



## 2<sup>ème</sup> CONGRES NATIONAL DU CYCLISME POUR TOUS

MAISON DU SPORT FRANCAIS  
COMITÉ NATIONAL OLYMPIQUE ET SPORTIF FRANÇAIS  
PARIS

**SAMEDI 27 FEVRIER 2010**

«CYCLISME POUR TOUS ET VELO POUR CHACUN,  
SPORT SANTE ET PRATIQUES AU QUOTIDIEN»





# SOMMAIRE

---

<b>Discours de bienvenue</b> .....	P 3
<i>Jean Michel Brun</i>	
<b>Discours d'ouverture du Congrès</b> .....	p 4 - 5
<i>David Lappartient</i>	
<b>Débat Forum introductif sur le Cyclisme pour Tous</b> .....	p 6 - 16
<i>Patrick Chasse.</i>	
Les enjeux du Cyclisme pour tous à la FFC .....	p 7 - 8
Intégrer le mouvement sportif dans les évolutions récentes du vélo en ville et dans les schémas de développement du cyclisme pour le plus grand nombre.....	p 9 - 12
Partager l'espace et le temps sur la route, un besoin de sécurité pour l'entraînement comme pour les épreuves de masse.....	p 13
Le suivi des prescriptions médicales du vélo : valoriser les acquis du haut niveau pour le grand public .....	p 14
Les apports de la démarche Développement Durable de la FFC.....	p 15
Synthèse sur les orientations de la FFC .....	p 16
<b>Atelier 1 :</b> .....	p 17 - 24
<b>Activités du Cyclisme Pour Tous à la FFC, Cyclisme pour Tous et Environnement</b>	
<b>Atelier 2 :</b> .....	p 25 - 34
<b>Structurer l'apprentissage du vélo</b>	
<b>Atelier 3 :</b> .....	p 35 - 42
<b>Vélo et santé</b>	
<b>Conclusion</b> .....	p 43
Allocution de Clôture du Congrès	

# Discours de bienvenue

*Jean Michel Brun  
Vice président délégué,  
représentant le Président du CNOSF*



**Monsieur le Président, Cher David, Monsieur le Représentant, Cher Thomas, Monsieur le Directeur Général de la Gendarmerie Nationale, Cher Roland, Mesdames et Messieurs, Très chers amis sportifs**

Il y a toujours des moments d'émotion dans une vie et l'organisation au sein d'une institution comme la nôtre, cet accueil aujourd'hui, à plus d'un titre, me remplit le cœur et me réjouit. Je voudrais d'abord excuser l'absence de Denis Masségia qui est aux Jeux d'Hiver de Vancouver. Nous croisons les doigts, dans la mesure où nous espérons à tout le moins pouvoir égaler le score de Salt Lake City ; nous le saurons et nous formons des vœux très sincères à destination de Julien qui va s'engager pour le slalom tout à l'heure.

La Maison du Sport Français est votre maison et c'est pour ça que je suis très heureux à plus d'un titre de vous y accueillir.

J'ai une conviction profonde, c'est que la fertilisation croisée des compétences et des expériences se trouve être le fondement même du sport et je crois qu'aujourd'hui, plus que jamais, l'organisation de ce 2<sup>ème</sup> congrès du Cyclisme pour Tous s'inscrit dans une démarche qui met en perspective la capacité qu'a le mouvement sportif de réunir, mais aussi d'unir, dans le cadre d'actions conjointes, et mettre en perspective les moyens nécessaires à la réalisation de ces actions conjointes ; c'est une force parce je crois que l'avenir appartient à ceux qui sauront sortir du cercle fermé, replié. Il va plus que jamais, falloir oser, parce que c'est un mot fort, pour tendre vers les autres, tendre à un moment donné à faire en sorte que nous puissions de manière conjointe réaliser des actions communes dans l'intérêt du plus grand nombre.

Donc, votre démarche aujourd'hui, qui s'inscrit dans ce cadre là, retient toute notre attention, et je pense personnellement que le sport est un fleuve fertile et bienfaisant, dans la mesure où il a cette capacité d'irriguer autour de soi, dans la mesure où il a la capacité de créer des synergies, dans la mesure où il a la capacité de rassembler de manière constructive, dans l'intérêt du plus grand nombre.

Cette démarche est fondamentale et tout simplement, je voudrais dire que la démarche du mouvement sportif emprunte d'humanisme, soyons fiers de nos valeurs, donne un sens à la vie.

Alors, je dirais très simplement à vous toutes et à vous tous qui êtes ici, soyez remerciés, du fond du cœur, pour votre engagement et vos contributions. C'est aussi la fierté de notre pays, c'est aussi la fierté de l'engagement du mouvement sportif parce que c'est vous, sur le terrain, qui portez et préservez nos valeurs qui sont essentielles dans cette société qui a besoin de repères ; et bien, très sincèrement, mes vœux les plus chaleureux vous accompagnent dans vos travaux au sein de cette maison qui est la vôtre.

Merci beaucoup.



# Discours d'ouverture du Congrès



*David Lappartient  
Président de la Fédération Française de Cyclisme*

Monsieur le Vice Président Délégué du Comité National Olympique et Sportif Français, Mon Général, Chers collègues, Mesdames, Messieurs,  
Je souhaiterais tout d'abord vous accueillir au nom de la Fédération Française de Cyclisme pour ce deuxième congrès national du Cyclisme pour Tous, mais également, remercier le Comité National Olympique Sportif qui met à notre disposition ce magnifique amphithéâtre Nelson Paillou. C'est aussi le symbole de l'ancrage de notre fédération et du sport pour tous au sein de cette grande maison qu'est le Comité National Olympique Français ; et puis, puisque nous sommes ici, je souhaiterais aussi féliciter bien sûr nos athlètes qui en ce moment, sont en train de ramener des Jeux Olympiques de Vancouver un certain nombre de médailles pour notre Comité National Olympique, pour notre pays tout simplement, et nous avons en plus, la chance d'avoir des épreuves en prime time en heure française, ce qui nous permet aussi de découvrir certaines disciplines que nous ne voyons pas forcément habituellement et ce qui fait aussi tout l'attrait et tout l'enjeu de ces jeux olympiques.

Le Cyclisme pour Tous est au cœur des préoccupations de la Fédération Française de Cyclisme, mais aussi de ses ambitions.

Je connais bien cette discipline pour avoir été, lors du dernier mandat, Président de la Commission Internationale au niveau de l'UCI du Cyclisme pour Tous et donc, il y a un souhait très fort de notre Fédération de développer encore le cyclisme pour tous.

La Fédération Française de Cyclisme n'est pas uniquement une fédération de cyclisme sur route ; il y a chez nous, et vous le verrez, une vraie diversité de l'ensemble des pratiques.

La Fédération Française de Cyclisme, ça n'est pas non plus une seule fédération de compétition bien au contraire, elle s'ouvre sur tous les enjeux du cyclisme, mais je dirais même tous les enjeux du vélo.

J'ai eu l'occasion, lors du Congrès Fédéral, qui s'est tenu, Chère Brigitte Lapébie, à Bagnères de Luchon, de rappeler combien notre fédération s'ouvrait et peut être qu'un jour, il faudra même l'appeler Fédération Française de Vélo, tant le vélo est encore plus large que le cyclisme dans l'ensemble de ses pratiques et aujourd'hui, nous allons bien parler de l'ensemble des pratiques et pas simplement de celles bien sûr de la compétition.

Lors de ce congrès de la semaine dernière, j'ai présenté le projet fédéral 2010-2013 intitulé « un vent de modernité » que vous avez dans l'ensemble de vos dossiers.

Ce projet marque une nouvelle ambition pour la fédération, une réorientation, mais aussi un changement de cap sur certaines actions, pour s'élargir à une pratique beaucoup plus diverse et pour faire en sorte que notre fédération soit encore plus au cœur des enjeux de la société et notamment des enjeux du vélo.

Le Cyclisme pour Tous constitue assurément une opportunité et un atout pour la FFC. Diversité des pratiques, je vous l'ai dit, à travers des pratiques que vous connaissez bien : les Cyclo-sportives, un certain nombre d'organismes sont ici, ce sont peut être celles que l'on connaît le plus avec de très très belles organisations ; elles constituent à la base, un des lieux de pratique essentiel du Cyclisme pour Tous, mais vous allez voir que ces pratiques se sont encore élargies et là aussi, des problématiques nouvelles arrivent.

Enjeu aussi, Roger Bordeau, le Président de la Commission Cyclisme pour Tous au sein de notre fédération, le sait bien, les épreuves de proximité.

Beaucoup de compétiteurs sont à la marge finalement entre la compétition et le loisir, ils veulent faire du loisir et puis de temps en temps s'essayer un petit peu à la compétition ; c'est valable dans le cyclisme, c'est valable aussi dans beaucoup d'autres sports et nous devons être capables d'accueillir cette population, notamment, à travers l'ensemble de ces épreuves de proximité mais aussi de tenir compte de, simplement, le fait que, en France, la moyenne d'âge et l'évolution nous permettent de pratiquer du sport de plus en plus âgés, et les catégories master ont pleinement aussi leur place au sein de notre fédération et nous devons encore mieux les intégrer comme mieux intégrer les disciplines nouvelles ; je pense au vélo couché, je pense également à d'autres disciplines ou pratiques qui se développent comme les rando-sportives, je pense aussi à des pratiques comme celles du VTT et notamment, à travers l'ensemble des sites VTT que nous avons en France et le travail que nous faisons avec l'ensemble des professionnels, je pense aux syndicats des moniteurs français et avec toutes celles et tous ceux qui concourent au développement de l'ensemble des pratiques.

Nous nous saisissons également de nouveaux sujets. Notre sport est populaire, parce que dans l'imaginaire général, ce grand événement qu'est le Tour de France, existe depuis une centaine d'années.

