter la compétition sans s'être imposé dans une course d'étape. La deuxième place est occupée par un autre Marocain, Abdelâati Sâadoune, à deux secondes de son compatriote, avec un temps de 30h 14mn 43sec contre 30h 14mn 41sec pour Jelloul. Adil Jelloul est alors sacré vainqueur de l'édition 2007.

Le 11^{ème} Tour du Sénégal : Victoire belge au Tour du Sénégal

Le départ de la 11e édition du Tour du Sénégal de cyclisme a été donné pour la première fois à Ziguinchor le 9 octobre 2008. Le Tour, qui se court sur une distance de 1238 km,

comprenait neuf étapes et s'est achevé le 18 octobre 2008. L'est du pays n'est pas concerné, notamment la région de Tambacounda pour des raisons de travaux routiers.

En plus de la Casamance, qui est privilégiée dans le traçage, les régions de Kaolack, Diourbel, Saint-Louis et Thiès verront passer les coureurs.

Au total, 18 équipes dont neuf africaines venues du Maroc, de l'Egypte, de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso, de l'Afrique du Sud, du Cameroun, de l'Angola, du Gabon, de la Libye, en plus du Sénégal, participent au Tour.

La France (avec trois équipes), l'Italie, la Belgique et la Slovaquie seront également présentés. Le Tour sera supervisé par le commissaire international, le Français Michel Rivière, qui présidera le jury des commissaires de la fédération sénégalaise de cyclisme.

Classement général

1. Joeri Calleeuw (Vlandereen/ Bel):23H13'54
2. Fajsal Al Sharraa (Lybie) : à 1'35 sec
3. Ivan Viglasky (Slovaquie) ; à 1'49
4. Sadrack Téguimaha (Cameroun) : à 2'04
5. Flavien Chipault (Languedoc-Roussillon) : à 2'13
6. Tega Martinien (Cameroun) : à 2'51
7. Bécaye Traoré (Sénégal A) à 3'18

Le 12^{ième} Tour du Sénégal

Le coup d'envoi de la 12e édition du tour du Sénégal cycliste a été donné, le jeudi 8 octobre 2009, sur le boulevard Général de Gaulle (Centenaire). Le Hollandais Julian Rammler a remporté cette première étape sous le chrono de 1 mn 59 s 49/100.

Ils étaient 48 coureurs à avoir pris le départ pour cette course contre la montre sur un parcours de 1,6 km. Le hollandais de Cycling Team Ijsselstreek a dominé ce prologue, il sera suivi par son coéquipier Leander Schreurs avec un temps de 2 mn 02 s. La troisième est allée à Rostom Bensetti (2 mn 02s 46).

Bécaye Traoré qui ambitionne de remporter le maillot jaune a été classé 4è avec un chrono de 2 mn 08s. Il a été désigné meilleur coureur africain de ce prologue.

Au terme d'une course bien disputée sur 1,6 km, les Sénégalais Bécaye Traoré (meilleur Africain) et Olivier Keïta qui fait un excellent retour à ce Tour après quelques années d'absence. Un Tour qui sera cependant amputé du Mali, de la Gambie et de la Libye qui n'ont

finalement pas fait le déplacement. Les équipes en lice sont donc le Rwanda, Sénégal A et B, la Bretagne, le Club cycliste du Boulou, Loire et Sillon Cyclisme, l’Egypte et le Cycling Team de Ijsselstreek.

Au final Stéphane prendra la 4^e place de l’étape et remportera le Tour avec 13 secondes d’avance sur Hamed Hafiz et Mohamed Arm. Rodolpho Ménéghétti remportera le maillot rouge patronné par RFI du plus combatif.

Le Treizième tour du Sénégal remporté par un Sénégalais Massamba Diouf

Pour l’édition 2010, il y aura 11 équipes sur la ligne de départ, a ajouté le Directeur du Tour parlant de trois équipes locales dans cette compétition qui se déroulera sur une distance de 1016 kms.

En plus des trois équipes sénégalaises, les organisateurs attendent les équipes en provenance de l’Egypte, de la France (deux), du Bénin, du Togo, du Ghana, du Mali et du Maroc.

Le Tour s’élancera par un prologue de 30 kms dans la ville de Thiès (70 kms de Dakar) et la fin sera jugée au Monument de la Renaissance le 28 novembre prochain après 1016 kms, a précisé le Directeur du Tour.

Le Tour 2010 se déroulera au centre et au nord du Sénégal avec des étapes dans les régions de Thiès, Dakar, Saint-Louis et Fatick.

Le 13^{ème} Tour du Sénégal a pris fin dimanche 28 Novembre 2010 au Monument de la Renaissance africaine à Dakar avec la victoire du cycliste local Massamba Sarré Diouf dans l’indifférence quasi générale à l’image de cette compétition qui perd de son intérêt année après année.

I-2 LE CYCLISME AU SÉNÉGAL

I-2-1 Pénétration et Evolution

L’arrivée du cyclisme s’est fait pendant la colonisation. A l’époque, cette discipline n’était autorisée qu’aux autochtones. Elle était pratiquée en vue d’une distraction par les colonisateurs. Etait admis à participer aux tournois de cyclisme que les ressortissants français. Les pratiquants ne concernaient que les fonctionnaires, les militaires en gros les colonisateurs.

Des courses avaient lieux en ces périodes mais elles se déroulaient sous le parfait contrôle des colons et aucun esclave n'était autorisé à y participer.

L'évolution de la pratique du sport cycliste a été progressive dans le bon sens du terme si l'on en croit à M. PEREIRA. Tout de suite après l'indépendance en 1961 il y a eu une fédération qui a été créée et dont le premier président fut monsieur Ousseynou Camara et en ces temps le cyclisme se portait très bien car il y avait une subvention et une mainmise des colons. Beaucoup de clubs ont eu à voir le jour et plus principalement à Dakar. S'en est suivit l'avènement de ligues régionales comme la ligue de Dakar, la ligue de Thiès, la ligue de Kaolack, la ligue de Ziguinchor.

Le tour du Sénégal existait un an avant l'indépendance c'est-à-dire en 1959. Deux autres tour y ont suivi ceux de 1960 et 1961 puis arriva la période de rupture qui a duré environ 40 ans car cela remonte vers les années 60-70 jusqu'en 2000. La relance s'est faite avec les efforts d'un promoteur du nom de monsieur Michel THIOUB directeur technique national du Cyclisme.

Par la suite, le Tour du Sénégal s'est tenu depuis 2000 à nos jours. Une seule année s'est passée sans Tour : l'année 2011 à cause d'une indisponibilité du directeur technique national monsieur Michel THIOUB.¹

Après l'indépendance, le Sénégal a connu pas mal de problèmes, le cyclisme était devenu sporadique et n'a pas su se stabiliser du fait d'une trop grande fragilité de ses structures au niveau national, à l'échelle des clubs et même dans la tenue d'une compétition ce qui lui a valu cette rupture.

Dans les années 2000 on a cru à une montée en puissance du Cyclisme Sénégalais puisque la sélection nationale est parvenue à se maintenir dans l'élite continentale et même mondiale avec la reprise du Tour du Sénégal et la tenue d'autres compétitions du même genre (Tour du Burkina, du Cameroun, du Rwanda et des randonnées organisées au sein du territoire national. Ceci, il faut bien le noter, grâce aux efforts d'anciens internationaux et plus particulièrement du promoteur monsieur Michel THIOUB a fini par convaincre les autorités étatiques pour la relance et la promotion du dit Tour.

Une compétition qui a pris de l'ampleur eu égard au nombre croissant de participants cette année. Le tour du Sénégal est actuellement classé dans la catégorie 2/5 comme le tour de

l'Avenir (considéré comme le " petit " tour de France) et le tour du Limousin. Le Tour du Sénégal est catégorisé dans la classe 2.2 de l'Union cycliste internationale

Cette classification est fonction du nombre de pays participants, de la distance, des prix attribués, de la sécurité et des infrastructures de la course. Quand le tour sera totalement pérennisé, la Fédération sénégalaise de cyclisme envisage de vendre les droits télévisuels.

De 7 équipes en 2001, cet événement cycliste est passé à 20 en 2002. Ce qui fera dire à Michel THIOUB, Directeur du Tour, que le défi de l'organisation doit être relevé car ce Tour appartient maintenant au peuple sénégalais, qui doit donc s'investir pleinement. Mais les choses ont changé passant de 20 équipes en 2002 à 13 en 2003 et 17 en 2005, 16 équipes en 2006, 16 équipes en 2007, 9 équipes en 2007 suite à la rétraction de 118 équipes en 2008 et 11 équipes en 2010

Entouré des principaux responsables de cette compétition continentale, dont le président de la fédération sénégalaise Alioune DIOP, le Directeur du Tour a annoncé les innovations que les organisateurs comptent apporter cette année (2002). D'abord pour la première fois au Sénégal dans une compétition cycliste, les organisateurs bénéficieront de l'assistance italienne avec la photo finish et des chronométreurs grâce au soutien d'Eugenio Bonboni, un ami du cyclisme sénégalais et organisateur du Tour des régions italiennes. Une équipe de télévision hollandaise est également là pour faire un documentaire sur le Tour et le Sénégal, en plus de ceux de Tv5 Afrique et de Canal Horizon. Et comme le dira Michel THIOUB, il s'agit à travers ce Tour d'exporter l'image du Sénégal. En tout cas de ce côté, il n'aura pas beaucoup à se plaindre.

La dixième édition du Tour cycliste du Sénégal a vécu cette année sous le signe d'un véritable partenariat avec le Maroc, avec l'implication de deux villes étapes (Rabat et Casablanca). Cette innovation de taille de la « petite reine » s'explique, selon le directeur du tour, par l'amitié entre les deux pays et surtout par la faisabilité logistique d'un tel évènement. La desserte au plan des vols et surtout le challenge sportif d'internationaliser le tour.

I-2-2 Situation actuelle

La situation actuelle du cyclisme Sénégalais est déplorable. Malheureusement, depuis la maladie de Monsieur Michel THIOUB le Cyclisme est retombée dans ses travers parce que les leçons du passé n'ont pas été bien retenues.

Si les cyclistes sénégalais participent tant bien que mal à ses compétitions notamment au tour du Cameroun, du Burkina Faso, du Rwanda, le tour du Sénégal est en passe de perdre sa pérennité.

La cherté du vélo, principal outil de travail du coureur, a fini de plomber le développement de cette discipline qui a connu une grande vitalité dans un passé récent (à partir de 2000). « Le premier problème du cyclisme sénégalais est un problème matériel. Le cyclisme coûte cher. L'outil de travail c'est le vélo. Quand on n'a pas de vélo on ne peut pas être cycliste. C'est à ce niveau qu'on doit aider la Fédération sénégalaise de cyclisme », confie M. Seydina Omar DIAGNE, Secrétaire général de la Fédération sénégalaise de cyclisme au sortir de la 11e édition du tour du Sénégal qui s'est achevé samedi 18 octobre 2008 avec le succès du Belge Joeri Calleeuw ».

« De gros efforts ont été faits. Cette année sur les six vélos que l'équipe nationale a utilisé pour ses compétitions ont tous été achetés par la Fédération sénégalaise de cyclisme. Chaque vélo a coûté 2 millions 500.000 FCFA (Deux-millions Cinq Cent-milles). Notre Fédération aide aussi les Ligues régionales. Nous achetons des vélos de moindres valeurs que les vélos de l'équipe nationale que nous donnons aux Ligues », indique-t-il.

M. Seydina Omar DIAGNE pense que c'est à ce niveau que le ministère des Sports et les autorités doivent orienter leur soutien à la discipline.

« La différence qui existe entre le vélo et les autres sports c'est que tu peux acheter un ballon à 30.000 FCFA et le donner à 22 gamins qui vont jouer. Mais ce n'est pas le cas du cyclisme. L'équipement du cycliste entre le cuissard, le maillot et les chaussures peuvent coûter facilement entre 300.000 et 400.000 FCFA. Ce qui veut dire que la Fédération ne peut pas tout régler. Il faut qu'elle soit davantage aidée par le ministère des sports»²

Le Tour du Sénégal du cyclisme de l'édition 2010 bat son plein à l'intérieur du pays. Malgré les bons débuts de l'équipe sénégalaise, les organisateurs manifestent leur courroux. C'est le cas de Michel THIOUB directeur de la manifestation qui indexe un doigt accusateur aux autorités étatiques. « Les autorités publiques ne s'intéressent pas à ce Tour du Sénégal » souligne l'ancien international de la discipline au début des années 80. Motif de cette colère, Michel THIOUB indique que les coureurs de l'équipe nationale du Sénégal n'ont reçu aucun soutien venant de la part de l'État.

