

## Annexe 4 - Proposition des équipes DN pour l'adaptation des catégories BMX FFC (Hommes)

Idées directrices :

- Améliorer la lisibilité du schéma d'ensemble des catégories et simplifier les critères de montée-descente entre catégories, notamment l'accès à la catégorie « Elite ».
- Regonfler l'effectif de la catégorie « National » qui s'est considérablement réduite ces dernières années.
- Permettre aux pilotes de 25 ans et plus qui ont un bon niveau, de rester ou d'accéder à un niveau intermédiaire entre la catégorie « Elite » et les catégories challenge.
- Remédier au manque de lisibilité de la catégorie « National », dont l'appellation n'est pas suffisamment significative (niveau difficile à situer pour les non initiés) et est source de confusion avec l'appellation « Division Nationale ».
- Continuer à permettre aux meilleurs Juniors de courir dans une catégorie adaptée à leur niveau, afin de les préparer au plus haut niveau (notamment international). Ce qui n'empêche pas de conserver le regroupement de tous les Juniors lors du Championnat de France, avec un titre de Champion de France Junior.
- Revoir la catégorie « Hommes 17-24 », calquée sur la catégorie UCI/UEC correspondante, mais qui est très nombreuse et permet difficilement aux pilotes Juniors insuffisamment aguerris de rivaliser face à des pilotes plus matures.

Propositions :

- Supprimer la limite d'âge supérieure de la catégorie « National ».
- Rebaptiser la catégorie « National » en « Elite 2 ».
- Par voie de conséquence, rebaptiser la catégorie « Elite » en « Elite 1 ».
- La catégorie « Elite 2 » devient le point de passage obligé vers le plus haut niveau, la catégorie « Elite 1 » (montées-descentes entre ces 2 catégories).
- La catégorie « Elite 2 » est alimentée par les meilleurs pilotes des catégories challenge (cadets 2, diverses catégories challenge pour les hommes de 17+) et les pilotes les moins bien classés de la catégorie « Elite 2 » descendent dans les catégories challenge correspondantes.
- Séparer la catégorie challenge « Hommes 17-24 » en une catégorie « Hommes 17-18 » et une « catégorie Hommes 19-24 »<sup>1</sup>.

Points restant à affiner :

- Effectifs cibles des différentes catégories et critères de montée-descente.
- Critères transitoires de montée-descente pour passer le plus rapidement possible de la situation actuelle à la situation cible.
- Critères de qualification pour les Challenges Européen et Mondial<sup>2</sup> (sachant que pour les catégories internationales officielles, les pilotes de 19 ans et + de la catégorie « Elite 1 » courent en « Elite Men », et les pilotes de 17-18 ans des catégories « Elite 1 » ou « Elite 2 » courent en « Junior Men »).

Conséquences pour les « Divisions Nationales » :

- Les équipes de Divisions Nationales, restent composées uniquement de pilotes de niveau reconnu, figurant dans les catégories « Elite 1 », « Elite 2 », « Elite Dame » (ces appellations homogènes renforcent la lisibilité).
- Réflexion en cours sur les points de bonus des catégories « Elite 1 » et « Elite Dame » (bonus égaux ou non, valeur par rapport à la catégorie « Elite 2 »), à caler en fonction des effectifs des 3 catégories.

---

<sup>1</sup> Variantes possibles : statu quo ; une catégorie H 17-18 + une catégorie H 19-29 (avec CPP H19-24 et H25-29)

<sup>2</sup> Par exemple, pour la catégorie Men 17-24 : 9 premiers 19-24 de la Coupe de France ELITE 2 + 3 premiers du CPP H17-18 + 3 premiers du CPP H19-24 + 1 Réunionnais ; pour la catégorie Men 25-29 : 9 premiers 25-29 de la Coupe de France ELITE 2 + 6 premiers du CPP H25-29 + 1 Réunionnais (s'il y a moins de 9 pilotes 25-29 en ELITE 2, on complète avec les suivants du CPP H25-29) ; pour la catégorie Men 30+ : 9 premiers 30+ de la Coupe de France ELITE 2 + 6 premiers du CPP H30+ + 1 Réunionnais (idem).