Des itinéraires de légendes ont vu le jour : nous avons tous en mémoire des belles étapes du Tour de France et pourquoi ne pas capitaliser sur ces itinéraires et faire en sorte que ces itinéraires complets, de grandes étapes alpestres du Tour de France mais aussi de grandes étapes tout court, ou d'autres itinéraires qui passent dans des endroits magnifiques de la France, puissent être labellisés comme des itinéraires cyclistes ou des itinéraires de légende ; c'est un des projets que nous avons à la Fédération Française de Cyclisme et les collectivités territoriales sont très demandeuses de ces orientations. Nous aurons, sans doute, prochainement avec les départements de France et les Communautés, des entretiens pour labelliser un certain nombre d'itinéraires. Vous avez bien vu, notre cyclisme et notre sport, le vélo (c'était d'ailleurs le thème n° 4 du projet fédéral), est au cœur d'une société durable.

Nous avons la chance, et nous ne l'avons pas suffisamment mise en valeur, de pratiquer un sport qui s'intègre dans l'environnement, qui est non polluant et qui s'ouvre à toutes les catégories sociales. Compte tenu des 18 millions de pratiquants, c'est un vrai vecteur de levier économique.

Nous sommes au cœur d'une société durable, il nous faut rappeler la place du vélo dans ce développement de la société qui assurément, concourt aussi à un atout fondamental pour notre sport.

Cette évolution sociétale, rend aujourd'hui le vélo tendance. De nouvelles pratiques apparaissent et les fédérations qui, traditionnellement ancrées sur des pratiques assez anciennes sont un petit peu longues à s'ouvrir aux nouvelles pratiques, sont souvent ancrées à des pratiques assez anciennes et ont du mal à accueillir de nouveaux publics. Nous avons la chance d'avoir presque tous les ans de nouvelles disciplines qui apparaissent ; je pense au free style en BMX, je pense au Flat, à la Rampe, au Dirt, je pense aussi au Bike polo, qui arrive et qui se développe dans les milieux urbains, le vélo urbain se développe également et intègre nos enjeux.

Le vélo comme facteur de santé est également un enjeu majeur. Nous avons tendance dans le cyclisme à imaginer que ce sport était parfois synonyme de dopage donc contraire à la santé.

En quelques années, avec les efforts considérables qui ont été faits par l'ensemble des acteurs du monde du vélo, nous sommes passés de cette situation négative en France à une situation où finalement le vélo est facteur de santé et où chacun se préoccupe maintenant de plus en plus de sa santé. Chacun regarde aussi comment il peut pratiquer un sport non traumatisant qui lui permet d'être en bonne santé, de surveiller sa ligne. Le vélo est assurément le sport qu'il faut pour cela, cet enjeu concourt à ramener le vélo au cœur des débats de société, mais ce vélo se pratiquera aussi dans des domaines sécurisés.

Un des enjeux auquel nous avons à faire face au sein de notre fédération, est la sécurisation des pratiques.

Le débat sur le port du casque anime l'ensemble des acteurs du Comité de Promotion du vélo.

Faut-il légiférer pour porter le casque en vélo ?

Je pense qu'aujourd'hui, compte tenu de la dangerosité de certaines pratiques dans les milieux urbains, il faut peut être s'interroger, peut être pas sur l'ensemble du territoire, mais au moins dans les milieux urbains, afin d'imposer le port du casque, ce qui, je pense, permettrait d'éviter un certain nombre de traumatismes qui peuvent parfois conduire à des situations dramatiques.

Notre fédération est une fédération riche d'une multitude de disciplines : 9 disciplines, chacune ouverte à l'ensemble des pratiques de Cyclisme pour Tous. Elles ont toutes un volet compétition mais ont toutes aussi un volet Cyclisme pour Tous qui fait aussi l'intérêt de notre sport. Dans ce thème du congrès, Cyclisme pour Tous, Vélo pour Chacun, chacun de nous, quelle que soit sa pratique, quelle que soit son envie, peut au sein de notre fédération trouver sa place et notre fédération a effectivement cette ambition à travers son nouveau projet.

La FFC est aussi jeune ; contrairement à l'image que certains en ont, les statistiques de nos licenciés montrent bien que notre fédération rajeunit et a de plus en plus de jeunes, c'est une réalité et nous devons en tenir compte.

Vous l'avez bien compris, l'ambition de notre fédération c'est d'être la fédération de tous les pratiquants et de tous les usagers du vélo, le Cyclisme pour Tous et le vélo pour chacun sont donc bien sûr, au cœur de nos préoccupations.

Alors, avant de laisser place aux différents débats, je voudrais quand même saluer les deux chevilles ouvrières de ce congrès, Roger Bordeaux, Président de la Commission Cyclisme pour Tous dans notre fédération et infatigable défenseur du cyclisme pour tous avec qui notre fédération se positionne sérieusement sur l'ensemble de ces sujets et apparaît comme une fédération leader en la matière et remercier aussi Patrick François qui a mis sur place ce congrès.

Et enfin, ce congrès a été rendu possible avec le soutien de nos partenaires, merci à Isostar, l'un de nos partenaires de terrain, qui s'est joint à nous pour organiser ce second Congrès du Cyclisme pour Tous.

J'aurai l'occasion avec vous de participer aux différents groupes de travail et je remercie également tous les intervenants qui ont bien voulu se mobiliser pour pouvoir être avec nous aujourd'hui ; avec une belle journée comme celle ci, nous aurions été bien sur le vélo, mais ensemble, nous allons contribuer à faire progresser le Cyclisme pour Tous pour que notre fédération, mais au-delà même, tous ensemble, nous puissions encore plus largement nous ouvrir sur les pratiques du vélo.





# Débat

## Forum introductif sur le Cyclisme pour Tous



*Présentation et animation:*  
**Patrick Chasse.**  
*Journaliste Eurosport T.V*

### 3 thèmes

1. Quel rôle du Cyclisme pour Tous comme vecteur d'accueil de nouveaux publics dans les activités du Cyclisme ?
2. De quelle façon intégrer le mouvement sportif dans les schémas de développement vélo de l'Etat et des Collectivités ?
3. Quels sont les nouveaux services à développer en direction des licenciés et de ces nouveaux pratiquants ?

### Les invités

**Hubert Peigné** : Délégué Interministériel aux politiques cyclables, le M. Vélo du Gouvernement, poste créé en 2006, ancien Directeur Départemental de l'Equipement dans le Bas-Rhin, Directeur Régional de l'Equipement en Région PACA.

**Général Roland Gilles**, Directeur Général de la Gendarmerie Nationale et champion de France de cyclisme de la Gendarmerie.

**Isabelle Gautheron**, Directeur Technique National de la FFC, a rejoint la Fédération il y a un an, conseillère technique auprès du Ministre, athlète de très haut niveau, six fois championne de France, recordwoman du 200 et 400 m et médaillée de bronze aux championnats du monde, 4<sup>ème</sup> place aux JO en vitesse.

**Cyrille Guimard**, Directeur Sportif de Roubaix Lille Métropole, vainqueur de 7 étapes du Tour de France, 2 médailles de bronze aux championnats du monde de cyclisme. Il conduit à Roubaix un projet de vélodrome et de centre de formation du cyclisme.

Ancien Directeur Sportif de Bernard Hinault et Laurent Fignon (7 victoires dans le Tour de France).

**Roger Legeay**, Manager 2000 à 2008 des équipes Peugeot Z et Crédit Agricole, Ancien Président de la Ligue du Cyclisme Professionnel, Ancien Président international des groupes sportifs.

**Nicolas Mercat**, co-fondateur du bureau d'études Altermodal, spécialisé dans les politiques cyclables et les mobilités douces.

**David Lappartient**, Président de la Fédération Française de Cyclisme, également élu local, Maire de Sarzeau.



# Les enjeux du Cyclisme pour Tous à la FFC

---

Ce premier débat de la matinée porte sur les enjeux et le rôle du sport pour tous au sein de la Fédération Française de Cyclisme

## Cyclisme pour Tous, un enjeu de société, un enjeu de santé publique

Les Fédérations sportives se sont progressivement structurées depuis la fin des années 80 pour élargir leur base de pratique à un public plus large. Le contexte sociétal, culturel, familial social, économique évolue. Avec la sédentarisation progressive des activités professionnelles et des déplacements, le besoin d'activité physique et de sport joue un rôle majeur de santé publique. Ces mutations sociétales impactent nécessairement les fédérations sportives, en particulier la Fédération Française de Cyclisme et les amènent à repenser leur schéma de développement.

Cette nouvelle demande de Sport pour Tous est exigeante, diversifiée. Elle implique des nouveaux services, mais aussi de l'exaltation, de l'imaginaire et de nouveaux espaces.

## Cyclisme pour Tous, un enjeu de Développement Durable

La pratique du vélo est un sport pratiqué en pleine nature et peut répondre à nombre d'enjeux du Développement Durable. La Fédération se doit d'être exemplaire en la matière, au travers de ses propres activités mais aussi parce que le vélo répond bien aux enjeux du Développement Durable.

## Cyclisme pour Tous, un enjeu de pratiques diversifiées

Toutes les disciplines du vélo sont concernées par le Cyclisme pour Tous, au-delà des pratiques traditionnelles du cyclisme sur route, de la piste et du cyclo-cross :

- Depuis plus de 25 ans, les grandes épreuves de cycloport à l'instar de la Marmotte par exemple, attirent des publics diversifiés bien au-delà de nos licenciés
- Le VTT depuis les années 80 a profondément renouvelé l'image et la pratique du vélo dans le grand public
- Les disciplines comme le BMX, le freestyle attirent des jeunes et contribuent à enrichir l'image du cyclisme avec les succès que l'on connaît aujourd'hui
- Le vélo couché, nouvelle discipline au sein de la Fédération s'ouvre encore aujourd'hui sur des publics nouveaux au travers de pratiques tout aussi variées de compétition, records, raid, randonnée...

## Cyclisme pour Tous, un enjeu économique

Toutes les tranches d'âge sont concernées par le Cyclisme pour Tous, depuis l'apprentissage pour les plus jeunes, jusqu'au rôle important de maintien en activité physique des personnes âgées. Un tiers des licenciés pratiquent de fait le Cyclisme pour Tous.

Au-delà de notre seule Fédération, l'étude commanditée par Hubert Peigné, coordinateur interministériel des politiques cyclables, a montré l'enjeu économique du vélo avec 5.4 milliards d'euros et 35.000 emplois dans la distribution, la construction mais aussi le tourisme, les services, sans oublier l'impact du vélo en terme de santé publique estimé à 5.6 Md € par an.