²SOURCE : <http://www.sudonline.sn/spip.php?article14629>. Par Omar DIAW | SUDQUOTIDIEN, samedi 25 octobre 2008.

Malgré le comportement de l'État sénégalais en vers les responsables du Tour de cycliste, les internationaux continuent de défendre les couleurs nationales en faisant preuve de vrais patriotes. « Les coureurs qui composent l'équipe nationale sont des patriotes » renchérit notre interlocuteur avant d'ajouter même s'ils ont porté des brassards rouges durant et à l'arrivée de la course d'hier. Cette situation est d'autant plus pénible pour les organisateurs dans la mesure où, sauf cas de force majeure, un Sénégalais va remporter cette édition en l'occurrence Massamba Sarré DIOUF qui porte depuis la deuxième journée le maillot jaune. Après trois étapes, il devance son suivant immédiat de plus dix minutes ce qui constitue un record.

Très suivi au début des années 2000 avec l'implication de l'Etat, le Tour cycliste du Sénégal n'attire pas grand monde, ni les médias et encore moins les sponsors qui semblent traîner les pieds si l'on en croit le président de la Fédération sénégalaise de cyclisme (FSC), Alioune DIOP. Invité de la radio privée dakaroise RFM, le président de la FSC a appelé les autorités à aider le promoteur à faire de cette compétition un grand rendez-vous du sport laissant entendre qu'avec le soutien de l'Etat, les autres sponsors suivront.

Dans des entretiens avec plusieurs médias, au début du Tour, le Directeur, Michel THIOUB n'a pas manqué de souligner le peu d'engagement des autorités au côté des organisateurs, déplorant l'absence d'aide aux sélections nationales présentes sur la compétition. Mais malgré ses récriminations et ces appels du pied, les autorités sont restées sourdes et du côté des médias également, ce n'était pas le grand engouement.

RFI (Radio France internationale) qui était un des plus grands accompagnateurs du Tour du Sénégal était aussi aux abonnés absents pour la présente édition, ses auditeurs sénégalais ont suivi sur ses ondes les péripéties du Tour du Rwanda qui se déroulait quasiment en même temps.

Du côté de la participation, les observateurs ont noté une baisse du nombre d'équipes engagées et l'absence des équipes italienne, hollandaise et marocaine qui avaient fait la renommée de cette compétition qui était l'une des plus courues du circuit africain. Le Français, Stéphane Roger arrivé deuxième de la course a reconnu que cette édition a connu beaucoup de problèmes et promet de revenir "si la prochaine édition est organisée". Sur cette édition, Michel THIOUB, a rappelé lui aussi avoir craint d'être la risée mondiale à cause des nombreux problèmes d'intendance auxquels il a dû faire face dans l'organisation de l'édition 2010.

Le 26 juin 2012 à 18 heures s'est tenu une réunion des membres du comité pour la réinstallation de la ligue de Dakar. Cette ligue existait auparavant mais sous le nom de la ligue de cap vert car la région de cap vert à changer de nom et elle est devenue la région de Dakar. Il y a l'Etat qui nomme le ministre des sports et le ministre délègue ses pouvoirs à la fédération, la fédération délègue ses pouvoirs au ligue, les ligues contrôlent maintenant les clubs³.

³« Joseph PEREIRA Vice-président de la Fédération Sénégalaise de Cyclisme et Entraîneur national »

II-1 Définitions du cyclisme

II-2 Généralités du cyclisme

II-2-1 Structure, fonctionnement et

organisation du cyclisme

a) Structure et fonctionnement du cyclisme

b) Organisation d'une compétition cycliste

II-2-2 Nomenclature des épreuves

II-2-3 Les techniques de compétitions

a) Les techniques de compétitions sur route

b) Les techniques de compétitions sur piste

II-2-4 La terminologie du cyclisme

CHAPITRE II : ETATS DES LIEUX

II-1 DEFINITION DU CYCLISME

Une bicyclette (aussi appelée un vélo ou bicycle en langage familier au Québec) est un véhicule terrestre composé de deux roues alignées (d'où elle tire son nom). La force motrice est fournie par un humain (le cycliste) en position assise ou couchée, par l'intermédiaire de pédales. La bicyclette est l'un des principaux moyens de transport dans de nombreuses parties du monde. Sa pratique, le cyclisme, constitue à la fois un usage quotidien, un loisir populaire et un sport. ⁴

Le principe du cyclisme dans sa version sportive est de parcourir une distance donnée à bicyclette le plus rapidement possible. Les pratiquants sont répartis dans des catégories en fonction de leur âge et de leur niveau. Le cyclisme sur route comprend plusieurs types d'épreuves incluant la "course à étapes", telle que le Tour du Sénégal. La "Course Classique", course en ligne d'un jour Rufisque-Sally etc. La course "Contre-la-montre "Grand Prix des Nations, et la course "contre la montre par équipe" Contre la montre par équipes" du Pro-Tour. Il est dit du cyclisme sur route que c'est un sport d'équipe, mais à classement individuel.

II-2 GENERALITE DU CYCLISME

II-2-1 Structure, fonctionnement et organisation du cyclisme

a) Structure et fonctionnement du cyclisme

La structuration du cyclisme Sénégalais s'établit comme suit :

- Président de la Fédération
- Premier Vice-président
- Second Vice-président
- Troisième Vice-président
- Quatrième Vice-président
- Secrétaire Général
- Secrétaire Général Adjoint
- Trésorier Général
- Trésorier Général Adjoint

⁴ Larousse

Et quatorze (14) membres constituant le comité directeur. Soit un total de 23 membres. Le comité de la ligue a été créé avec une structuration de 21 membres.⁵

Le cyclisme fonctionne par le biais d'un comité qui est régit par une fédération et sont managé par un ministère. L'état nomme le ministre des sports et le ministre délègue ses pouvoirs à la fédération, la fédération détache ses pouvoirs aux ligues et les ligues contrôlent maintenant les clubs.

Une assemblée générale est tenue tous les ans pour faire le bilan de l'année écoulée et faire un renouvellement du comité directeur.

b) Organisation d'une compétition cycliste

L'organisation d'une compétition cycliste se déroule sous la supervision d'un collège de commissaire qui avec l'aide des organisateurs observent le déroulement de la compétition. Ils établissent la liste des directeurs sportifs et contrôlent les résultats ainsi obtenus. Ils ont pour mission aussi d'établir un planning de compétition et ont le pouvoir de retarder ou d'avancer l'heure de départ et d'arriver des compétiteurs. Le collège des commissaires a un œil sur tout ce qui se passe dans la compétition et peut exiger un control antidopage juste après une course et par là prendre des sanctions suite à une réunion d'urgence sur le cas échu.

- LISTE DES DIRECTEURS SPORTIFS

Nom de l'épreuve :

Nom et prénom du président du jury :

Structures sportives	Noms des directeurs sportifs	Diplômes possédés	Ordres de véhicules

Date :
Signature de président du jury

⁵ « Monsieur Joseph PEREIRA vice-président de la fédération et entraîneur national »

- SPECIMEN ETAT DE RESULTAT INFORMATISE

Engagé :

Moyenne :

PLACE	N°DOSSARD	NOM ET PRENOM	EQUIPES- SOCIETES	NATION	N° LICENCE OU CODE U.C.I	SERIE	TEMPS HMS
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
etc.							

II-2-2 Nomenclature des épreuves

COURSE EN LIGNE : Départ en peloton. Le vainqueur est le premier qui franchit la ligne. Distances conventionnelles : 40km pour les cadets, 80-120km pour les troisième et quatrième catégories, 130-180 km pour les « toutes catégories », 200-300km pour les professionnels. Dans cette catégorie entrent des épreuves particulières telles que les courses de côte (10 à 15km) et les critériums (épreuves en circuit fermé : 80 à 100km). Courses en ligne de caractère exceptionnel, soit pour leur formule, soit pour leur distance.

COURSE CONTRE LA MONTRE INDIVIDUELLE : Départs séparés. Le temps est pris pour chaque coureur. Epreuve type, le grand prix des nations est couru sur 100km.

COURSE CONTRE LA MONTRE COLLECTIVE : Même procédé de chronométrage. Les épreuves contre la montre par équipes (généralement de cinq coureurs, temps pris sur le troisième homme) sont inscrites au programme des compétitions officielles pour les amateurs : championnats régionaux, championnat de France, championnat du monde.

Quelques épreuves ont également lieu, la formule des épreuves par étapes prévoit parfois des courses contre la montre par équipes (Tour de France, Tour d'Espagne, Tour du Sénégal).

COURSE PAR ETAPES : Le classement général est obtenu par l'addition des temps réalisés à chaque étape. En cas d'arrivée en peloton, un temps global est pris sur le premier homme. Lors des arrivées sur vélodrome, les temps sont enregistrés à l'entrée de la piste.

LA COURSE CONTRE LA MONTRE INDIVIDUELLE : Elle exige une technique très au point, une parfaite connaissance du parcours et une adaptation aux grands braquets. Produire l'effort maximum aux endroits les plus durs et observer des temps de récupération sur les portions les plus faciles afin de concéder le minimum de temps. Rouler bien en ligne et réduire la distance au minimum en « coupant » les virages, sauf si la route est bombée et si les bas-côtés sont en mauvais état. On ne peut pas définir une performance-test. Celle-ci se traduit par une moyenne qui est fonction de la distance, des difficultés du parcours et des conditions atmosphériques.

LA COURSE CONTRE LA MONTRE COLLECTIVE (par équipes) : L'unité d'une bonne équipe est délicate à réaliser. Une équipe efficace ne réunit pas nécessairement les meilleurs rouleurs individuels. Un super-rouleur individuel éprouve en effet des difficultés pour « aligner » son rythme sur celui de ses équipiers.

Une bonne équipe doit réunir des rouleurs dont les styles s'adaptent, et des « puncheurs » capables de soutenir une moyenne élevée) l'aide de relais courts et rapides. Ces relais courts (100 à 200 mètres), sans à-coups, la parfaite utilisation de l'abri, l'ordre des coureurs suivants leurs qualités propres (exemple : un rouleur et un puncheur alternés), en un mot, la cohésion sont) l'origine des meilleurs résultats.

II-2-3 Les Techniques de Compétitions

a) Les techniques de compétitions sur route

TACTIQUE DE COURSE

Principes

Objectifs : Se fixer un objectif pour être efficace et concentré

1. Selon mes points fort, quelles stratégie est efficace pour moi
2. Si je ne suis pas bon grimpeur, anticiper l'abond des côtes aux avant postes pour tenter de basculer le groupe.

3. Si je ne suis pas bon sprinter, tenter ma chance avant l'arrivée pour ne pas avoir de regrets, en choisissant le bon moment (voir « attaquer »)

4. Si plusieurs coéquipiers sont là, essayer de se répartir les rôles selon les points forts de chacun et penser à se parler régulièrement pendant la course pour changer la tactique s'il y a la fatigue où autres incidents de courses.

VIRAGE

Phases

Objectifs : Conserver une bonne allure et/ou se replacer

1. Je contrôle ma vitesse selon l'angle de virage
2. J'anticipe mon braquet pour pouvoir relancer rapidement
3. Je me positionne et passe mon virage (trajectoire arrondie)
4. Je relance le plus rapidement possible en sprintant puis me rassois.

Principe et technique

- > Epaules qui accompagnent la trajectoire.
- > Regards porté sur sortie du virage.
- > Mains creux du cintre.
- > Pied extérieur en appui sur la pédale.
- > Aborder son virage pour pouvoir ressortir plus en extérieur et relancer rapidement.

SPRINTER

Objectif : Obtenir de meilleur résultat en étant le plus efficace possible.

1. Mains aux creux du cintre.
2. Braquet adapté pour pouvoir réagir rapidement en explosivité.
3. Sprinter debout, en évitant de faire trop osciller le vélo et garder sa ligne.
4. Dans l'idéal, prendre la roue d'un coureur qui lance son sprint et le déborder le plus tard possible.
5. Sprinter jusqu'à la ligne et « lancer » son vélo.

GESTION DES DERAILLEURS

LES CAS

Objectifs : conserver une fréquence de pédalage régulière, adoptée au terrain et axé sur la vitesse!!! (Éviter de pédaler par à-coups)

1. Savoir utiliser le terrain pour s'économiser

(Ex : Accélérer lors d'une descente pour aborder la montée suivante avec un minimum de vitesse, qui me permet d'aborder le bas de la montée sans trop d'effort

2. Remonter ou descendre les pignons 1 par 1, dès que la cadence de pédalage n'est plus adaptée (pédalage trop souple ou trop en force)

3. Anticiper les changements de rythme (abord d'un virage, relance, décélération dans le groupe, arrêta dans la circulation...)

NB: Toujours se soucier d'avoir le bon braquet, selon le terrain rencontré, votre forme, dans un souci d'économie ou de « Rendement ».

GESTION COTE

PHASE

1. Si descente avant la montée, je profite de celle-ci pour arrivée dans la montée avec une bonne vitesse.

2. Mon objectif est de conserver une cadence de pédalage rapide et régulière.

3. Je remonte mes vitesse une par une, et dès que ma cadence de pédalage devient trop faible

4. J'alterne les positions Assis/Danseuse pour permettre à mes muscles de récupérer un minimum.

NB : je peux descendre une vitesse quand je suis en danseuse et remonter une vitesse quand je me rassois.

PRINCIPE ET TECHNIQUE

- > Epaule au-dessus du citre
- > Concentration sur la cadence de pédalage et sensation ressenties
- > Remontée de genou
- > Déplier son genou (souplesse de la cheville)
- > Poussée puis tirer de la pédale
- > Légère oscillation du vélo

DESCENTE

PHASE

1. Position aérodynamique (=prise au vent minimum).
2. Regard porté sur la trajectoire à prendre.
3. Tourner les jambes (sur un braquet plus important) pour activer la récupération (surtout si forte côte de vent).

NB : si je ne suis pas en descente, tenter de prendre le sillage d'un autre coureur plus à l'aise (ce qui m'aidera à apprendre la technique)

Si je suis plutôt bon, ne pas hésiter à se placer devant pour obliger les autres coureurs à me rattraper et donc faire plus d'effort que moi !

Attention : si sol humide, insister sur l'appui des pneus au sol et prise de virage moins « franche » que sur sol sec.

PRINCIPE ET TECHNIQUE

- > Lecture des trajectoires
- > Mains creux du cintre
- > Maintien du pédalage
- > Position couchée

ATTAQUER

PHASES

1. Je me place en retrait pour tenter de surprendre mes adversaires
2. Je prends de la vitesse pour pouvoir m'élancer rapidement
3. Je m'écarte du groupe en sprintant rapidement pour dépasser les coureurs
4. Sans me retourner, je me rassois et roule à un rythme soutenu pour décourager mes concurrents
5. Ensuite, je fais un bilan de la situation (combien de coureurs sont avec moi ? Ai-je une bonne avance ? Comment s'organise le groupe derrière ? Est-ce-que je peux continuer de rouler à ce rythme ?...)

NB : Attaque Franche : le coureur poursuit son effort sans se tourner trop tôt.

ORGANISER UNE ECHAPÉE

PRINCIPES : Créer un écart conséquent rapidement mais en se tâchant à chacun participe activement

1. Prendre des relais court en se souciant de tourner dans le bon sens en fonction du vent
2. Donner de la voix si difficulté du groupe à s'organiser, montrer le bon exemple ;
3. Analyser son groupe, comment chacun pédale (facilement ou déjà en difficulté), si plusieurs coureurs d'une même équipe sont présents
4. Se ravitailler très régulièrement, du fait de l'effort a été très important pour s'échapper
5. Ne pas créer d'à-coups lors de la prise de relais (car effort en trop + énervement du groupe)
6. Anticiper son retour dans la file montante (se décaler progressivement dès que j'aperçois la roue arrière du dernier coureur).⁶

b) Les techniques de compétitions sur piste

Les techniques de compétition sur route et sur piste ont en quelques sortes les mêmes principes mais le milieu, les obstacles, la pression atmosphérique, la durée et les phases de sprint diffèrent. Dans une piste les coureurs tournent de manière continue. Ainsi, des épreuves diversifiées y sont décelé à savoir :

La vitesse :

Le cyclisme sur piste est présent aux jeux Olympiques dès 1896. Une compétition de vitesse se déroule sur 1 000 mètres, le sprint pur se disputant lors des 200 derniers mètres. Le meilleur temps absolu sur 200 mètres a été réalisé en 2009 par le Français Kevin Sireau (9,572 s).

La poursuite :

Si une épreuve de poursuite par équipes de 4 kilomètres figure au programme olympique dès 1900, la poursuite individuelle n'est inscrite aux Jeux qu'en 1956.

II-2-4 TERMINOLOGIE DU CYCLISME

ABRI : Protection contre le vent. Joue un rôle essentiel dans la compétition cycliste. Les courses de demi-fond qui permettent aux coureurs d'atteindre de grandes vitesses en constituent une spectaculaire application.

⁶www.sjvc.com

ACCROCHER (S') : Tenter de rester dans le peloton, à un moment où le coureur essuie une défaillance. En puisant dans ses réserves, il produit un effort et s'accroche pour éviter d'être lâché.²

ARDOISIER : Passager d'une moto officielle, muni d'une ardoise et chargé de renseignement les suiveurs d'une course sur route.

AUTOBUS : l'autobus apparaît généralement dans les épreuves de montagne. Il désigne un groupe de coureurs attardés qui roulent ensemble, afin de progresser et arriver dans les délais. Il y a toujours un spécialiste qui aura la charge de se renseigner sur le retard accumulé par les coureurs et de régler l'allure en conséquence. Ils doivent faire en sorte d'arriver ensemble, pour le cas où ils seraient hors-délais, ceci afin d'influencer la décision du jury, et d'éviter l'élimination.²

BORDURE : Côté de la route. FAIRE LA BORDURE : rouler sur un côté de la route de manière à réduire l'abri d'un adversaire.

BOSSE : Synonyme de côte.

BOURRELET : Coussinet adapté au cuissard. Il permet d'effectuer des relais plus efficaces dans les courses à l'américaine.

BOYAU : Pneumatique de compétition, comportant une chambre à air légère et une enveloppe de coton ou de soie cousue. On dit aussi TUBE.

CALE : Pièce de cuir ou d'aluminium fixée sous la semelle de la chaussure. Elle permet une meilleure fixation du pied sur la pédale.

CAVARANE : Ensemble des voitures suiveuses d'une course sur route.

CHASSER : Rouler à une allure rapide à la poursuite d'un peloton ou d'un groupe d'échappés.

CYCLOCROSS : Ou cross cyclo-pédestre. Spécialité d'hiver comportant des parties pédestres.

CASSURE : Scission du peloton en deux groupes.

COCOTTE : Bande rouge tracée sur la partie intérieure de la piste.

PLONGER A LADANSEUSE. ROULER EN DANSEUSE : Rouler en se levant de la selle.
Style employé en côte.

DEBOUCHER : Démarrer. Produire un effort brusque dans le but de lâcher un adversaire.

DESCENDEUR : Routier doué pour descendre rapidement les cols.

DRAPEAU ROUGE : Drapeau utilisé pour bloquer la caravane, afin de ne pas compromettre le développement d'une échappée.

EVENTAIL : Groupe de coureurs disposés, suivant une oblique, de manière à négocier le vent lorsqu'il souffle de côté.

GRIMPEUR : Coureur doué pour escalader les côtes et surtout les cols.

JANTE. ROULER SUR LA JANTE : Rouler à plat. Etre fatigué à l'extrême.

MUSETTE. COUREUR A LA MUSETTE : Coureur professionnel engagé par une marque et ne recevant pas de fixe mensuel.

PERCER : Synonyme de crever.

STAYER : Coureur de demi-fond.

TROUVER L'OUVERTURE : surveiller, lors d'un sprint, la position des adversaires, et soudain se faufiler dans l'espace laissé par eux, pour passer devant et gagner la course.⁷

⁷Publié par Julien HOLTZ dans: Jargon et culture vélo Jeudi 08 Juin 2006

III-1 La population de l'enquête et les instruments de la collecte des données

III-1-1 Les sujets

III-1-2 Le questionnaire

III-1-3 Instruments de collecte des données

III-1-4 Collecte de données

III-1-5 Le traitement des données

III-1-6 Les limites de notre étude

CHAPITRE III : METHODOLOGIE

III-1 LA POPULATION DE L'ENQUETE ET LES INSTRUMENTS DE LA COLLECTE DES DONNEES

III-1-1 LES SUJETS

Ils sont aux nombres de quatre-vingt (80). Les soixante-douze(72) sont constitués essentiellement de pratiquants dont la plus part sont :

- soit des passionnés du cyclisme ;
- soit des cyclistes de profession

Les huit (8) sont des entraineurs, administrateurs du sport.

III-1-2 LE QUESTIONNAIRE

Pour le questionnaire, nous avons essayé de poser les questions le plus simplement possible et laisser des lignes de réponses pour les questions ouvertes.

En dehors des questions où il fallait répondre par oui, non ou indiquer un niveau d'appréciation, nous avons demandé aux sujets de numéroter leurs réponses par ordres d'importance en commençant par le chiffre 1.

III-1-3 INSTRUMENTS DE COLLECTE DES DONNEES

Nous avons utilisé le questionnaire avec des questions fermées et ouvertes car nous les avons jugées plus opportunes par rapport aux centres d'intérêt que nous souhaitons explorer.

Cependant, pour recueillir plus d'informations importantes et complémentaires pour notre étude, nous avons jugé nécessaire de nous entretenir avec des personnes ressources à partir d'un guide d'entretien.

C'est ainsi qu'on a eu un entretien avec Mr Seydina DIAGNE secrétaire général du CNOSS, Mr Joseph PEREIRA vice-président de la fédération et entraineur national.

Pour l'entretien, nous avons utilisé un dictaphone pour recueillir le maximum d'informations.

III-1-4 COLLECTE DES DONNEES

L'entretien est utilisé dans le souci de rechercher des informations sur le cyclisme au Sénégal. Elle s'est faite sous forme semi directive. Une grille de questions a été préparée sur papier pour faciliter la tâche. Dans l'ensemble ; les questions étaient bien comprises. Nous avons retranscrit sur papier toutes les réponses.

III-1-5LE TRAITEMENT DES DONNEES

Pour traiter les données de notre étude, nous avons par un dépouillement avec la méthode du pendu. Chaque tableau comporte une valeur absolue et un pourcentage.

Pour les entretiens, nous avons résumé les réponses ensuite regroupées les idées générales.

III-1-6 LES LIMITES DE NOTRE ETUDE

Pour cette étude, nous avons voulu toucher le maximum de sujets possibles. Mais compte tenu du temps et de la particularité de la discipline, nous nous sommes limités sur les pratiquants, entraîneurs et dirigeants du cyclisme de Dakar.

Il faut noter que nous avons un problème énorme pour trouver des cyclistes car la majeure partie d'entre eux ne réside pas à Dakar et sont dans les régions. Ils ne viennent à Dakar que pour participer à une compétition ou pour prendre l'avion quand ils sont invités dans des compétitions internationales.

L'autre problème rencontré est le fait que tous les dirigeants que nous avons eu à côtoyer pour l'obtention d'un entretien nous ont renvoyé vers Monsieur Joseph PEREIRA qui semble être la référence dans le domaine au Sénégal.

Il faut aussi signaler la rareté des documents de cyclisme au Sénégal. Des recherches menées à la bibliothèque de l'INSEPS, la BU, au musée National, au ministère des sports sont restées presque vaines.