## Cyclisme pour Tous, un enjeu de structuration pour la FFC

L'organisation de l'accueil de ces nouveaux publics est un enjeu structurel majeur pour la Fédération. Les pratiques se modifient, les demandes deviennent plus exigeantes et la Fédération est confrontée à une concurrence marquée d'autres fédérations. Toutes ces mutations demandent une connaissance fine des atouts, des faiblesses de la Fédération, un positionnement clair et des modifications structurelles :

- Dans les années 50, les licenciés entraient tout de suite à la Fédération par la compétition.
- Dans les années 70 : les écoles de cyclisme permettent de préparer les enfants en amont de la compétition. Après les écoles de cyclisme, les jeunes peuvent continuer de pratiquer en famille comme ils peuvent évoluer vers la pratique compétitive.
- Dans les années 80 : l'irruption du VTT dans le monde du cyclisme va venir renouveler l'image du vélo. Tout en impliquant de nouvelles épreuves, il ouvre la pratique sur des publics diversifiés.
- Dans les années 90 : le développement des épreuves cycloportives permet d'ouvrir la base de la pyramide à des publics plus larges tout en permettant à d'anciens compétiteurs d'y revenir.





## Décloisonner les différentes pratiques du vélo, ouvrir la FFC vers de nouveaux publics

*Hubert Peigné, M. Vélo du Gouvernement*

L'ouverture de la Fédération sur des publics nouveaux et sur les grands débats sociétaux, au travers du Cyclisme pour Tous est une bonne politique parce que le cloisonnement entre pratiques concurrentes du vélo nous fait du mal. Tout le monde n'est pas dans tout et chaque fédération a un rôle spécifique à jouer en tirant partie de son histoire, de ses atouts, de son positionnement. Je suis cycliste depuis toujours, je travaille dans le vélo urbain depuis 30 ans, et suis dans cette fonction de « Monsieur Vélo » depuis 2006. Mes attributions se portent principalement sur le vélo loisir et le vélo urbain et la pratique sportive n'est pas mentionnée. Cette fonction de « Monsieur Vélo » a été créée par plusieurs Ministères, Jeunesse et Sports en faisait partie par le biais du vélo loisirs mais curieusement pas la Santé. Le vélo, au-delà du seul cyclisme peut effectivement transformer la vie quotidienne. Le premier contact avec la FFC s'est fait sur la question de l'apprentissage avec le MCF. Bertrand Rabatel, directeur du MCF est venu me trouver pour soutenir cette dimension de l'apprentissage du vélo. Une étude est en cours pour recenser l'existant et devrait aboutir à un travail sur un référentiel commun aux différents acteurs de ce domaine dans le courant de 2010. Puis La FFC a pris l'initiative de nous rencontrer pour avancer sur les itinéraires de légende et de référence. Nous avons convenu qu'il serait possible de travailler avec les Fédérations Départementales sur ce sujet.



## Le rôle du MCF dans le chantier du Cyclisme pour tous :

**500 moniteurs au service de l'apprentissage et de la remise en selle pour tous, enfants, jeunes, personnes âgées...**

*Bertrand Rabatel, Directeur des MCF*

Le MCF (Moniteurs Cyclistes Français) rassemble 500 moniteurs Brevets d'Etat. Ces moniteurs forment tous types de personnes depuis les enfants de 3 ans jusqu'aux compétiteurs de haut-niveau. La France compte 18 millions de pratiquants réguliers du vélo, 26 millions si l'on élargit à une pratique plus occasionnelle. Mais tous les Français ne pratiquent pas : 30 % des enfants ne font jamais de vélo et 60 % des jeunes et adolescents très peu ou arrêtent parce que l'image du cyclisme et plus généralement du vélo n'est pas toujours bonne et valorisée. Avec le vélo urbain, le vélo est redevenu à la mode, tendance. L'industrie réfléchit sur l'image du vélo parmi les séniors en recherche d'activité de loisirs. Cette activité portée peu traumatisante est parfaitement adaptée à la remise en activité des personnes âgées mais la remise en selle n'est pas facile et demande la mise en oeuvre d'exercices adaptés à ces publics pour s'y remettre. En 2007, le Cabinet de Jean Louis Borloo a souhaité faire travailler tous les acteurs de la filière autour du vélo sur cette question de l'apprentissage.



## Une nécessaire adaptation de nos structures aux nouveaux enjeux

*Isabelle Gautheron, D.T.N de la FFC*

La FFC bénéficie d'un véritable maillage d'Ecoles de vélo pour assurer les apprentissages de base, sous toutes ses formes. Le BMX, le free style apportent des dimensions nouvelles très intéressantes pour l'apprentissage de l'équilibre et de la conduite. Une adaptation des clubs par la formation des dirigeants et encadrants est indispensable pour accompagner ce mouvement. Nous avons besoin de travailler ensemble pour accueillir une fraction de ces 18 millions de pratiquants du vélo...

Le Cyclisme pour Tous, une activité transversale aux différentes disciplines.

Le Cyclisme pour Tous est par définition une activité transversale aux 9 disciplines de la FFC. Chacune dans son domaine peut intégrer cette fonction. Il n'existe pas de sous-commission loisirs dans la discipline VTT par exemple. Les grandes manifestations emblématiques comme la Forestière, ou la Roc d'Azur intègrent à la fois des épreuves de très haut niveau et du grand public pour tous. Les activités VTT loisirs relèvent donc des 2 commissions Cyclisme pour Tous et VTT. Vélo pour tous a vocation d'être transversale dans chaque discipline, c'est également le cas de la commission vélo couché qui a vocation à couvrir le haut niveau, la pratique compétitive et la pratique de loisir.



## L'élite a aussi un rôle à jouer, le haut niveau est prêt à aider

*Roger Legeay*

L'imaginaire de la FFC est lié à la compétition. Le rôle de l'élite est évident pour développer le Cyclisme pour Tous : rôle sportif, rôle éthique. Au sein de la FFC et de l'histoire du cyclisme, l'élite a certes un devoir de résultats, mais aussi un devoir d'éthique. Elle ne doit pas non plus se désolidariser de la base. Les dirigeants et les coureurs professionnels entretiennent des relations de proximité avec la base comme dans aucun autre sport. Le Tour de France permet cette proximité des grands champions avec leur public. Ces derniers participent également volontiers à des épreuves de masse comme les cyclosporives. Le secteur du haut niveau est prêt à aider et accompagner le développement du Cyclisme pour Tous. Le Cyclisme pour Tous peut aussi inciter les jeunes à venir vers le vélo et tirer vers le haut même si ça n'a pas été le cas ces dix dernières années. Le cyclisme de haut niveau doit retrouver de l'éthique du sport et de l'émotion, retrouver la foi pour faire sortir les vélos le dimanche... et le reste de la semaine.



*Carlos Da Cruz :*

L'image du milieu pro est forte et le sentiment d'exemplarité est évident même s'il reste du travail à faire. Leur rôle est notamment important vis-à-vis des nouvelles générations sur le port du casque. Le casque est obligatoire en course chez les pros, en stage et à l'entraînement. L'exemplarité concerne également les questions d'éthique du sport et des efforts très importants sont faits par le milieu pro pour parvenir à un sport propre.



## Intégrer le mouvement sportif dans les évolutions récentes du vélo en ville et dans les schémas de développement du cyclisme pour le plus grand nombre

Le vélo a connu une véritable révolution ces dix dernières années. Après une baisse continue de la pratique en milieu urbain depuis plus de 50 ans, le vélo est de retour en ville. Les collectivités ont engagé des investissements importants pour mieux le prendre en compte. Les vélos en libre service accompagnent et médiatisent ce retour. Mais beaucoup de parents ont encore des scrupules à laisser sortir leurs enfants sur la voie publique. Quel rôle peut jouer la Fédération Française de Cyclisme pour que le vélo soit mieux pris en compte ?



### Revenir au Cyclisme pour Tous, s'est d'abord réinvestir le vélo mode de transport

*Cyrille Guimard*

Au premier abord, les besoins du haut niveau en infrastructures et services peut paraître antinomique des besoins du plus grand nombre. En réalité, ils sont très complémentaires. L'élite a besoin d'une base pour recruter, en retour, l'élite peut être une locomotive pour médiatiser le vélo et attirer un public large, les deux sont complètement imbriqués. La Fédération est représentative d'un grand nombre de familles du cyclisme, route, VTT, cyclo-cross, BMX avec toutes ses familles. Au-delà de ses familles d'activité traditionnelles, la Fédération doit cependant réinvestir les enjeux du vélo mobilité. Il y a 50 ans, le vélo était d'abord un moyen de transport pour aller au travail et à l'école, et même au sein des armées à une certaine époque. Pendant la résistance, il a joué un rôle important. Nous avons eu une vraie histoire du vélo mobilité en France, au même titre que les PaysBas. Elle a été niée et oubliée. A partir des années 60, la politique du tout voiture a été mis en oeuvre, la voie publique a été pensée en fonction de la seule voiture et le vélo s'est trouvé de fait exclu, dépassé.

Revenir au Cyclisme pour Tous, s'est réinvestir le vélo mobilité, nous le voyons avec les Vélib. Le vélo a fait son retour à Paris, pour aller au théâtre ou visiter la ville. Il est redevenu un outil de transport à part entière. C'est certes lié aussi aux préoccupations environnementales, mais également à son côté pratique et bon pour la santé. Mon principal sujet d'inquiétude est l'inadaptation de la voie publique pour le vélo aujourd'hui. Les voies vertes offrent de belles opportunités pour le vélo loisirs, la promenade, les ballades en forêt mais il doit pouvoir aussi être pratiqué sur la voie publique.