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives

CHAPITRE IV : PRESENTATION,
INTERPRETATION ET COMMENTAIRE DES
RESULTATS

CHAPITRE IV: PRESENTATION, INTERPRETATION ET

COMMENTAIRE DES RESULTATS

REPNSES DONNEES PAR LES PRATIQUANTS

1. Depuis quand pratiquez-vous le cyclisme ?

L'année de pratique	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	1	1,40%
0 à 4 ans	14	19,40%
4 à 8 ans	33	45,80%
8 à 12 ans	18	25,00%
si plus de 12 ans précisez	6	8,30%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2, 23 Ecart-type = 0, 87

L'analyse du tableau n° 1 montre que la majeure partie des pratiquants ont un vécu dans le sport cycliste soit 19,40% qui ont eu à le pratiquer entre 0 à 4 ans. La majeure partie des cyclistes interrogés ont côtoyé le cyclisme entre 4 et 8 ans ce qui représente une population de 45,80% atteignant presque les 50%. Ceci peut s'expliquer par les ressenties tenues des Tours du Sénégal et la présence des cyclistes Sénégalais dans les plus grands tournois internationaux. Nous remarquerons aussi dans notre étude que 25% des cyclistes ont commencée à pratiquer le cyclisme entre 8 et 12 ans ce qui représente le quart de la population totale. Par ailleurs une infime partie ont eu à le pratiquer plus de 12 ans avec 8,30%.

2. Qu'est-ce qui vous a motivé à pratiquer le cyclisme?

La motivation	Nb. cit.	Fréq.
Loisir	19	26,40%
Passion	32	44,40%
Profession	21	29,20%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2,03 Ecart-type = 0,75

Il faut signaler que la majorité des cyclistes considèrent leurs pratiques en tant que passion soit un pourcentage de 44,40%. Car certains d'entre eux vivaient le cyclisme en tant que profession tout au début par le fait de la notoriété de nos cyclistes sur le plan national qu'international et non la tenue du Tour du Sénégal. Fautes de moyens et de considération disent-ils, ils ont fini par changer de position. Ce qui a valu cette importante représentativité.

D'autres pratiques le cyclisme en tant que profession soit 29,20%. En d'autres termes, ces pratiquants ont la ferme volonté de gagner leur vie avec le cyclisme.

Nous remarquerons que 26,40% de nos répondants déclarent qu'ils pratiquent le cyclisme que pour le loisir. Ceci veut dire qu'ils considèrent leur pratique comme une mise en forme avec leur randonnée qu'ils organisent pendant le week-end.

3. De quelle catégorie faites-vous partie ?

La catégorisation	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	10	13,90%
Cadets	3	4,20%
Juniors	20	27,80%
Séniors	37	51,40%
national 1	2	2,80%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2,61 Ecart-type = 0,64

En ce qui concerne le niveau de pratique, 51,40% sont des séniors. Nous pouvons en déduire que les cyclistes interrogés ont une expérience dans le domaine.

Cela peut s'expliquer par la périodicité et le vécu de chacun d'entre eux. Aussi, on peut noter une bonne représentativité dans catégorie junior soit 27,80%.

On peut dire qu'il y a une capitale expérience au sein de cette catégorie. La catégorie cadette génèrent pas tellement de représentant avec seulement 4,20% du pourcentage global. Ceci peut s'expliquer par le manque d'école cycliste et le fait que le cyclisme est classé au rang des sports à maturité tardive.

4. Etes-vous membre d'un club ?

L'adhésion	Nb. cit.	Fréq.
Non	38	52,77%
vélo club de Thiès	7	9,72%
vélo club de Dakar	25	34,72%
vélo club de Ziguinchor	2	2,77%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2,35 Ecart-type = 0,94

Ainsi, les réponses enregistrées au tableau 4 montrent la majorité des sujets interrogés ne font pas ou plus partis d'un club soit 52,77%. A travers ces non-licenciés, on peut noter

qu'adhérer à un club n'est pas chose facile. Notons la majorité de ces sujets ont participé à des courses telles que randonnées sans une affiliation à un club quelconque.

Avec 47% de licenciés, dont 34,72% de nos populations étudiées font partis de vélo club de Dakar, 9,72% sont de Thiès et seulement 2,77% pour celui de Ziguinchor. Cela se reflète dans la pratique et on peut en déduire que le manque de championnat régional, national et de compétition y ont une part à jouer. C'est par ce manque de compétition que nos cyclistes ne sont pas toujours invités sur les grandes courses mondiales et atteignent rarement les podiums.

5. Pratiquez-vous un autre sport outre le cyclisme ?

Les autres sports pratiqués	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	1	1,40%
Non	9	12,50%
Basket	9	12,50%
Football	39	54,20%
Karaté	1	1,40%
Taekwondo	3	4,20%
Judo	2	2,80%
Fitness	3	4,20%
Athlétisme	3	4,20%
Box	2	2,80%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 3,35 Ecart-type = 1,94

La majorité des pratiquants interrogés ont un autre sport à pratiquer à savoir le football qui représente 54,20% de la population étudiée. Cette forte présence est due au fait que football est le sport roi au Sénégal. Même s'ils pratiquent d'autres sports à part le cyclisme la représentativité n'est pas la même. Le basket avec ses 12,50% est loin du football. Il y a aussi d'autres sports que pratiquent nos répondants tels que le karaté, le taekwondo, le judo, l'athlétisme, le fitness et la boxe avec un pourcentage variant de 1 à 4%. Ceci peut s'expliquer par le fait que le cyclisme fait partie des sports amateurs au Sénégal et que sa pratique n'est pas adonnée à tout le monde.

Par ailleurs seulement 12,50% de nos répondants ne pratiquent pas un autre sport en dehors du cyclisme. Avec un plan d'entraînement rigoureux, il sera difficile de pratiquer d'autres sports car l'entraînement du cycliste nécessite énormément d'effort une bonne récupération et une pratique continue y est capitale.

6. Quel est votre niveau de pratique

Le niveau de pratique	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	3	4,20%
National	21	29,20%
International	10	13,90%
juste pour le loisir	38	52,80%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2,25 Ecart-type = 0,90

Après étude du tableau 6 on peut dire que beaucoup des pratiquants ont une fois participé à une course nationale ou internationale telle que le Tour du Sénégal et Tour voisin soit 43% des cyclistes interrogés. Cependant, 52,80% des pratiquants voient le cyclisme comme du loisir. Le fait que le cyclisme Sénégalais est amateur et que la plupart de ces pratiquants sont des anciens cyclistes ou n'ont pas encore intégré les clubs.

7. A combien de séance vous vous adonnez par jour ?

Le nombre d'entraînement	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	1	1,40%
1 fois	57	79,20%
2 fois	12	16,70%
3 fois	2	2,80%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 1,23 Ecart-type = 0,48

L'analyse de ce tableau montre que la majorité des pratiquants s'entraînent une fois par jour soit 79,20%. Cependant, une infime partie des pratiquants s'entraînent deux (2) fois avec 16,70% et seulement 2,80% s'entraînent 3 fois par semaine. Ceci peut s'expliquer par le fait que les pratiquants qui s'entraînent 2 à 3 fois par jour vont dans les salles de musculation et/ou courent en longue distance ou ont un autre sport à pratiquer. Il est à noter que le cyclisme nécessite beaucoup d'énergie. Il faut donc une bonne préparation physique pour arborer une compétition.

8. Où vous entraînez-vous ?

Le lieu d'entraînement	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	8	11,10%
sur la corniche	36	50,00%
à Dakar diamniadio	12	16,70%
à Thiès	8	11,10%
à Ziguinchor	2	2,80%
à ouagou niayes	6	8,30%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne= 2,00 Ecart Type= 1,53

Les pratiquants s'entraînent pour la plupart à Dakar sur la corniche soit 50% des répondants. Ils se donnent comme point de départ à Ouakam pour une randonnée allant jusqu'à Diamniadio voire Mbour. Par ailleurs, 17% s'entraînent à Dakar-Diamniadio, 8% à Ouagou-Niayes, 11% à Thiès, et 3% à Ziguinchor. Ceci témoigne de la disparité des lieux d'entraînement.

9. Comment trouvez-vous l'état des terrains d'entraînement ?

L'état des terrains	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	3	4,20%
Mauvais	2	2,80%
Passable	15	20,80%
Moyen	38	52,80%
Bon	13	18,10%
Excellent	1	1,40%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2,94 Ecart-type = 0,76

La majeure partie des répondants trouvent l'état des terrains moyennement praticables avec un pourcentage assez élevé de 52,80% de la population étudiée. Par ailleurs, seulement 18,10% trouvent assez praticable et une infime partie trouvent excellent l'état des routes soit 2,80%. L'explication de ces réponses est le fait que la majorité des pratiquants interrogés habitent à Dakar et bénéficient des nouvelles routes récemment conçues.

L'itinéraire ainsi utilisé à une part à jouer dans ces réponses car les cyclistes ainsi interrogés ont un choix préétabli sur les routes cyclables ou non.

Presque le quart (1/4) de la population étudiée déclare l'état des routes peu ou pas cyclable soit 23,60% réparti respectivement 20,80 et 2,80%. Ceci peut s'expliquer par le fait que la plus part de ces répondants n'habitent pas Dakar donc ne bénéficient pas des mêmes privilèges que ceux habitants la capitale.

10. Quel est votre niveau de satisfaction technique des séances d'entraînements ?

Le niveau de satisfaction technique	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	1	1,40%
Passable	2	2,80%
Moyen	31	43,10%
Bon	37	51,40%
Excellent	1	1,40%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 3,52 Ecart Type = 0,58

L'analyse du tableau 10 montre que la majorité des cyclistes déclarent être assez satisfait du niveau d'entraînement. Ils représentent 51% des pratiquants. A travers ces réponses on peut dire que le niveau des séances d'entraînement est assez important vue la satisfaction de ces pratiquants. Mais notons que bon nombre de ces répondants voient actuellement leur pratique comme du loisir.

Ensuite, 43% de la population interrogée trouvent moyen le niveau des séances. Seulement 3% trouvent les séances passables et 1% trouvent les séances excellentes.

11. Quel est votre niveau de satisfaction quant aux moyens matériels

Le matériel	Nombre	Fréquence
Non réponse	2	2,80%
Médiocre	28	38,88%
Acceptable	21	29,16%
Moyen	19	28,38%
Bon	2	2,80%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 1,97 Ecart-type = 0,68

Ainsi, les réponses enregistrées montrent que la majeure partie des cyclistes trouvent médiocre des moyens matériels qui sont mis à leur disposition soit 38,88% de la population étudiée. Par contre, 28,38% déclarent trouver acceptable le niveau de matériels octroyés. Par

ailleurs, 26,38% de la population totale trouvent moyen le matériel dont ils disposent. Seulement 2,80% des répondants pensent être satisfait du matériel ainsi reçu.

12. Quelles sont vos domaines d'activités en dehors du Cyclisme ?

Les domaines d'activités	Nombre	Fréquence
Non réponse	7	9,70%
Mécanicien	1	1,40%
Elève	9	12,50%
Etudiant	6	8,30%
fonctionnaire de l'état	12	16,70%
Chômeur	14	19,40%
secteur privé	10	13,90%
secteur public	13	18,10%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 4,71 Ecart-type = 1,72

A travers ce tableau 13, on note une variation des professions ainsi enregistrée avec un pourcentage assez similaire d'une différence variant de 2 à 4%. La plus part des cyclistes interrogés sont des fonctionnaires de l'état avec 16,70%, des chômeurs soit 19,40% de la population étudiée, des personnes travaillant sur les secteurs privée et publique soit respectivement 13,90% et 18,10%. Mais aussi des élèves et étudiants avec un pourcentage d'environ 21% répartis : élève 12,50% et étudiant 8,30%. Enfin, des mécaniciens de vélo avec un faible pourcentage de 1,40%.

13-Que pensez-vous du degré de médiatisation du Cyclisme ?

La médiatisation	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	4	5,60%
peu médiatisé	64	88,90%
Médiatisé	3	4,20%
très médiatisé	1	1,40%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 1,07 Ecart-type = 0,31

La majorité des répondants déclarent que le cyclisme est peu médiatisé soit un pourcentage de 88,90%. L'explication qu'on puisse donner c'est qu'il n'existe pas au Sénégal d'émission

spécialisée sur le cyclisme comme on peut le voir avec le basket, le football, l'équitation etc. La sensibilisation autour de cet idéal sportif y est à désirer.