### Le vélo n'est plus à sa place en ville. La FFC a une taille critique pour jouer un rôle d'influence auprès des collectivités qui aménagent

*Général Roland Gilles*

J'ai deux familles d'adoption, la Gendarmerie et le vélo. Je confirme qu'il existe un développement important de la pratique du vélo. Avec près de 3.5 millions de vélos achetés chaque année, soit plus de 5 vélos pour 100 habitants, la France se place au 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> rang mondial en termes d'achat par habitant. Elle compte de 18 à 25 millions de pratiquants habituels ou occasionnels. Le vélo urbain connaît un véritable engouement et les agglomérations portent aujourd'hui la pratique. 30 villes en France proposent à présent des vélos en libre service et le parc se monte à plus de 40.000 unités.



La sécurité n'est cependant pas au rendez-vous pour plusieurs raisons :

- **Le linéaire d'aménagements cyclables en milieu urbain reste faible** et les politiques d'urbanisme des 30 dernières années n'ont pas anticipé ce développement. Nous avons oublié que le vélo a été un vecteur majeur de déplacement et l'automobile a tout balayé. Le vélo n'est plus à sa place telle que la ville est conçue. Dans la zone de compétence de la Gendarmerie, nous comptons annuellement 127 morts et 1300 blessés graves. Dans la ville de Paris 6 morts sont à déplorer en 2009.
- **Le comportement du cycliste** lui-même est aussi à mettre en cause. Plus d'un cycliste sur deux ne respecte pas les feux rouges, beaucoup roulent sur les trottoirs, faute d'aménagements. Les services de sécurité ne peuvent sanctionner tous ces écarts souvent imputables à un manque d'aménagements ou une inadaptation de la voirie. La Fédération a un rôle à jouer dans le respect de la règle.
- Une part importante des accidents graves ou mortels de cyclistes en milieu urbain résulte de **l'angle mort des véhicules de grands gabarits**. Le cycliste n'anticipe pas le tourne à droite du véhicule et n'est pas perçu par le conducteur.





### **La Fédération peut avoir deux orientations de travail :**

1. L'exemplarité : L'image du coureur est forte et il se doit de montrer l'exemple. Les clubs ont une responsabilité pour encadrer, donner l'exemple et prescrire le respect de la réglementation, un rôle moral pour faire de la pédagogie du comportement.
2. L'aménagement urbain ne se prête pas à la pratique du vélo, pas assez de voies et la Fédération doit jouer un rôle d'influence vers les collectivités qui aménagent. Elle représente une taille critique susceptible de se faire entendre.

### **Je voudrais rendre les villes cyclables !**

*Hubert Peigné*

#### **Nous avons perdu la « cyclabilité » de la voirie...**

Le vélo urbain est au cœur des attributions de M. Vélo. Nous en sommes au tout début de la nouvelle histoire du vélo en ville en France. Nous redémarrons une politique quand d'autres pays n'ont jamais arrêté. Les écarts de pratique urbaine restent de ce fait très importants en Europe.

Tous les pays européens ont beaucoup perdu en pratique lorsqu'ils ont arrêté de travailler sur la prise en compte du vélo dans la voirie. Rien n'est jamais acquis et c'est un travail incessant.

Nous avons d'abord perdu l'idée que la route est pour tous. Les quarante dernières années ont été marquées par un élargissement continu de la chaussée pour accueillir plus de trafic. Nous avons de fait perdu la « cyclabilité » et la « marchabilité » de la voirie.

#### **Contrairement aux idées reçues, le vélo n'est pas si dangereux en ville. Les accidents sont en nette diminution.**

##### **La baisse des vitesses reste un élément clé**

Pour ceux qui s'intéressent au sujet, il faut faire attention aux chiffres : contrairement aux idées reçues, le vélo génère peu d'accidents, notamment en ville. A cet égard, il est indispensable de bien différencier le secteur urbain et rural. Le secteur Gendarmerie, essentiellement rural concentre 120 tués à vélo sur les 150 relevés annuellement. Ce chiffre est par ailleurs passé de 250 à 150 en quelques années. Les accidents de vélo sont en diminution et diminuent plus que la moyenne générale alors même que la pratique augmente.

En secteur rural, l'impact des aménagements est peu controversé. Les collectivités ont aménagé dans les 10 dernières années plus de 8 000 km de voies vertes qui ont contribué à diminuer l'exposition au risque. En ville la clé réside dans une meilleure répartition de l'espace et une cohabitation permise par une diminution des vitesses de pointe des véhicules motorisés. Paradoxalement, une baisse des vitesses de pointes touche peu la vitesse moyenne et améliore considérablement la sécurité.

#### **L'espace pour les cyclistes peut se gagner sur le stationnement. La FFC a un rôle à jouer pour soutenir les élus dans ce sens**

Concernant le partage de l'espace en ville, la place à gagner par les cyclistes ne doit pas se faire au détriment des piétons. Elle doit d'abord se faire sur le stationnement qui stérilise un espace considérable : une voiture est en stationnement 95 % de sa vie. Sommes-nous vraiment prêts à soutenir nos élus dans ces choix politiquement difficile pour eux ? Ce soutien ne tombe pas sous le sens et toutes les Fédérations, FFC comprise, ont un rôle à jouer pour appuyer les élus dans ces politiques.

#### **En prenant bien en compte les besoins des usagers, les résultats peuvent être spectaculaires**

Dans les villes cyclables, les motivations des cyclistes de 7 à 77 ans sont simples et concrètes : le vélo, c'est facile, commode, pas cher... Les arguments en faveur de l'environnement et du Développement Durable viennent très loin derrière. Lors des deux chocs pétroliers de 1973 et 1979, les villes les plus résistantes à la crise ont été les villes néerlandaises dans lesquelles, avec 40 % de part modale du vélo, la vie quotidienne n'a pas été fondamentalement perturbée.

Les centre-villes les plus cyclables comme Bordeaux, Grenoble, Strasbourg ne sont venues que récemment au vélo en libre service après la mise en œuvre de très grands parcs de vélo en location longue durée. En termes de services, chaque outil a son domaine de pertinence. Le vélo en libre service a joué un rôle très important sur le plan médiatique mais il reste un élément parmi d'autres. De plus en plus d'exemples montrent qu'une offre d'aménagements améliorée apporte des résultats spectaculaires. Dès la création du collège de Jacou, petite ville de 4 000 habitants dans l'Hérault, la commune, le Conseil Général et le principal se sont mis d'accord sur la réalisation d'aménagements de pistes cyclables d'accès et d'un garage dans le collège. Plus de la moitié des collégiens viennent quotidiennement à vélo. Les parents se trouvent libérés de leur rôle de taxi, les familles et le Conseil Général font des économies grâce au vélo.

#### **Les associations, les clubs, les fédérations ont un rôle important à jouer**

A Strasbourg, ce sont les associations qui ont commencé. Lorsque j'étais directeur départemental de l'Équipement du Bas-Rhin, j'ai beaucoup appris à leur contact. J'apprends avec la Fubicy, la FFCT et aujourd'hui avec la FFC. Chacun a sa complémentarité et sa pertinence d'intervention.

## Le vélo a connu une vraie révolution dans les 10 dernières années mais la France reste dans le grupetto de l'Europe

Nicolas Mercat

Dans les 10 dernières années, les villes ont connu une véritable révolution du vélo. La pratique a été multipliée par 4 à Paris en 10 ans, par 5 à Lyon et a augmenté dans la plupart des grandes villes françaises. La France reste cependant dans le grupetto de l'Europe. Avec 80 km par an et par habitant, la France est en retard sur le peloton des Allemands, Suisses, Scandinaves, Européens de l'Est qui parcourent plus de 300 km par an et par habitant, sans parler des échappés Néerlandais et Danois qui caracolent en tête avec plus de 1 000 km/an/hab. Grenoble dans les années 50 avait une tradition cyclable aussi forte qu'au Pays-Bas.



### Le vélo : 4,5 Md € par an et 35 000 emplois, 5,6 Md € d'économie de santé publique

L'économie du vélo représente 4,5 milliards d'euros et 35 000 emplois, principalement dans la distribution, la fabrication, les travaux-publics au travers d'aménagements cyclables, les services mais surtout le tourisme. L'économie directe de la pratique du vélo n'est cependant pas la plus importante : les impacts sur la santé publique d'une pratique régulière du vélo peuvent être estimés à partir des travaux de modélisation réalisés par l'OMS et l'OCDE à 5,6 milliards d'euros d'économie de santé publique.

### La santé publique, argument n°1 du vélo pour tous. Avec 300 km de vélo par an et par habitant, la France peut boucher le trou de la Sécu

La santé publique doit devenir l'argument majeur à prendre en compte dans le développement du Cyclisme pour Tous. Le retour du vélo en ville et l'éclairage positif qu'ont déclenché les vélos en libre service ont rendu le vélo désirable. Ces dix dernières années, les collectivités ont investi des sommes très importantes, avec plus de 500 M€/an, et ont créé plus de 8 000 km de nouveaux itinéraires. La réussite des voies vertes est particulièrement spectaculaire avec des fréquentations de plus de 9 000 personnes/jour en pointe le long du lac d'Annecy. Quand les collectivités mettent les moyens et adoptent une réflexion globale sur les besoins et la pratique, la réponse du public est toujours au rendez-vous. Avec 10 € par an et par habitant en milieu urbain et l'équivalent sur les véloroutes et voies vertes, la France peut revenir en 10 ans dans le peloton européen de 300 km/an/hab, une économie en dépenses de santé estimée à 15 Md €/an, ce qui représente plus que le déficit de la Sécurité Sociale en 2008.

### Dans cet objectif d'atteindre 300 km/an et par habitant, la FFC peut jouer 3 rôles :

1. Participer au lobby national et local : la FFC doit prendre toute sa place auprès des collectivités et des acteurs de santé, au côté des autres Fédérations en participant aux différents groupes de travail nationaux, régionaux ou locaux.
2. Rester ouverte sur toutes les pratiques : la FFC bénéficie d'une vraie diversité de pratiques lui permettant d'être présente sur des publics larges, enfants, adolescents, seniors.
3. La FFC a un rôle majeur à jouer dans l'apprentissage ou le réapprentissage à destination de 4 cibles :
  - 1 - 1 enfant sur 3 ne fait jamais de vélo,
  - 2 - de nombreux adolescents décrochent du vélo au collège,
  - 3 - les vélos en libre service ont redonné goût au vélo, particulièrement parmi les salariés,
  - 4 - le vélo, s'est la 1<sup>ère</sup> activité physique des seniors et joue un rôle majeur en terme de santé publique, mais la majorité n'en fait jamais.

## Le milieu sportif est une force reconnue, en contact direct avec nos élus locaux. Nous devons en profiter pour faire mieux prendre en compte le vélo dans les politiques d'urbanisme

Jean-Michel Brun

En France, le vélo est gravé dans nos cœurs et plus dans nos pieds. Le milieu du cyclisme a un rôle important pour sensibiliser et convaincre en amont les acteurs de l'urbanisme de l'importance du vélo en ville, pour inscrire les cheminements doux vers les écoles, vers les équipements sportifs dans la cité. De nombreuses collectivités se positionnent sur ces questions, nous devons les soutenir dans cette voie. Le milieu sportif a également une fonction importante au plan éducatif pour sensibiliser à la sécurité. Nous restons persuadés de la possibilité d'une meilleure cohabitation entre tous les modes de transport. Le milieu sportif est une force importante, en contact régulier avec les maires de France, les Départements, les Régions. Nous avons capacité de profiter de ces effets de leviers pour sensibiliser nos élus à une meilleure prise en compte du vélo dans les politiques d'urbanisme.

## La FFC peut jouer un rôle de lobby pour une meilleure prise en compte du vélo en ville. Les élus sont prêts et réceptifs

David Lappartient, Président de la FFC, élu local, Maire de Sarzeau

Nombre d'élus ont aujourd'hui pris conscience de l'intérêt des politiques en faveur du vélo. Récemment, nous avons voté avec le Conseil communautaire un financement de 0,9M€ pour la réalisation de pistes cyclables. Beaucoup d'autres élus vont dans ce sens. La FFC peut effectivement jouer un rôle de lobby pour faire pression en faveur de la réalisation d'aménagement de loisir mais aussi de déplacements. Les élus sont beaucoup plus réceptifs, même





si certains se font encore tirer l'oreille, mais la plupart sont prêts. Il est par ailleurs important, dans le cadre des politiques de réduction des vitesses, de ne pas non plus rejeter les courses de vélo en dehors des villes. La modification de quelques petits aménagements permettent de maintenir la présence des courses en ville sans altérer la sécurité.

### **Au côté des autres Fédérations engagées de longue date sur le vélo en ville, la FFC peut être un vrai soutien pour faire avancer le code de la rue**

*Christophe Raverdy, Président de la Fubicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette)*

Nous nous sommes trop longtemps ignorés. D'autres fédérations comme la nôtre ont engagé un travail de lobbying depuis des années et du travail a déjà été fait. Les villes sont plus ouvertes pour réduire les vitesses. Le projet de Code de la rue devrait permettre aux usagers de la rue de vivre différemment et ensemble. Il s'agit d'inventer une nouvelle façon de bouger, de vivre l'espace avec le vélo, la société a besoin de ça. Dans ce cadre, le cycliste prend sa place sur la chaussée et pas seulement dans des aménagements cyclables ; l'expérimentation de tourne à droite aux feux, de sas avancés, de doubles-sens cyclables vont dans ce sens d'une meilleure cohabitation entre modes. Avec l'association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), la FFCT, et la FFC, nous pouvons peser avec le Comité de Promotion du Vélo pour être un vrai lobby. Allons-y ensemble ! Nous sommes intéressés à ce que l'information sur le code de la rue se diffuse dans le milieu du cyclisme sportif. Les autres pays européens ont fait des efforts très importants et la pratique s'est maintenue et même développée. En France, la part modale du vélo ne dépasse pas 3 %, la marge de progression est colossale.

### **Améliorer les conditions de stationnement des vélos en ville**

*Denis Cheminade*

Le mouvement sportif peut accompagner le développement de la pratique utilitaire du vélo en commençant par promouvoir l'accès à vélo vers les stades et les gymnases. S'il faut agir pour développer les aménagements cyclables en ville, il est tout aussi important de peser pour améliorer les conditions de stationnement en ville. A Paris, le stationnement est un vrai problème et les immeubles ne sont pas faits pour ça. J'ai aussi eu le désagrément de me faire voler mon vélo pendant une réunion au Ministère de la Jeunesse et des Sports ; j'ai su après coup qu'il fallait sonner, appeler un gardien et stationner le vélo au fond d'une cour.

### **Tout peut bouger si les locataires exigent des stationnements adaptés**

*Hubert Peigné*

Le stationnement des vélos est un sujet majeur. La SNCF fait des efforts pour ouvrir des garages à vélos dans les gares même si elle se fait parfois tirer l'oreille pour mettre à disposition du foncier. Le stationnement à domicile reste très problématique en habitat vertical, surtout en ville en immeuble ancien et dans les cités. La mobilisation des organismes sociaux est longue mais tout peut bouger si les locataires le demandent et exigent des stationnements adaptés. Concernant le stationnement sur les lieux d'emplois, c'est également difficile. Je travaille à la Défense et les conditions d'accès et de stationnement des vélos sont un scandale. L'EPAD commence à s'y mettre. Le projet de loi Grenelle II devrait rendre obligatoire les stationnements vélo dans les constructions neuve. Mais le problème, c'est l'existant qui concerne l'immense majorité des problèmes de stationnement. Quand l'Etat a une politique de la ville et sur les quartiers anciens, il est souvent possible d'intégrer des garages à vélo dans ces programmes. Chaque collectivité doit s'en emparer.

Concernant la sécurité, la FFC doit être présente sur les réflexions du code de la rue. L'expérience montre qu'il existe également beaucoup de sujets aussi hors de la ville. La FFCT n'a pas une approche purement urbaine et nous avons identifié un certain nombre de sujets à traiter hors milieu urbain. La FFC pourrait également participer régulièrement à des rencontres avec la DSCR.

### **Nous pouvons peser pour promouvoir la réalisation d'aménagements cyclables mais leur qualité laisse parfois à désirer**

*Christophe Brissonneau, Sociologue Université Paris Descartes*

Nous pouvons peser pour promouvoir la réalisation d'aménagements cyclables mais leur qualité laisse parfois à désirer, existe-t-il des normes iso sur les différents types de pistes, bandes, trottoir, couloirs bus ?

**Hubert Peigné** : Il n'existe pas de norme dans la voirie. Le territoire national compte 20 000 km de routes nationales, 300 000 km de routes départementales et 600 000 km de routes communales. Le Département peut appliquer les critères qu'il veut sauf sur la signalisation, les ralentisseurs et quelques autres points. La plupart des collectivités appliquent des recommandations de documents communs du réseau CERTU, SETRA, sur les largeurs, la réinsertion de voies, les pistes sur trottoir... Les aménagements sont assez différents en Europe, à Munich les pistes sont réalisées seulement sur des trottoirs larges, au Danemark entre la chaussée et le trottoir, et il existe beaucoup d'écoles techniques. Ca ne veut pas dire que l'on fait n'importe quoi. Normalement les techniciens savent répondre à 99 % des cas.

## Bien connaître les scénarios d'accidents pour assurer un lobbying efficace

*Nicolas Mercat*

Les scénarios et conditions d'accidents sont radicalement différents entre la ville et la rase campagne. En rase campagne, l'accident par percussio arrière ou latérale par un véhicule circulant dans le même sens est le plus courant et justifie pleinement des aménagements de bandes ou de voies vertes. En milieu urbain, 80 % des accidents ont lieu en intersection et sont des accidents frontaux ou latéraux. Les pistes cyclables et les aménagements ségrégatifs peuvent avoir un effet clairement négatif dans certains cas. La visibilité mutuelle entre cycliste et automobiliste est de fait un sujet majeur. Pour jouer un rôle de lobbying efficace, la FFC doit acquérir des compétences techniques sur la connaissance des scénarios accidents en milieu urbain comme en rase campagne, les diffuser en interne auprès des clubs et responsables régionaux et assurer une veille interne sur la question.

## Partager l'espace et le temps sur la route, un besoin de sécurité pour l'entraînement comme pour les épreuves de masse

Le partage de l'espace se pose en ville pour la sécurisation de la pratique quotidienne. Il se pose également pour les pratiques sportives à l'entraînement, mais aussi pour les épreuves de masse

### Mettre en place avec les collectivités des espaces d'entraînement de compétition sur route

*Cyrille Guimard*

Les coureurs ont besoin d'espaces spécifiques pour s'entraîner. Il n'est pas possible de le faire sur les pistes cyclables, elles ne sont pas faites pour ça. Dans les actions auprès des collectivités nous souhaiterions mettre en place des circuits pour des entraînements de compétition. Il s'agirait de trouver des circuits types où les clubs pourraient faire des entraînements d'intensité en groupe, du fractionné court. Sur route, cela devient vite très dangereux et une forme d'indiscipline est normale dans ces conditions d'entraînement.

### Le déplacement à vélo oui mais il ne faut pas oublier le loisir et la compétition de haut-niveau, pour lesquels nous avons besoin de circuit sur route sécurisés

*Isabelle Gautheron*

La sécurité reste le nerf de la guerre. Beaucoup de parents hésitent à laisser partir leurs enfants, notamment en Ile de France. Nous sommes tout à fait ouverts pour développer le vélo transport, beaucoup de coureurs ont d'ailleurs commencé par là. Il faut également donner sa place à la compétition. Le vélo se pratique d'abord dans la nature et nous avons besoin de créer des circuits sécurisés pas seulement sur piste. La FFCT avait fait un film utile avec les aberrations d'aménagements cyclables. Il est intéressant de le diffuser pour ne pas refaire les mêmes erreurs.

### Promouvoir des parcours d'entraînement et des itinéraires sportifs de référence dans tous les départements

*Patrick François, Chargé de Mission Cyclisme pour Tous et Développement Durable, FFC*

La FFC souhaiterait développer dans chaque Département des parcours d'entraînement et des itinéraires sportifs de référence du cyclisme français en zone rurale et péri-urbaine dans tous les départements. Il s'agirait de répondre à la demande d'entraînement des clubs tout en valorisant des itinéraires ayant un intérêt paysager et technique marqué. Ces itinéraires n'ont pas vocation à être fermés à l'automobiliste, mais la présence renforcée des cyclistes est clairement signalée. L'objectif serait avec l'Etat et les Départements d'approuver des itinéraires de référence dans chaque Département.