Par contre, une infime partie trouve que le cyclisme est assez médiatisé soit 4,20% de la population étudiée, et seulement 1,40% trouve le cyclisme très médiatisé.

C'est dire que l'implantation et la valorisation du cyclisme dans le milieu sportif au Sénégal ne sont pas aussi effectives.

14- Avez-vous déjà participé à une compétition ?

La participation aux compétitions		Nb. cit.	Fréq.
Non réponse		2	2,80%
national	non	33	45,83%
	Oui	37	51,38%
1 fois		10	13,90%
2 fois		16	22,20%
3 fois		8	11,11%
4 fois		3	4,20%
international:	Non	61	84,70%
	Oui	9	12,50%
1 fois		7	9,70%
2 fois		2	2,80%
TOTAL OBS.		72	

Moyenne = 2,32 Ecart-type = 1,04

Une grande partie de nos cyclistes interrogés ont une fois participé à une compétition nationale, des randonnées ou des tournois avec un pourcentage atteignant les 51,38% réparti comme suit 14% d'entre ont participé une fois à une compétition, 22,20% ont concouru 2 fois, 11,11% ont participé 3 fois et 4,20% ont eu à participer à une compétition. Par ailleurs, seul 12,50% ont eu à atteindre la scène internationale et 9,70% d'entre eux ont participé une fois à une compétition nationale et 2,80% plus d'une fois.

Par ailleurs, ceux qui n'ont pas participé à une compétition internationale sont beaucoup plus nombreux avec 84,70% que ceux qui ont déjà participé à une compétition nationale soit 45,83% de la population totale.

15- Quels sont les problèmes que vous rencontrez en tant que pratiquant ?

Les problèmes rencontrés	Nb. cit.	Fréq.
Sponsor	31	43,10%
mauvaise route	26	36,10%
problème d'entraîneur et/ou d'entraînement	10	13,90%
manque de moyens matériels et financiers	29	40,30%
manque de ressources humaines	6	8,30%
manque de gestion administrative	9	12,50%
la médiatisation reste à désirer	33	45,80%
manque de sensibilisation	11	15,30%
manque de compétition	17	23,60%
problème de ligue	3	4,20%
TOTAL OBS.	72	

Moyenne = 2,21 Ecart-type = 0, 85

Après recueil des réponses de nos différents répondants nous notons que le phénomène qui rend caduc le cyclisme est selon les pratiquants le problème de médiatisation soit 45,80%. Ceci peut s'expliquer par le fait que les sources médiatiques Sénégalaises tels que les journaux, les télévisions, les radios, ont plus tendance à s'intéresser sur le football, la lutte, le basket que sur le cyclisme.

L'autre problème à soulever est le manque de sponsor soit 43,10% de la population étudiée. Une autre partie de nos répondants ont soulevé le problème de matériel soit 40,30%. Les subventions données à nos pratiquants ne règlent pas totalement les problèmes générés. Il est à noter que le matériel du cycliste coûte excessivement chère. En outre, le comité est subventionné par la Fédération Française de Cyclisme mais le plus souvent en cas de tenu de course nationale telle que le Tour du Sénégal.

L'état des routes est aussi déploré par la plus part de nos sujets sur un pourcentage de 36,10%. Il est à noter que c'est sur une piste que doit se tenir la plus part des séances d'entraînement et pas sur n'importe quelle route mais sur des routes adéquates. Par faute de moyens nos cyclistes sont obligés de s'entraîner sur des terrains un peu défectueux.

Par ailleurs, un manque de compétition notoire a été évoqué avec 23,60% de la population étudiée. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'il n'y avait pas de Tour du Sénégal à l'année 2011. Mais aussi, il n'y a pas de championnat de Cyclisme au Sénégal.

Le manque de projet direct du vélo, de sensibilisation, de gestion administrative, d'entraîneur, de ressources humaines et de problèmes de ligue sont soulevés. Ceci confirme la variété des problèmes que rencontre le cyclisme Sénégalais.

16. Quelles solutions préconisez-vous ?

Les solutions préconisées	Nb. cit.	Fréq.
donner les moyens à la fédération	9	12,50%
donner les moyens aux coureurs	16	22,22%
réouverture de la ligue de Dakar	4	5,55%
organiser régulièrement des compétitions ou randonnée	3	4,16%
trouver des sponsors	12	16,66%
médiatisation du cyclisme et du tour du Sénégal	6	8,33%
organiser des stages de formations pour les entraîneurs	3	4,16%
créer des centres de formation	9	12,50%
sensibiliser les organisateurs pour promulguer l'activité	5	6,90%
création de routes adéquates	4	5,55%
TOTAL OBS.	72	100%

Moyenne = 2,35 Ecart-type = 1,14

Les solutions ainsi évoquées sont nombreuses. La plupart des cyclistes pensent qu'il faut donner les moyens aux cyclistes pour qu'ils s'entraînent soit 22,22% de la population étudiée. D'autres trouvent qu'il faut trouver des sponsors car notent-ils la fédération ne peut pas à elle seule subvenir à tous les besoins du cyclisme.

Ensuite, une partie de nos répondants ont jugé nécessaire d'avoir des écoles de formations pour les cyclistes et ainsi former des coureurs qui pourront être un jour parmi l'élite mondiale soit 12,50%. 12,50% d'entre eux déclarent que la fédération a besoin de moyens pour pouvoir à son tour aider les cyclistes. Par ailleurs, parmi les solutions préconisées d'autres pensent qu'il faut davantage insister sur la sensibilisation et sur la médiatisation du cyclisme et du Tour du Sénégal soit respectivement 6,90 et 8,33% de la population totale.

Enfin, parmi les solutions évoquées, bon nombre de cyclistes trouvent nécessaire de créer des routes adéquates, de rouvrir la ligue de Dakar, d'organiser régulièrement des compétitions mais aussi d'organiser des stages de formations pour les entraîneurs.

REPONSES DONNEES PAR LES ENTRAINEURS

1. Depuis quand pratiquez-vous le métier d'entraîneur

Année de pratique	Nb. Cit.	Fréq.
0-5 ans	1	16,66%
5-10 ans	4	66,66%
10-15 ans	1	16,66%
TOTAL	6	100%

L'analyse du tableau 1 montre que les entraîneurs interrogés ont un vécu dans la pratique du métier d'entraîneur. 66,66% d'entre eux ont pratiqué le métier d'entraîneur entre 5 et 10 ans. Par contre, 16,66% ont eu à pratiquer le rôle d'entraîneur entre 10 à 15 ans de service et 16,66% compris entre 0 à 5 ans. Le capital expérience est là. En d'autre ces entraîneurs ont une certaine maîtrise du terrain et de leur métier.

2. Qu'est-ce-qui vous a motivé à pratiquer le métier d'entraîneur de Cyclisme?

La motivation	Nb. cit.	Fréq.
Passion	2	33,30%
Profession	4	66,70%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne= 2,35 écart type= 0,90

Après analyse du tableau 2, nous notons que les 2/3 des entraîneurs entreprennent leur rôle en tant que métier avec un pourcentage de 66,70%. Ceci peut s'expliquer par le fait que la plus part d'entre eux ont été d'anciens internationaux, ont un vécu à travers la pratique et ont jugé nécessaire d'opter pour métier être entraîneur dans le but de pouvoir promulguer l'activité. Par contre, 33,30% exercent le métier d'entraîneur par passion, ce faible taux peut s'expliquer par le fait que ceux-là ont un autre travail outre celui d'entraîneur cycliste.

3. Etes-vous affilié dans un club de Cyclisme en tant qu'entraîneur ?

L'affiliation	Nb. cit.	Fréq.
Oui	6	100%
Non	0	0%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne = 2,32 Ecart-type = 0,96

Ainsi, il est à noter que tous les entraîneurs cotoyés sont affiliés à un club, entraînent des cyclistes ou sont entraîneurs nationaux soit 100% de la population étudiée. Avec ces réponses nous pouvons dire que le potentiel est là et que ces entraîneurs ont du métier car la plus part ont un vécu dans le domaine et connaissent bien le terrain dans lequel ils évoluent.

4. Quel est votre niveau de qualification ?

La qualification	Nb. cit.	Fréq.
Initiateur	3	50,00%
Amateur	2	33,30%
Professionnel	1	16,70%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne = 2,07 Ecart-type = 1,24

L'analyse du tableau 4, montre les entraîneurs ainsi questionnés ont un niveau de qualification et peuvent exercer ce métier. Avec un pourcentage de 50% chez les initiateurs, 33,30% chez les amateurs, et 16,70% chez les entraîneurs professionnels. Ceci témoigne du niveau de potentiel de ces entraîneurs. Le cyclisme sénégalais est amateur donc il est assez normal que le niveau de qualification de ses entraîneurs ne soit pas tellement professionnalisé.

5. Comment jugez-vous le niveau du Cyclisme au Sénégal?

Le niveau du cyclisme	Nb. cit.	Fréq.
Faible	3	50,00%
Moyen	3	50,00%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne = 2 Ecart-type = 1,2

Ainsi, en analysant le tableau 5, nous trouvons que 50% des répondants moyen. Par contre 50% trouvent aussi le niveau de pratique faible. Si l'on refaire aux dernières participations, le Sénégal a été invité sur la plus part des Tours voisins du continent mais sans une obtention franche de résultat.

Ceci peut s'expliquer par le manque de compétition régionale comme nationale, la non tenue dernièrement du Tour du Sénégal et le manque de moyens matériels et financiers que tous les dirigeants et pratiquants déplorent.

6- Quel est votre niveau de satisfaction quant aux moyens matériels ?

Le matériel	Nb. cit.	Fréq.
Médiocre	6	100%
TOTAL OBS.	6	100%

Le niveau de matériel est déplorable suite à l'analyse du tableau 6. Les sujets interrogés déclarent tous que leur niveau de satisfaction quant aux moyens matériels est médiocre soit 100%. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'il ne disposent pas toujours de voitures équipés pour pouvoir changer les pneus en cas de crevaison ou de détérioration des vélos, ou de pouvoir alimenter les coureurs au moment de l'entraînement. Ils ne disposent pas aussi de solutions aériennes en cas d'urgence lors des entraînements.

7- Pensez-vous que votre type d'entraînement peut rivaliser avec le type continental voire mondial ?

Type d'entraînement	Nb. cit.	Fréq.
Non	6	100%
manque de moyens matériels et financiers	5	83,30%
manque de piste d'entraînement	4	66,70%
manque d'entraînement	3	50,00%
manque de compétitions	4	66,70%
TOTAL OBS.	6	

Moyenne = 2,04 Ecart-type = 1,20

Ainsi, suite aux réponses obtenues dans le tableau 7, il est à noter que 83,30% des répondants déclarent que ce manquement est dû aux moyens matériels et financiers. Par ailleurs, 66,70% trouvent que c'est dû à un manque de compétition car il n'y a pas de championnats au Sénégal. Le manque de vélodrome est un fait déploré par nos répondants soit 66,70%.

Par contre, 50% d'entre eux pensent que c'est dû aussi à un manque d'entraînement car s'il y a pas compétition, il y a de baisse de forme qui peut s'imposer.

8. Comment expliquez-vous le manque de représentant sur la haute marche du podium continental et mondial ?

Le manque de représentativité	Nb. cit.	Fréq.
Fautes de moyen	4	66,70%
Manque d'entraînement	2	33,30%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne = 2 Ecart-type = 1,02

Après analyse du tableau 8, nous pouvons dire que le manque de représentativité de nos cyclistes sur la plus haute marche du podium est dû par un manque de moyen énorme soit 66,70% de la population étudiée. Ensuite on peut noter que ce n'est pas seulement le fait marquant mais aussi le manque d'entraînement est un des facteurs qui peut causer cela soit 33,30%.

9. Quelles activités professionnelles exercez-vous outre le Cyclisme ?

Activité professionnel	Nb. cit.	Fréq.
secteur privé	4	66,70%
secteur public	2	33,30%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne = 2 Ecart-type = 1,02

Une analyse du tableau 9 montrent les entraîneurs interrogés exercent d'autres professions les uns sont dans le secteur privé avec 66,70% de la population étudié, les autres dans le secteur public soit 33,30% de la masse totale. Ceci peut expliquer par le fait que ces entraîneurs ont d'autres domaines d'activités outre le Cyclisme. Ils ne se basent pas uniquement sur leur métier d'entraîneur pour subvenir à leur besoin quotidien.