### Imaginer aussi un partage dans le temps de la voirie

*Jean-Louis Bourdeau, Sport Communication, organise plusieurs cyclosporives de renom*

Il n'existe pas une, mais des, pratiques du vélo, individuelles, collectives ou de compétitions ? Les réflexions et réponses en termes de sécurité ne sont donc pas les mêmes. Au-delà de la question des aménagements cyclables, il serait intéressant d'identifier des voies « cycloroulées » à forte pratique vélo mais ouvertes aux autres usagers. Dans le cas des cyclosporives les plus importantes, la fermeture de la chaussée devient indispensable. On imagine un partage de l'espace pour créer des aménagements cyclables, pourquoi ne pas imaginer un partage dans le temps pour assurer la sécurité ?





## **J'ai le plaisir de venir à Paris depuis qu'il y a les Vélib**

*Gérard Mistler, Organisateur de l'Ardéchoise*

Je me réjouis énormément de la présence de ce congrès dédié au Cyclisme pour Tous. Comme la Marmotte, l'Ardéchoise accueille des sportifs mais aussi les cyclotouristes. C'est une épreuve ouverte à tout le monde qui compte plus de 50 % de non licenciés. L'épreuve a accueilli plus de 200 000 personnes en 20 ans. Des accords avec la MAIF permettent d'assurer des non licenciés. Ces bonnes conditions permettent d'accueillir des débutants qui se mettent au vélo par défi entre copains. Deux mois après, ils achètent un vélo et deux ans après ils sont dans un club, certains jeunes deviennent même compétiteurs. Les cyclosportives jouent donc bien leur rôle d'ouverture et de pompe aspirante vers le vélo et c'est pour nous une grande satisfaction.

## **Le suivi des prescriptions médicales du vélo : valoriser les acquis du haut niveau pour le grand public**



### **Valoriser le service de référent médical pour appliquer des prescriptions médicales de pratique du vélo**

*Armand Megret, Médecin Fédéral FFC*

Le cœur de métier des médecins fédéraux reste la compétition et le cycloport mais ces compétences autour du haut niveau peuvent être mises au service d'un plus grand public. Compte tenu de ses bénéfices considérables en terme de santé publique, le vélo peut devenir une véritable prescription, préventive mais également curative dans le cadre notamment de pathologies cardio-vasculaires. Comme le rappelait Alain Calmat, « Sport pour tous et vélo pour chacun », nous avons tout à gagner à individualiser la prise en charge pour que le sujet jeune ou âgé puisse tirer partie des bénéfices du vélo. Conseils sur le vélo lui même, sur la condition physique, sur le programme d'entraînement, la Fédération a toutes les compétences en interne pour appliquer et suivre des prescriptions médicales de pratique du vélo. Il s'agit d'une piste très sérieuse de développement des clubs en agissant sur la prévention et le traitement.

La FFC souhaite s'élargir vers le plus grand nombre. Il existe 18 à 26 M de pratiquants réguliers ou occasionnels du vélo et 3 M de pratiquants assidus. La FFC souhaite donc se montrer pragmatique. Les pratiques du vélo sont très larges et la très grande majorité des pratiques n'ont pas besoin de licence, contrairement à d'autres activités comme la lutte par exemple. Nous avons donc besoin d'une ouverture vers d'autres pratiques pour mieux représenter le panel complet des pratiquants. Il s'agit pour nous de faire de la licence plus seulement un droit de participation à des compétitions mais de donner une palette de services.

Il s'agit d'un changement culturel important pour nous et comme tout paquebot important, la Fédération ne bouge pas immédiatement d'un coup de barre. Des évolutions statutaires, de mentalités sont nécessaires pour s'adapter à de nouveaux publics.

### **Les projets personnalisés de soin par le cyclisme sont un enjeu majeur dans les années qui viennent. Nous avons tout pour nous y engager**

*Jean-Luc Grillon, Médecin conseiller DRJS Champagne-Ardennes  
CREPS Vichy Auvergne et correspondant AF3V dans la Marne*

Une norme ISO 26000 non certificative est en projet sur le bien être et la qualité de vie au travail, et la responsabilité sociale. Tout acteur de la Fédération peut être impliqué dans cette révolution culturelle pour la Fédération. Avec Christophe Claudon, des Boucles de la Marne, nous avons obtenu des financements du Conseil Général, du Conseil Régional Champagne-Ardennes et du Plan national nutrition santé « bien manger, bien bouger » dans le cadre d'une action avec les boulangers sur la nutrition. Nous avons fait tout un travail d'élaboration et de traitement de questionnaires. Sur les projets personnalisés de soin, il s'agit pour nous d'un enjeu majeur dans les années qui viennent, tous les outils sont là, à la Fédération et dans les clubs, pour s'y engager.

## Les apports de la démarche Développement Durable de la FFC

### Etre conscient de nos impacts, tout mettre en œuvre pour les limiter et donner l'image d'un sport respectueux de l'environnement

*Paul Antoine Lanfranchi, Président de la commission cyclisme et développement durable de la FFC*

L'activité du cyclisme est en soit une pratique peu polluante mais certains aspects de nos pratiques peuvent le devenir :

- Des épreuves de masse rassemblant jusqu'à 17 000 participants génèrent un impact non négligeable en termes de déchets. Les spectateurs génèrent également des rejets importants dans la nature. De fait, nous ne sommes jamais chez nous nulle part et il faut rendre aux collectivités le site aussi propre que nous l'avons trouvé. Dans le cyclisme professionnel l'état de certaines routes, comme après Paris-Roubaix interroge les organisateurs sur l'image du cyclisme.
- Les pratiquants, les organisateurs comme les spectateurs génèrent également des déplacements importants. Une étude d'Amaury Sport révèle qu'un spectateur du Tour de France réalise un déplacement de 100 km en moyenne.

Ce qui fait la grandeur du cyclisme peut devenir un obstacle. Il nous faut donc être conscient des impacts que notre pratique peut entraîner et mettre en œuvre des solutions pour en limiter les effets afin que notre image ne soit pas en contradiction avec les problématiques environnementales. La commission Développement Durable de la Fédération a pour objectif de mettre en œuvre des solutions et de faire savoir que le cyclisme est un sport respectueux de l'environnement. Plusieurs pistes de travail peuvent être mises en œuvre :

- Le Trophée Label d'Or intègre dans sa labellisation les démarches pour rendre le site aussi propre.
- Le covoiturage s'est développé pour le travail, nous pouvons avoir le même réflexe pour les compétition pour les compétiteurs comme pour les visiteurs.
- Le milieu professionnel sensibilise les managers pour inciter les coureurs à ne pas jeter.
- Les patrouilles éco-cyclo ont un rôle de sensibilisation des participants pour ne pas jeter.

### Ne pas non plus exagérer les impacts environnementaux du cyclisme

*Cyrille Guimard*

Avec 700 000 spectateurs par jours, les étapes du Tour de France sont un succès mondial. Si tous les spectateurs doivent venir à vélo, nous ne sommes pas rendus ou il faudra faire des compétitions sans spectateurs. S'ils n'étaient pas venus sur le Tour ils auraient fait autre chose et se seraient de toute façon déplacés. Par ailleurs, je n'ai jamais vu un bidon après une course, ils sont tous ramassés par les spectateurs. Les impacts existent mais il ne faut pas les exagérer. Le cyclisme n'est pas le plus grand pollueur et les spectateurs du foot ne sont généralement pas moins calmes.

### La démarche de la FFC dans le Développement Durable est exemplaire

*Eric Journaux, chef projet sport durable au Ministère de la Jeunesse et des Sports*

Les Fédérations portent une compétence nationale sur leurs pratiques déléguée par l'Etat. Elles s'appuient sur des sportifs emblématiques pour véhiculer des messages, des pratiques et des comportements aux jeunes... comme aux moins jeunes. Dans le domaine du Développement Durable, la démarche de la FFC, soutenue par l'Etat, est exemplaire. Il nous faut tous partir des pratiques pour porter une démarche citoyenne.





# Synthèse sur les orientations de la FFC :

## 1. Positionner la FFC, au côté des autres fédérations, à un niveau national comme à un niveau local, dans les actions de lobbying pour pousser les collectivités à avancer sur la réalisation d'aménagements cyclables et rejoindre le peloton européen.

Cet objectif implique :

- De développer une expertise et une veille interne sur les techniques d'aménagements cyclables et sur l'accidentologie des cyclistes
- De la diffuser au niveau local et régional au sein des clubs
- De participer régulièrement au niveau national comme au niveau local, aux groupes de concertations mis en place par les agglomérations et les départements sur les schémas d'aménagement
- De faire connaître nos besoins spécifiques et proposer des aménagements propres aux pratiques sportives au travers d'itinéraires sportifs de référence dans chaque Département.

## 2. Positionner la FFC comme un acteur important de la santé

Le haut niveau permet à la Fédération de disposer de ressources internes très qualifiées dans le suivi médical. Ces ressources peuvent être mises à profit pour développer une expertise dans la prise en charge de prescription médicale du vélo pour le grand public.

Cet objectif implique :

- De pouvoir diffuser en interne ces compétences en sein des clubs
- De structurer le modèle économique potentiel de cette activité.

## 3. Positionner la FFC comme un acteur important de l'apprentissage

30 % des enfants ne font jamais de vélo et la chute de pratique est importante à l'adolescence. Par ailleurs, de nombreux salariés ou de séniors parvenant à la retraite souhaitent se remettre au vélo et n'osent pas. Grâce à son réseau important d'éducateurs et au partenariat avec le MCF, la FFC peut être un acteur important dans la remise en selle.

Cet objectif implique :

- De bien faire connaître l'action des moniteurs MCF et des clubs dans les rencontres régulières avec les collectivités dans son action de lobbying
- D'aider les clubs à identifier et dégager des ressources financières auprès des collectivités, d'acteurs institutionnels, de l'Education Nationale, de programmes de santé pour structurer cette approche.