10. Que pensez-vous du degré de médiatisation du Cyclisme ?

La médiatisation	Nb. cit.	Fréq.
Peu médiatisé	6	100%
TOTAL OBS.	6	100%

Le problème de médiatisation est un fait grandement déploré dans le tableau 10. Ainsi, tous nos répondants ont jugé que le cyclisme est peu médiatisé au Sénégal avec un pourcentage global de 100%. Ceci peut s'expliquer par le manque de sensibilisation autour de cette discipline et le fait qu'il n'y ait pas de programme spécialisé dans les télévisions de la place et les journaux n'en parlent que très rarement et pour la plus part du temps cela se passe sur un bref flash d'information.

11. Recevez-vous des rémunérations en tant qu'entraîneur ?

Les rémunérations	Nb. cit.	Fréq.
Oui	4	66,70%
Non	2	33,30%
TOTAL OBS.	6	100%

Moyenne = 2 Ecart-type = 1,02

L'analyse du tableau 11 montre que la majorité de nos sujets reçoivent une rémunération soit 66,70% de la population étudiée et 33,30% ne le perçoivent pas. Ceci peut s'expliquer par le fait que la plus d'entre eux pratique le métier d'entraîneur en tant que profession et d'autre en tant que passion. Mais aussi, par le fait que certains d'entre évolue dans le privé et son bien financièrement.

12. Quels sont les problèmes que vous rencontrez en tant qu'entraîneur ?

Les problèmes rencontrés	Nb. cit.	Fréq.
problème de matériel	4	66,70%
manque de compétition	5	83,30%
manque de piste	6	100%
manque de subvention	2	33,30%
TOTAL OBS.	6	

Moyenne = 2,35 Ecart-type = 1,23

Les problèmes rencontrés par les différents répondants sont dû à un manque de compétition soit 83,30% de la population totale.

Ce problème régit par le fait qu'il y a 2 ans que le Sénégal n'a plus de Tour du Sénégal et les randonnées qui se tenaient auparavant n'ont plus lieu où se font de plus en plus rare. Le manque de vélodrome est un fait répété par nos répondants soit la population totale. Un manque de subvention a été déploré par bon d'entraîneurs soit 33,30%. Il sied de reconnaître que le problème de matériel est un fait important à reconnaître soit 66,70% de la population étudiée.

13. Quelles solutions préconisez-vous ?

Les solutions énumérées	Nb. cit.	Fréq.
augmenter la subvention	5	83,30%
créer un vélodrome	6	100%
donner les moyens aux entraîneurs	4	66,70%
donner les moyens à la fédération	1	16,70%
rouvrir la ligue	4	66,70%
TOTAL OBS.	6	

Moyenne = 2,11 Ecart-type = 1,26

Les solutions préconisées par les entraîneurs sont de donner les moyens aux entraîneurs soit 66,70%. Ensuite, il faut une création de vélodrome car c'est dans les vélodromes que les entraîneurs ont plus le temps pour voir les cyclistes tourner et rectifier le plus possibles les erreurs engendrées lors des entraînements soit 100%.

Cependant, il faut augmenter la subvention octroyée à l'encontre du mouvement cycliste remarque fait par certains répondants soit 83,30% de la population totale. Ensuite, 66,70% des sujets prônent pour une réouverture de la ligue de Dakar pour pouvoir donner aux cyclistes un temps suffisant de compétition et éradiquer le manque d'entraînement ressèment déploré.

Enfin, 16,70% d'entre eux exhortent une accréditation de moyens à la fédération pour que les subventions puissent être effectuées.

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives

SOLUTIONS ET PERSPECIVES

CHAPITRE V : SOLUTIONS ET PERSPECTIVES

Constats :

Suite aux différents axes de réflexions et aux réponses ainsi reçues nous pouvons dire que :

- o La majorité des coureurs professionnels ont duré dans la pratique cycliste ;
- o Peu de coureurs ont pratiqué le cyclisme pour une profession mais plutôt comme un loisir ;
- o Très peu d'entre eux ont eu à participer dans des compétitions et obtenu des résultats probants dans les différentes catégories ;
- o Certaines structures comme les écoles de formations et clubs sont incontournables dans le parcours et l'évolution d'un coureur ;
- o L'environnement géographique semble jouer également un rôle important dans la carrière cycliste. Le fait d'habiter en zone rural semble être un facteur défavorisant la pratique du cyclisme ;
- o La majorité des coureurs ont un passé sportif dans d'autres disciplines ;
- o La non médiatisation est un des fléaux notoires dans la majorité des réponses ainsi obtenues;
- o Le manque de compétition régional et national est un des éléments qui a favorisé le retard ainsi noté par le cycliste Sénégalais ;
- o Le sponsoring, le manque de moyens matériels et financiers, les problèmes de gestions administratives sont des facteurs limitant de la performance de notre cycliste ;
- o L'absence de vélodrome est un aspect notamment déploré par la plupart des entraîneurs et administrateurs ;
- o Le manque de moyen financier et matériel sont des facteurs limitatifs pour le développement du cyclisme.

Difficultés

Les difficultés ainsi notées :

- Le problème de la médiatisation : les médias Sénégalais sont un peu à l'affût de ce qui doit se faire en générale. La plupart des médias ne sont pas au courant ou n'acquiert pas tellement d'importance aux compétitions organisées sur le territoire national ;
- Le problème de sponsor : Les sponsors ont la ferme réputation de mettre leur argent leur argent là où la visibilité de leur produit se fera le plus sentir ;
- Le manque de moyens matériels et financiers : le matériel cycliste coute cher. Il peut atteindre facilement les 3 à 5 millions de franc. Un bon vélo de compétition coute entre 2 à 3 millions, le maillot national coute 70000 franc, les chaussures 40000 franc et 20000 franc. L'alimentation du coureur coute cher, un cyclistes doit avoir une bonne hygiène alimentaire, avoir un bon massage après chaque entrainement voire chaque compétition ;
- Le manque de compétition, d'entrainement, le manque de piste d'entrainement sont des facteurs qui font que rivaliser avec les pays d'occident et du monde entier devient un problème.

Les axes de réflexions

- Doit-on maintenir l'effort sur le développement des écoles de cyclisme ?
- Ne doit-on pas rouvrir les ligues régionales et nationales pour une meilleure valorisation du Cyclisme Sénégalais ?
- Ne doit-on pas proposer des championnats et compétitions majeures (nationales) dans les catégories précédentes les séniors (benjamins, minimes, cadets etc.) ?
- Ne doit-on pas renforcer la structuration des clubs au niveau de l'accueil et de l'accompagnement des coureurs cadets, juniors et séniors ?
- Ne doit-on pas renforcer le recrutement des cadets et juniors en provenance des autres disciplines sportives?
- Comment former des adolescents de 16- 17 ans en plein questionnement concernant leur avenir, dans une discipline où les meilleures performances arrivent vers 26 ans?
- Comment faire pour mener de front une politique de sport de haut-niveau et une politique de développement du sport de masse?

Propositions

- o Un plus grand nombre de recrutement des coureurs de 12 ans et plus

Actuellement aucune action ne permet aux clubs de se mobiliser pour le recrutement de coureurs âgés de 12 ans et plus et pour ceux il faut :

- ▀ Le parrainage ;
- ▀ L'approbation des familles et l'accès à leur fils dans la discipline en proposant un calendrier de compétition qui ne fera pas entrave à l'éducation de leurs enfants ;

- o **Recrutement au sein des autres disciplines sportives :**

- ▀ L'attribution de bon vélo, ou un prix de licence attrayants vers des personnes possédant ou ne possédant pas déjà une licence sportive pour valoriser le sport cycliste ;
- ▀ Des stages cyclistes à destination des autres sportifs et entraîneurs afin d'augmenter le nombre de licenciés et d'effectifs dans le volet administratif pour promulguer l'activité.

- o **Valorisation des clubs :**

- ▀ Le cahier des charges ne se base pas sur des résultats sportifs ou une participation à un calendrier de compétitions, ni même sur un budget minimal ;
- ▀ La qualité de l'encadrement (nombre, qualification, statut, nombre d'heures) ;
- ▀ La qualité des entraînements et du suivi des coureurs (nombre, fréquence, contenus, pluridisciplinarité...);
- ▀ La vie fédérale du club, notamment sa capacité à animer le territoire régional à travers des actions de promotion et d'organisation de compétitions.

- o **Valorisation des Pôles:**

- ▀ Le double projet est une priorité de la FSC qui est une reprise des compétitions et la réinstallation des ligues dans toute l'étendue du territoire nationale ;
- ▀ Les pôles espoirs actuellement en place sont à bout de souffle pris en tenaille entre l'érosion des effectifs cadets et juniors et le manque de moyen et de compétition des coureurs ;

- ▀ Mise en place des conventions avec les clubs formateurs identifiés précédemment et les clubs déjà présent (et/ou création d'équipes pro), qui se serviront des pôles comme d'un réservoir, sous un modèle de centre de formation et ainsi pour pouvoir mettre en place une réouverture de certaines ligues pour un cadre compétitif beaucoup plus conquérant.
- ▀ Le manque de calendrier car lors d'une invitation les dirigeants essayent de rassembler à la va-vite les meilleurs du moment en sachant que la plus part d'entre eux ne résident pas Dakar voilà autant de facteurs qui font que le cyclisme Sénégalais ne peut pas encore avoir de représentants dans les plus hautes marches de podiums international.
- **Réouverture des ligues :**
Rouvrir les ligues régionales et celle de Dakar pour une meilleure valorisation des pôles. Une réouverture des ligues entrainerait une meilleure adhésion et donc une ascension des pratiquants et des participants à des compétitions d'ordre nationale ce qui favoriserait l'implication des médias et donc une éminente promulgation du sport Cycliste.
- **Subventionnement du cyclisme :**
 - ▀ Subventionner le Cyclisme pour une meilleure intégration des autres sportifs.
 - ▀ Pour résoudre ce genre de problème il faudrait développer des partenariats entre les fabricants de matériel cycliste en proposant une forme de crédit-bail avec ces entreprises et en réduisant une grande partie du coût du matériel sur l'état, une autre tranche sur la fédération et les clubs et l'autre sur la famille. Ce moyen permettrait aux plus jeunes de s'essayer dans ce sport sans que cela ait une conséquence pécuniaire fâcheuse pour la famille.
- **Donner les moyens à la fédération et aux structures telles que les clubs, ligues :**
 - ▀ Une structure sportive ne saurait se développer sans le soutien d'une fédération ou par le ministère du sport en charge.
 - ▀ Dans l'optique d'attirer du public et redonner envie aux gens de regarder les compétitions cyclistes, il ressort à l'Etat et aux administrés de ménager tous les efforts possibles pour une stratégie dynamique et implicative de ce public dans la valorisation du Cyclisme au Sénégal. Sur ceux il faut que les fédéraux, les clubs, les ligues, les cyclistes perçoivent régulièrement une subvention pour ainsi donner un Cyclisme Sénégalais la valeur qu'il doit occuper dans le sphère sportif Sénégalais.
 - ▀ Le cyclisme est un sport athlétique et il nécessite beaucoup d'énergie et un bon suivi médical comme alimentaire.
- **Trouver des sponsors et créer des centres de formations modernes et appropriés :**