## 4. Positionner la FFC comme un acteur important du Développement Durable

La FFC a engagé une démarche volontariste dans le domaine du Développement Durable pour limiter les impacts de son action. Il reste encore à convaincre en interne pour bien positionner ce domaine comme un enjeu d'avenir, sur la question des déchets, comme sur la question des déplacements.

Plusieurs pistes pourraient être approfondies :

- Mettre en place des filets de ramassage de déchets dans les épreuves de masse après les ravitaillements.
- Développer le covoiturage d'accès aux épreuves de masse comme pour les épreuves de proximité au niveau des clubs
- Imaginer un partenariat avec la SNCF et les Conseils Généraux sur l'accès aux épreuves pour les participants comme pour les spectateurs aux grandes épreuves.

## 5. Positionner la FFC comme un acteur économique à part entière

L'étude commanditée par Hubert Peigné a montré que le vélo représentait 4,5 Md € d'activité économique et 35 000 emplois. La FFC peut pleinement participer à ce résultat :

- mettre en valeur ses ressources humaines, un réseau de moniteurs et d'encadrants pour accompagner la remise en selle de nouveaux publics
- mobiliser ses ressources techniques et médicales dans une optique de santé pour tous
- contribuer au développement touristique grâce à la valorisation des itinéraires de légende.

Le contenu en emploi de ces activités est particulièrement fort avec plus de 15 emplois par million d'euros investi.



# Atelier 1

## Atelier 1 : Activités du Cyclisme Pour Tous à la FFC, Cyclisme pour Tous et Environnement

L'objectif de cet atelier est de dresser l'inventaire de l'ensemble du dispositif d'activités du Cyclisme pour Tous au sein de la FFC : définition, publics concernés, modes de gestion, bilan de développement, contraintes et freins, perspectives dans le cadre du plan de développement du Cyclisme pour tous à la FFC...

Modérateur : Roger Bordeau.

Intervenants : Patrick François, Paul Antoine Lanfranchi, Général Rolland Gilles.



Cet éventaire déroule tour à tour :

1. les cycloportives et le Trophée Label d'Or, le club Prestige,
2. les activités de proximité,
3. les Masters,
4. le cyclisme au féminin,
5. les vélos couchés,
6. les actions pour un cyclisme durable avec le mouvement ECO CYCLO, le Dossard Vert, les Ambassadeurs, le programme BMX et le projet Brigades vertes en VTT.

### La sécurité et l'autorisation des cycloportives

---

#### Les cycloportives à la FFC, un rôle majeur de diffusion de la pratique du cyclisme auprès d'un large public

Les cycloportives sont des épreuves de masse qui rassemblent plusieurs centaines à plusieurs milliers de participants sur un ou plusieurs parcours chronométrés avec classement par tranche d'âge et sexe. Elles empruntent généralement des itinéraires de légende ou des itinéraires ayant une qualité paysagère exceptionnelle. Elles participent pleinement à la promotion de la Région ou du Département qu'elles traversent. Ouvertes à tous, elles rassemblent des cyclistes licenciés des différentes Fédérations mais aussi une majorité des non licenciés et jouent de ce fait un rôle majeur de diffusion de la pratique du cyclisme auprès d'un très large public.

80 % des épreuves cycloportives sont sous l'égide de la FFC.

**Le Trophée Label d'Or** regroupe 19 à 20 épreuves, parmi les plus importantes du calendrier national.

**Le Club Prestige** rassemble des épreuves de référence au niveau national, sur des critères quantitatifs et qualitatifs intégrant notamment le plan d'action pour le cyclisme durable. Il ne s'agit pas d'un trophée mais d'un label pour les organisateurs. 6 épreuves font actuellement partie du Club Prestige : l'Ardéchoise, l'Ariégeoise, La Bigaut, la Marmotte, l'Etape du Tour, la Ch'ti Bike Tour. Le Club permet de démarquer des épreuves très importantes qui ne sont pas dans le Label d'Or et n'a pas vocation à intégrer des épreuves plus petites, inférieures à 1 000 participants, ce qui exclut de fait la plupart des épreuves de plaine. 3 ans sont nécessaires pour obtenir le label qui donne droit à des services et des avantages spécifiques en termes d'accueil, d'hébergement...





## Une importante hétérogénéité des modes de traitement par les Préfectures

En 2004 plusieurs épreuves ont été menacées par des difficultés d'obtention d'autorisations. Chaque épreuve doit être validée par les autorités Préfectorales de l'organisation. Le point principal de débat pour les organisateurs reste la question de la sécurité des épreuves et de l'hétérogénéité des modes de traitement d'un Département à un autre.

Depuis 4 ans, souligne **Mme Lapébie**, il est de plus en plus difficile d'obtenir les autorisations en Préfecture. Les difficultés rencontrées par les organisateurs sont nombreuses.

En Poitou-Charentes note Jean **François Saurin**, le Préfet fait signer un engagement sur l'honneur de présence de 3 ambulanciers, 2 médecins, 3 voitures balai et 15 motards. A défaut, la course ne peut avoir lieu.

Pour **Patrick Bligny** organisateur de la Claudio Chiappucci en Bourgogne, ces différences de traitement d'un département, rendent les organisateurs toujours à la merci d'un sous-préfet ou d'un commandant de Gendarmerie.

Par ailleurs les Préfets changent régulièrement et au sein même d'un Département, les conditions peuvent changer d'une année sur l'autre.

## La difficulté à obtenir ou mettre en œuvre des fermetures de routes

La fermeture des routes, susceptible de garantir une sécurité des épreuves est devenue impossible à obtenir. La consigne de respect du code de la route est irréaliste dans le cadre d'une épreuve chronométrée et les organisateurs ne peuvent pas la faire appliquer. « Il faut être fou pour organiser une cyclo sportive à présent, il n'est pas étonnant que certains mettent la clé sous la porte » souligne l'organisateur de la Hutchinson open Tours. Autant il reste possible de fermer soi même des routes sur des courses de jeunes, sur des circuits courts autant c'est ingérable sur une course de 160 km.

## L'absence de soutien des forces de l'ordre

Dans ce contexte, l'absence des forces de l'ordre se fait durement ressentir. Le soutien de la Gendarmerie est à présent devenu très difficile. En Midi-Pyrénées, les organisateurs ont chaque fois la même réponse de la Gendarmerie : « Nous n'avons plus le droit d'intervenir, on ne peut rien faire ». En Espagne, nous réalisons les mêmes démarches qu'en France mais la Gendarmerie espagnole se révèle être plus coopérative.

**Le Général Roland Gilles** souligne que la société s'est orientée fortement vers le loisir et implique donc des sollicitations nombreuses auprès des autorités. Les organisateurs doivent comprendre qu'il est impératif de sécuriser d'autres lieux que les routes empruntées par les coureurs. En période de week-end, les Brigades de Gendarmerie sont d'abord mobilisées sur les contrôles et la prévention des accidents de la route. L'époque d'une participation des forces de Gendarmerie aux épreuves est à présent terminée.

Les organisateurs notent le différentiel de traitement qui est fait entre le cyclisme et d'autres pratiques sportives comme le football qui mobilisent des forces de l'ordre considérables. Roland Gilles admet que le comportement des supporters est devenu déraisonnable et évoque une démesure effective dans le domaine du football.

**Nicolas Rougeon**, du comité départemental de la Vienne, organisateur du Tour de Poitou-Charentes qui accueille des professionnels, note que très peu d'épreuves obtiennent le soutien de la Gendarmerie. ASO et le Tour de Poitou-Charentes l'obtiennent mais la Préfecture impose un service d'ordre de 3 000 signaleurs sur les 4 jours de l'épreuve. Mais pour avoir l'engagement qu'aucun véhicule ne rentre, tous les carrefours doivent être maintenus. Cela reste très difficile sur des cyclo sportives et les motards ne remplacent pas des signaleurs fixes pour des coureurs attardés.

## Une multiplicité d'interlocuteurs

Un arrêté préfectoral ne donne que l'autorisation de donner le départ de l'épreuve. Il est par ailleurs indispensable de bien identifier et rencontrer tous les interlocuteurs pour obtenir l'ensemble des autorisations auprès du Président de Conseil Général, du Commandant de Gendarmerie, des Maires pour les arrêtés municipaux et avoir tous les arrêtés en cas de problèmes. La Préfecture ne fait pas ces démarches pour l'organisateur.

## Prendre en compte les coureurs attardés

**Jean François Saurin**, organisateur de la Michel Grain en Poitou Charentes, ancien directeur départemental en Préfecture et athlète de haut niveau souligne l'importance de prendre aussi en compte les cyclistes qui s'engagent sur des longs parcours sans en être capables. Sur ce point, la jurisprudence est claire et l'organisateur reste responsable même si le coureur ne parvient pas à la moyenne indiquée. Dans un cas de ce type, l'assurance de la Fédération, par le biais de son service contentieux se retourne contre l'organisateur. Si ce dernier n'est pas en règle, l'organisateur doit prendre les frais à sa charge.

## Une signature de responsabilité de dégradation de la voie publique.

**Mme Lapébie** fait également état d'engagements demandés par la Préfecture sur la dégradation éventuelle de la voie publique. En cas de dégradation de signalisation, de revêtement, de déchets, l'organisateur est toujours rendu responsable.

Plusieurs organisateurs prévoient un paiement des services de l'Etat ou des collectivités pour assurer le nettoyage d'après course.

# Des pistes pour améliorer les relations avec les Préfectures

---

## Organiser des rencontres régulières et très en amont avec les Préfectures et l'ensemble des interlocuteurs

Les Préfets changent mais il est indispensable d'organiser des rencontres régulières avec les services préfectoraux, pour présenter l'épreuve, faire état de toutes les mesures envisagées, solliciter des conseils et établir un dialogue personnel dense avec l'ensemble des interlocuteurs pour mettre toutes les conditions de réussite de son côté. La tenue d'un Comité de Pilotage sécurité de l'épreuve est en cela une bonne solution.