- ▀ La création de centre de formation en Cyclisme est essentielle pour son développement. Par ailleurs, une entrée tardive dans le cyclisme sur route ou sur piste n'est pas rédhibitoire pour obtenir de bons résultats et atteindre les scènes internationales. Mais avoir une bonne base de formation sur une discipline sportive quelconque pourrait être un atout indispensable pour l'extension de ce sport.
 - ▀ Toute sorte de partenariats peut exister et l'intérêt peut être différent, on peut rechercher tout d'abord, à travers ces partenariats des sponsors aptes à financer le club mais aussi un moyen de mettre en place des animations de sortes à attirer le plus de pratiquants possible.
 - ▀ Afin d'attirer des jeunes il faut avoir une politique active de prospection en créant des écoles de formations et proposer des compétitions dans les différentes catégories.
- **L'importance des médias :**
- ▀ Cependant, aujourd'hui des efforts doivent être fournis surtout par les chaînes nationales et privées pour diffuser toutes les courses à temps et en direct car la plus part d'entre elles sont accessibles de manière hertzienne dans toute l'étendue du territoire national. L'avantage est que la majorité de ces chaînes sont accessible depuis Internet ce qui offre la possibilité de voir les compétitions partout dans le monde. Les clubs doivent ménager de gros efforts pour médiatiser les randonnées qu'ils organisent, il s'agit là de créer des pôles de communication entre eux et les chaînes locales pour tenter de montrer toutes les compétitions qu'ils organisent dans le territoire national. Grâce à un travail important fait par le club et la volonté d'améliorer l'image du club ils pourront développer leur propre canal de diffusion des courses depuis le site Internet du club rattaché à la chaîne de diffusion de la compétition.
 - ▀ Ce qui pourrait contribuer aussi à développer la médiatisation du cyclisme au Sénégal est la création d'une nouvelle compétition en parallèle au Tour du Sénégal c'est-à-dire un championnat national. Il s'agirait d'un championnat qui aurait pour effet d'augmenter le nombre de pratiquants et d'adhérents dans la discipline, d'élargir les pôles, de permettre aux cyclistes d'être plus compétitifs afin de pouvoir répondre à quelques exigences au niveau international. Cela permettrait aussi la détection de nouveaux talents, une implication beaucoup plus radicale des médias, un sponsoring plus élargi, un cadre compétitif beaucoup plus performant. Il est en effet primordial pour un sport d'être présent, visible et de là être accepté par l'auditoire. D'une certaine manière le rôle de vitrine qu'occupe les médias (montrer tout ce qui se fait actuellement de spectaculaire ou de nouveau) ne serait atteint que si le sport en question se donne les moyens pour changer les perspectives. Il est clair que si le championnat du Sénégal ne peut pas être suivi régulièrement le public ne sera pas captivé par ce sport...

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives

CONCLUSION

CONCLUSION

Le cyclisme a la chance d'être un sport à maturité tardive, pour ainsi ne pas être contraint à imposer une formation précoce à ces futurs champions, à la différence d'autres disciplines tels que la gym ou la natation où les plus haute performances sont obtenues précocement. Le cyclisme doit se donner du temps et surtout mobiliser l'énergie de ses clubs vers le recrutement de nouveaux pratiquants âgés de 15 ans et plus. Il faut élargir la base de la pyramide, qui doit se situer à 14 ans et non pas à 20 ans pour voir émerger au sommet une élite.

Ainsi, tout au long de notre étude, nous avons voulu montrer les problèmes auxquels le cyclisme Sénégalais souffre et essayer de proposer des solutions que nous avons jugées plus opportunes. Pour ce faire, nous avons élargi nos pôles de recherches en essayant de toucher le plus de personnes ressources possible. Enfin, il s'agissait pour nous de trouver les points qui poussent le cyclisme Sénégalais dans un anonymat profond et de formuler des propositions pour l'éradication ce fléau.

Dès lors, pour mieux éradiquer les maux dont souffre le cyclisme et prôner une meilleure valorisation des pôles il faudra prêcher un élargissement des axes de recrutements et ouvrir les perspectives. Il faut libéraliser l'affiliation à la fédération, aux clubs et en étalant les moyens matériels, financiers de sorte que le Cyclisme ait une structure rigide et extensible pour pouvoir un jour militer à un sacre international.

Donc une politique une communication s'impose et ceux en ouvrant des grillent d'information. Il faut faire l'état des lieux, exhorter une mise en place de sites internet mis à jour régulièrement et un investissement dans une stratégie de sensibilisation et d'implication du public sans que ce public ne viole l'éthique du sport Cycliste.

L'aspect marketing est une chose primordiale d'autant plus que le Cyclisme est un sport pas assez connu sur l'étendue du territoire nationale. Il s'agit pour l'heure de faire une politique d'urgence pour trouver la manière la plus approprié pour faire connaître ce sport à un plus grand auditoire possible et donc promulguer l'intérêt de sa pratique pour prêcher l'autorité étatique à participer à son épanouissement.

Développement du cyclisme au Sénégal :

Problèmes et Perspectives

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages consultés :

1. BOLATRES S. - **Histoire du cyclisme**. Académie de Dijon Novembre 2004
2. « **Cyclisme : Technique, Compétition, Entraînement, Compétition** » R. Chappatte, J. Augendre, Ed. **Amphora** » 1964.
3. **Cyclisme sur route : Initiation- Entraînement- Compétition**. Daniel clément, Editions Amphora 1977.
4. **Delore M. Ma bicyclette : technique-entretien-réparations**, Editions Amphora 1978.
5. Publié par J. HOLTZ dans: **Jargon et culture vélo** Jeudi 08 Juin 2006.

Mémoires utilisés :

6. « **Contribution au développement de l'escrime au Sénégal** ». Présenté et soutenu par Moustapha Ndiaye, 2008.
7. « **La Pétanque au Sénégal : les problèmes liés à son développement** ». Présenté et soutenu par : Boubacar Badji, 1998.

Dictionnaire et logiciel d'études utilisés :

8. LE PETIT LAROUSSE 2000
9. ENCYCLOPEDIE UNIVERSALIS 2011
10. ENCARTA 2008
11. SPHINX 4.5

Sites internet :

12. WIKIPEDIA
13. <http://www.au-senegal.com/cyclisme>
14. <http://www.fsc.sn>
15. <http://www.ffc.fr>
16. <http://www.sudonline.sn/spip.php?article14629>.
17. <http://www.uci.com>

ANNEXES

QUESTIONNAIRE DESTINE AUX CYCLISTES

Ce questionnaire que nous avons l'honneur et le plaisir de vous administrer entre dans le cadre d'un mémoire de Maîtrises en Sciences et Techniques des Activités physiques et Sportives (STAPS) portant sur le thème : DEVELOPPEMENT DU CYCLISME AU SENEGAL : PROBLEME ET PERSPECTIVE

En vous garantissant un complet anonymat de vos réponses, nous vous remercions d'avance de votre précieuse collaboration.

Répondez aux questions en cochant la case qui correspond à votre réponse ou en remplissant l'espace réservé à la réponse.

1- Depuis quand pratiquez-vous le cyclisme masculin?

0-4ans 4-8ans 8-12ans 12ans +

2- Qu'est-ce qui vous a motivé à pratiquer le cyclisme ?

Loisir passion profession
 Autre à préciser

3-De quelle catégorie faites-vous partie?

 Non

4-Etes-vous membre d'un club ?

Oui Non

5- Pratiquez-vous un sport autre que le cyclisme ?

Oui Lequel?

Non :

Pourquoi ? :

6- Quel est votre niveau de pratique ?

National International Juste pour le loisir

7- A combien de séances vous vous adonnez par jour ?

1 fois 2 fois 3 fois 4 ou plus

8- Où vous entraînez-vous ?

9- Comment trouvez-vous l'état de vos terrains d'entraînement (routes) ?

Mauvais Bon Très bon

10- Quel est votre niveau de satisfaction technique des séances d'entraînements ?

Faible Moyen Bon Très bon

11- Quel est votre niveau de satisfaction quant aux moyens matériels ?

Médiocre Acceptable Moyen Bon Très bon

12- Quelles sont vos domaines d'activités en dehors du Cyclisme ?

13- Que pensez-vous du degré de médiatisation du Cyclisme ?

Peu médiatisé Médiatisé Très médiatisé

14- Avez-vous déjà participé à une compétition ? :

National : Non Oui

Si Oui ? Combien de fois ?

1 fois 2 fois 3 fois 4 fois 5 fois ou +

International : Non Oui

Si Oui ? Combien de fois ?

1 fois 2 fois 3 fois 4 fois 5 fois ou +

15- Quels sont les problèmes que vous rencontrez en tant que pratiquant ?

16- Quelles solutions préconisez-vous ?

QUESTIONNAIRE DESTINE AUX ENTRAINEURS

Ce questionnaire que nous avons l'honneur et le plaisir de vous administrer entre dans le cadre d'un mémoire de Maîtrises en Sciences et Techniques des Activités physiques et Sportives (STAPS) portant sur le thème : DEVELOPPEMENT DU CYCLISME AU SENEGAL
PROBLEME ET PERSPECTIVE

En vous garantissant un complet anonymat de vos réponses, nous vous remercions d'avance de votre précieuse collaboration.

Répondez aux questions en cochant la case qui correspond à votre réponse ou en remplissant l'espace réservé à la réponse.

1- Depuis quand pratiquez-vous le métier d'entraîneur de Cyclisme ?

0-5ans 5-10 ans 10-15ans

2- Qu'est-ce qui vous a motivé à pratiquer le métier d'entraîneur de Cyclisme ?

Loisir Passion Profession

Autres à préciser :

3- Etes-vous affilié dans un club de Cyclisme en tant qu'entraîneur ?

Oui Non

4- Quel est votre niveau de qualification ?

Sans formation Initiateur
 Amateur Professionnel

5- Comment jugez-vous le niveau du Cyclisme au Sénégal?

Faible Moyen Bon Très bon

6- Quel est votre niveau de satisfaction quant aux moyens matériels ?

Médiocre Acceptable Moyen Bon Très bon

7- Pensez-vous que votre type d'entraînement peut rivaliser avec le type continental voire mondial ?

Oui Non

Si OUI pourquoi ?

Si Non pourquoi ?

8- Comment expliquez-vous le manque de représentant sur la haute marche du podium continental et mondial ?

Fautes de moyen Manque d'entraînement Faute de planning

Autres à préciser :

9- Quelles activités professionnelles exercez-vous outre le Cyclisme ?

10-Que pensez-vous du degré de médiatisation du Cyclisme ?

Peu médiatisé Médiatisé Très médiatisé

11- Recevez-vous des rémunérations en tant qu'entraîneur ?

Oui Non

12- Quels sont les problèmes que vous rencontrez en tant qu'entraîneur ?

13- Quelles solutions préconisez-vous ?

GUIDE D'ENTRETIEN

1. Depuis quand on a commencé à pratiquer le cyclisme au Sénégal ?
2. Comment trouvez-vous l'évolution de la pratique du cyclisme Sénégalais ?
3. Quels sont les maux dont souffre le cyclisme actuellement ?
4. Pensez-vous que c'est le fait qu'il n'y a pas les bonnes personnes à la bonne place ?
5. Qu'est-ce qui fait que le Tour du Sénégal n'a plus sa notoriété d'antan ?
6. Quel est la place des médias dans la valorisation du cyclisme ?
7. Qu'est-ce qui fait que les cyclistes Sénégalais ne sont pas le plus souvent sur les podiums internationaux ?
8. Quels sont les problèmes que vous rencontrez ?
9. Quelles solutions préconisez-vous ?

Le record de l'heure

Battre le record de l'heure cycliste constitue toujours un enjeu prestigieux. C'est l'occasion d'exploits humains, mais aussi une excellente mise au ban d'essai des innovations technologiques.

Si le Britannique Herbert Lidell-Cordis couvre 32,153 km dans l'heure en 1882, le premier record de l'heure officiel est établi le 11 mai 1893 par Henri Desgrange (35,325 km). Au début du XX^e siècle, le Français Marcel Berthet et le Suisse Oscar Egg vont successivement s'approprier le record. Le 18 août 1914 à Paris, Oscar Egg couvre 44,247 km dans l'heure. Cette performance ne sera améliorée qu'en 1935 par le Français Maurice Richard (44,777 km). Le 21 octobre 1935, l'Italien Giuseppe Olmo est le premier à dépasser 45 km dans l'heure (45,067 km) ; il établit sa performance au Vigorelli de Milan, vélodrome qui deviendra un lieu de prédilection pour ces tentatives.

Le 7 novembre 1942, Fausto Coppi s'approprie le record (45,848 km) ; l'image du *campionissimo* vidé de ses forces découragera longtemps quiconque de se remettre en piste. Il faut attendre un autre champion d'exception, Jacques Anquetil, pour que le record soit battu (46,159 km, le 29 juin 1956). Ercole Baldini, Roger Rivière, Ferdinand Bracke, Ole Ritter amélioreront successivement la performance.

Le 25 octobre 1972, Eddy Merckx, peu préparé, se met en piste à Mexico. S'il s'approprie le record (49,431 km), le plus grand champion de l'histoire déclare n'avoir jamais autant souffert sur un vélo. Aussi, quand Francesco Moser décide de s'attaquer au record, il adopte une démarche totalement différente, en suivant un programme spécifique d'adaptation à l'altitude contrôlé par les médecins, dont le très controversé docteur Conconi. Il utilise également un matériel novateur : roues lenticulaires, cadre plongeant, guidon droit. Le 19 janvier 1984, il dépasse les 50 km dans l'heure (50,808 km) ; le 23 janvier, les 51 km (51,151 km).

Le record est battu le 17 juillet 1993 par le Britannique Graeme Obree (51,596 km), sur un vélo bricolé par ses soins et qui lui impose une position quasi verticale. Christopher Boardman puis Miguel Indurain vont améliorer la performance.

L'U.C.I. interdira ce type de guidon. Sans ce matériel, le record ne peut être battu. En 2000, l'U.C.I. décide donc que le nouveau record de l'heure est celui qui a été établi par Eddy Merckx en 1972 (49,431 km), et que, pour s'y attaquer, il faudra le faire avec un vélo identique à celui qu'utilisait Merckx à l'époque. Le champion belge qualifie lui-même cette décision de ridicule. En novembre 2000, Christopher Boardman redevient recordman de l'heure en couvrant 49,441 km, soit 10 mètres de plus que Merckx. En 2005, un quasi-inconnu, le Tchèque Ondrej Sosenka, bat ce record (49,700 km).⁸

Cycle évolutif des tours et records

31 mai 1868 : Première course cycliste

C'est au parc de Saint-Cloud à Paris qu'a lieu la première course de vélo. Le vainqueur franchit les 1 200 mètres en 3 minutes 50 secondes. La première course de ville à ville aura lieu l'année suivante, entre Paris et Rouen. James Moore, le vainqueur, parcourra les 123

⁸ www.uci.com

kilomètres en 10 heures 25 minutes, sur un vélo pesant près de 30 kilogrammes. L'engouement pour la bicyclette est tel que l'Union vélocipédique de France sera créée en 1881 afin de gérer le calendrier des compétitions.⁹

1 juillet 1903 : Départ du premier Tour de France

Partie le 1er juillet de Montgeron dans l'Essonne, 60 coureurs prennent le départ du Tour de France à Paris. Organisé par le journal sportif "l'Auto", que dirige Henri Desgrange, le tour se déroule en six étapes de Paris à Paris via Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes. La plus grande course cycliste jamais organisée en France arrive à Paris au parc des Princes le 18, consacra le cycliste français d'origine italienne Maurice Garin surnommé "Le ramoneur", qui remportera l'étape, et le tour, avec trois heures d'avance sur ses concurrents. Sur les 60 cyclistes présents au départ seuls 20 franchiront la ligne d'arrivée.¹⁰

29 juin 1919 : Le Tour de France reprend sa course, avec le maillot jaune en prime

Après une interruption de trois ans, le Tour de France est à nouveau organisé. La course précédente s'était terminée en 1914, une semaine avant l'entrée de la France dans la Première Guerre mondiale. C'est un Tour endeuillé par la mort au combat de plusieurs coureurs qui débute avec une nouveauté : le maillot jaune, qui récompense le premier coureur du classement général. Le français Eugène Christophe sera le premier à porter ce maillot aux couleurs du journal « l'Auto », le 19 juillet.¹¹

3 juillet 1953 : Création du maillot vert

Le Tour de France a cinquante ans et met en place une nouveauté : le maillot vert. Ce dernier récompense le meilleur sprinter évalué par un système de classement par points. Ainsi, le maillot jaune, qui revient au premier du classement général, n'est plus le seul prix convoité du Tour de France.¹²

juillet 1970 : Création du maillot blanc

⁹ « Histoire de Paris - Course –Wikipédia- Histoire du Cyclisme »

¹⁰ « Histoire du Tour de France - Journal L'Auto »

¹¹ « Maillot jaune –Journal L'Auto »

¹² « Histoire du Tour de France - Maillot jaune - Maillot vert. »

Le maillot blanc s'ajoute aux maillots jaune et vert du Tour de France. Il récompense le jeune coureur le mieux placé au classement général et concerne uniquement les cyclistes de moins de 25 ans.¹³

juillet 1975 : Le maillot à pois est créé

Le maillot à pois récompense le meilleur grimpeur. Pourtant, ce classement avait été mis en place dès 1933 et consistait à attribuer des points en fonction de la difficulté des montagnes à franchir. Désormais, le premier du classement pourra revendiquer ses exploits à l'aide de ces gros pois rouges sur fond blanc. Richard Virenque battra tous les records en le remportant pour la septième fois en 2004.¹⁴

EXTRAITS DES REGLEMENTS OFFICIELLES DU CYCLISME

II-3-1 Les règles principales du cyclisme

ARTICLE 1 : ORGANISATION

L'épreuve (nom de l'épreuve) est organisée par (nom et adresse de l'entité organisatrice) sous les règlements de la fédération Sénégalaise de Cyclisme. Elle se dispute du (date début de l'épreuve) au (date fin de l'épreuve).

ARTICLE 2 : TYPE DE L'EPREUVE

L'épreuve est réservée aux athlètes de catégories (*catégories*¹⁵). Elle est inscrite au calendrier FSC (*catégorie*¹⁶).

L'épreuve est classée au (*classe*¹⁷).

ARTICLE 3 : PARTICIPATION

Conformément à l'article 2.1.005 du règlement FSC, l'épreuve est ouverte aux équipes suivantes : types (*d'équipes*¹⁸).

¹³ « Histoire du Tour de France - Maillot jaune - Maillot vert. »

¹⁴ « Histoire du Tour de France - Richard Virenque - Maillot à pois »

¹⁵ Possibilité : « Homme élite professionnel » 1^{ière} cat. », « 2^{ième} cat. », 3^{ième} cat. », « Hommes moins de 23ans », « Hommes junior », « Femmes 1^{ière} cat. », « Femmes juniors »

¹⁶ Possibilité « 1^{ière} cat. Hommes », « dames », « juniors »

¹⁷ Possibilité : « Elite Nationale », « Fédérale Espoirs », « Fédérale Hommes Junior », « Elite Dames », « Fédérale Dames Junior »

Conformément à l'article 2.2.003 du règlement FSC, le nombre de coureur par équipe est au minimum (nombre minimum) et de maximum (nombre maximum) de coureurs.

ARTICLE 4 : PERMANENCE

La permanence de départ se tient, le (dates et horaires de l'ouverture) à (adresse de la permanence).

La confirmation des partants et le retrait des dossards par les responsables d'équipes se fait à la permanence de (horaire du début) à (horaire de fin), le (date).

La réunion des directeurs sportifs, organisée suivant l'article 1.2.087 du règlement FSC, en présence des membres du collège des commissaires, est fixée à (horaire) et aura lieu à (adresse de la salle de réunion).

ARTICLE 5 : ORDRE DE DEPART POUR LEPROLOGUE ET LES CONTRE LAMONTRE

(L'organisateur établit l'ordre de départ des équipes. L'organisateur appliquera les critères objectifs suivants : descriptions des critères appliqués).

(les équipes sont libres de déterminer l'ordre de départ de leurs coureurs).

ARTICLE 6 : RADIO COUREUR

Les informations de courses sont émises sur la fréquence (fréquence utilisée).

ARTICLE 7 : ASSISTANCE TECHNIQUE NEUTRE

Le service assistant technique neutre est assuré par le (nom du prestataire)

Le service est assisté au moyen de (*nombre et types de véhicules*¹⁹).

ARTICLE 8 : INCIDENTS DE COURSE DANS LES DERNIERES KILOMETRES

-Etape en ligne

Selon l'article du règlement FSC 2.6.027, en cas de chute, de crevaison ou d'incidents mécanique dûment constaté, dans les trois derniers kilomètres d'une étape en ligne, le ou les coureur(s) accidenté(s) est (sont) crédité(s) du temps du ou des coureur(s) en compagnie du

¹⁸Reprendre la liste des équipes admises en fonction de la classe de l'épreuve organisée

¹⁹Donner la répartition entre moto et voiture

ou desquels il(s) se trouvai(en)t au moment de l'accident. Son ou leur classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.

Si à la suite d'une chute dûment constatée dans les trois derniers kilomètres un coureur est dans l'indisponibilité de franchir la ligne d'arrivée, il sera classé à la dernière place de l'étape et crédité du temps du ou des coureur(s) en compagnie du ou desquels il se trouvait au moment de l'accident.

-Etape contre la montre par Equipes

Selon l'article du règlement FSC 2.6.228, en cas de chute, de crevaison ou de d'incident mécanique dûment constaté, après sous flamme route dans une étape contre la montre par équipes, le ou les coureur(s) accidenté(s) est (sont) accrédité(s) du temps ou des coéquipiers(s) en compagnie du ou desquels il(s) trouvai(en)t au moment de l'accident.

Si à la suite d'une chute dûment constatée après le passage sous flamme rouge un coureur est dans l'indisponibilité de franchir la ligne d'arrivée, il sera crédité du temps ou des coéquipiers en compagnie du ou desquels il(s) se trouvai(en)t au moment de l'accident.

-Etapas en ligne avec arrivée au sommet

Toutefois, conformément à l'article 2.6.029 du règlement FSC, les dispositions ci-dessus, ne sont pas applicables en cas d'arrivée en sommet, sauf si accident se produit avant l'ascension. Toutes discussion concernant les qualifications « arrivée en sommet », et en « avant l'ascension » est tranchée par le collège des commissaires²⁰.

ARTICLE 9 : MODALITES DES RAVITAILLEMENT LORS DES CONTRE LA MONTRE PAR EQUIPES.

Lors des étapes suivantes (dates et nom des étapes concernés), qui se disputent contre la montre par équipes, l'organisateur a prévu : description des modalités²¹).

ARTICLE 10 : DELAI D'ARRIVEE

En fonction des caractéristiques des étapes, les délais d'arrivée ont été fixés comme suit :

(Liste des étapes avec pourcentages applicables à chacune)

²⁰Lister la date et le nom de chaque étape contre la montre et celles arrivant au sommet

²¹Utiliser l'article uniquement si l'épreuves comportes une étape contre la montre par équipe

Conformément à l'article 2.6.032 du règlement FSC, le collège des commissaires peut prolonger les délais d'arrivée après consultation de l'organisateur.

ARTICLE 11 : CLASSEMENTS-BONIFICATIONS-REPORTS

Les classements suivants sont établis :

(Le nom de chaque classement)

(La description du système/critères de classification pour chaque classement)

(Le mode de départage des ex aequo pour chaque classement)

(Les particularités relatives à la classification en cas d'arrivée sur piste 12 et en circuit 13)

(Le mode de reports des temps réalisés lors des étapes de contre la montre par équipes 14)

ARTICLE 12 : LE PRIX

Les prix suivants sont attribués :

(Toutes les informations sur les prix ; nombre, montant, grills, condition d'attribution, etc.)

Le total général des prix distribués à l'épreuve est (*montant*²²).

ARTICLE 13 : ANTIDOPAGE

Le règlement antidopage de la FSC s'applique intégralement à la présente épreuve.

Le contrôle antidopage a lieu à (*adresse de tous les locaux antidopage de l'épreuve et dates correspondantes*).

ARTICLE 14 : PROTOCOLE

Conformément à l'article 1.2.112 du règlement FSC, les coureurs suivants doivent se présenter quotidiennement au protocole :

- Les (*nombre*) premiers de l'étape
- Les leaders des classements annexes suivants : (*nom des classements*)

Ils se présenteront dans un délai de maximum de (*nombre*) de minutes après leur arrivée.

²²Se référer aux Obligations Financières de la Fédération pour connaître les montants minima obligatoires

En outre, à l'arrivée de l'épreuve, les coureurs suivants doivent également se présenter au protocole final :

- Les (*nombre*) premiers de l'épreuve
- Les vainqueurs des classements annexes suivants : (*nom des classements*)

ARTICLE 15 : PENALITES

Le barème de pénalités de la FSC est le seul applicable.²³

²³ www.uci.com