## Faire connaître le référentiel de la FFC aux Préfets

La Fédération a réalisé à l'attention des organisateurs et des services préfectoraux une circulaire présentant les modalités d'application des réglementations. Une fiche technique d'accompagnement élaborée par la FFC présente les éléments prioritaires incontournables que l'organisateur doit respecter. Cette circulaire est mise à disposition des pouvoirs publics mais de nombreuses Préfectures ne la connaissent pas encore.

## Privilégier la qualité des relations inter-personnelles

**Jean-Louis Bourdeau** propose aux organisateurs de participer aux travaux de l'Association Européenne du Cycloport pendant laquelle ces questions sont traitées. Il souligne que la qualité de la relation intuitu personae avec les services de l'Etat, avec le commandant de Gendarmerie est primordiale pour instaurer une relation de confiance.

L'organisateur de la Marmotte mentionne que sur les 50 interlocuteurs sécurité dont 18 dans les Préfectures, Conseils Généraux, Mairies, il n'y a pas une seule façon de traiter, cela dépend totalement des personnes. Il est certes plus facile pour des très grosses cyclosporives de négocier vis-à-vis d'élus, techniciens lorsqu'elles représentent des enjeux économiques importants. C'est plus difficile pour des épreuves isolées.

## Faire preuve de pédagogie vis-à-vis des pratiquants

La pédagogie vis-à-vis des pratiquants est importante et leur engagement par une signature est indispensable, même si elle ne dédouane par l'organisateur d'un passage en garde à vue ou d'une mise en examen, ça arrive. Il faut donc être blindé au plan juridique et prévoir une signature des pratiquants, une assurance complémentaire et n'avoir aucune tolérance dans ce domaine. L'assurance de la FFC permet de couvrir le risque par le biais de licence à la journée avec la présentation d'un certificat médical individuel.

## Une formation spécifique des motards et des signaleurs

A la FFC nous avons anticipé la raréfaction des appuis de services de Gendarmerie par la formation des motards qui s'appuie sur une structure ad hoc. Ce certificat de formation pourrait aller plus loin et devrait être considéré comme un véritable BE. Il permet d'assister les épreuves. Plus de 1 000 motards ont été formés dans ce cadre et offrent une compétence complémentaire aux organisateurs.

**Roland Gilles** note l'intérêt qu'il y aurait à élargir le rôle du signaleur et le doter d'un pouvoir d'injonction lui permettant de donner des priorités de circulation et gérer les flux. Cette évolution serait liée à une formation ad hoc.

## La sécurité, un budget important

Pour **Philippe Cauffiez**, organisateur, le dossier de la sécurité représente un budget de 10 000 €, avec l'appui de Gendarmes réservistes (800 € pour 20 gendarmes) et 400 signaleurs sur 180 km. Les associations de signaleurs qui ont tendance à proposer des prix de plus en plus élevés aux organisateurs avec un tarif de 40 € par signaleur alors même qu'un commissaire régional ne touche que 50 €. Les associations de motards proposent des tarifs de 80 € par moto. Certaines Fédérations négocient des tarifs élevés qui tirent les nôtres à la hausse. La sécurité engage donc beaucoup de frais qui ont de plus en plus de mal à passer auprès des partenaires. Nous engageons des formations auprès des agents communaux pour nous appuyer dans ce domaine.

## Mettre en œuvre une sécurité préventive

**Gérard Mistler** souligne l'importance de mettre en place une sécurité préventive. Sur l'Ardéchoise, **3 000 panneaux annonçant l'épreuve** sont posés 15 jours avant l'épreuve pour avertir les riverains des dates d'organisation. Une lettre est expédiée par la poste à tous les habitants avec le plan des parcours et les horaires de passage dans les communes pour les inviter à ne pas pratiquer la chaussée. De fait très peu d'automobilistes s'engagent sur l'itinéraire. 100 km de routes sont privatisées, pendant la durée de l'épreuve mais 1 200 km ne le sont pas. Ce niveau d'intervention n'est cependant accessible qu'aux plus importantes épreuves.

Le fléchage au sol doit prévenir au moins 300 m avant les coureurs d'un changement de direction, surtout en descente avec 3 grosses flèches puis 2 puis 1. Des raccourcis sont proposés à ceux qui ont trop d'audace et ont préjugé de leur force. Des parcours plus courts et fermés sont proposés à ceux qui ont plus de difficultés.





## Améliorer la coordination des équipes de secours

**André Chalmel**, organisateur de la Bernard Hinault qui rassemble plus de 1 000 participants indique l'intérêt d'une parfaite coordination des services avec la nomination d'un coordinateur de sécurité spécialisé dans les services d'urgence. L'ensemble des véhicules est équipé de GPS, ce qui permet de piloter au mieux les interventions et de limiter les remontées à contre-sens.

Dans le même esprit, **Gérard Mistler** souligne que les ambulances VSAB sont toujours situées en haut de tous les cols et roulent toujours dans le sens des cyclistes jamais en sens inverse.

## Echanger sur les bonnes pratiques entre organisateurs

**André Chalmel** évoque le rôle que peuvent jouer les coordonnateurs interrégionaux du CPT mis en place depuis 2009 et **Brigitte Lapébie** souhaite un regroupement formalisé des organisateurs. **Jean Louis Bourdeau** indique que ce regroupement existe avec l'**Association Européenne du Cycloport**.

### *Les pistes de travail pour la Fédération et les organisateurs*

Organiser des rencontres régulières en amont avec les Préfectures et l'ensemble des interlocuteurs, instaurer un dialogue personnalisé

Mieux faire connaître le référentiel de la FFC aux Préfets

Faire preuve de pédagogie vis-à-vis des participants

Déployer la formation des motards et signaleurs, former les personnels communaux

Mettre en œuvre une sécurité préventive auprès des riverains

Améliorer la coordination des secours

Poursuivre les échanges de bonnes pratiques et les formaliser dans des petits guides techniques à destination des organisateurs

## Les activités de proximité

Les activités de proximité sont un des leviers importants du développement mais les structures ad hoc sont insuffisantes dans les Régions et le niveau de l'offre très hétérogène d'une région à l'autre. De nombreuses régions ont pris la mesure des enjeux d'autres sont à la peine par manque de conviction dans la mise en place.

## Les Masters

Les épreuves Masters sont ouvertes à tous les licenciés à partir de 30 ans, de la 2<sup>ème</sup> catégorie jusqu'au pass-cyclisme. 25 000 licenciés sont potentiellement concernés au sein de la FFC. Cette activité est associée au Cyclisme pour Tous par le lien vélo/santé.

Les Masters sont des épreuves officielles, comprenant des championnats et des titres par tranches de 5 ans. L'entité Master est présente au sein de plusieurs commissions, route, piste VTT et cette année le cyclo-cross. Les Masters sont intégrés au calendrier UCI et au niveau européen, même si un effort est à porter pour une meilleure représentation FFC dans les épreuves nationales et internationales : il manque encore un championnat Europe Masters en piste et les Championnats Monde Masters Piste et route. Les principales disciplines ont désormais leur Championnat de France, une réflexion est en cours à propos des épreuves chrono.

Ils ont vocation à donner une motivation supplémentaire aux cyclistes plus âgés qui ont envie de continuer une pratique compétitive et permettent de fidéliser les licenciés ; de fait beaucoup deviennent dirigeants impliqués. Ces Masters ont des enfants qui peuvent aussi rentrer dans les structures.

Le plan d'action vise à un développement au niveau Régional.

### *Les pistes de travail pour la Fédération :*

Déploiement des actions Masters à un niveau régional

Développement des épreuves Masters sur des championnats d'Europe, du Monde, sur route, sur piste, en VTT et en Cyclo Cross

# Cyclisme et Développement Durable

---

## *Paul Antoine Lanfranchi*

L'approche du Développement Durable est tout aussi essentiel aux épreuves que la sécurité même si ce domaine reste moins pointu. La commission Développement Durable a été créée il y a un an après un travail de 3 ans de préparation :

- 2006 : Rapprochement avec l'agenda 21 du CNOSF
- 2007 : Programme Ecocyclo
- 2009 : Création de la commission Développement Durable au sein de la FFC et mise en oeuvre du Programme Dossard Vert sur les épreuves Professionnelles.

Le Développement Durable repose sur 3 axes : social, économique, environnemental.

Il aborde toutes les disciplines, route BMX, VTT... et comprend une commission d'experts dans chaque discipline.

## **Une obligation vis-à-vis de nos partenaires**

Cette approche peut paraître fastidieuse pour les organisateurs qui ont déjà des contraintes considérables sur leurs épaules. Elle a pour vocation de rendre en l'état les espaces que nous utilisons pour nos pratiques, que ce soit dans des territoires protégés ou sur l'espace public. Nous ne pouvons pas nous retrancher derrière le fait que le cyclisme est à la base un sport non polluant. Nous avons tous un impact sur notre environnement, en termes de déchets mais également de déplacements. Il s'agit donc pour nous, non d'une option mais d'une obligation vis-à-vis de nos partenaires.

Chacune des disciplines est à traiter de façon spécifique et les orientations peuvent être très différentes entre :

- le secteur professionnel dans lequel les impacts sont surtout liés aux spectateurs en termes de déchets et de déplacements
- les cyclosporives dans lesquelles les déchets liés aux ravitaillements sont importants avec la question des déplacements des participants

## **Le traitement des déchets dans les épreuves de masse**

Dans le secteur des cyclosporives des efforts ont été faits sur les aspects préventifs mais pas toujours sur les aspects curatifs. On note une nette amélioration depuis 3 ou 4 ans avec une réduction du tonnage et du volume de déchets par un meilleur nettoyage des points de ravitaillements (50 000 litres d'eau sont distribués sur l'étape du tour), le nettoyage de la route, notamment des tubes de gels (40 000 consommés), et la mise en place de filets de récupération.

L'UFOLEP réalise un cahier à destination des organisateurs pour la gestion de masse : emballages collectifs, remplir des bidons sur les ravitaillements, utilisation du vrac et non des emballages individuels. En Mayenne un document à destination des clubs organisateurs reprend différents conseils issus de ce cahier. D'autres Fédérations ont sans doute aussi mis en œuvre des initiatives intéressantes dont nous pourrions nous inspirer.

## **La Patrouille ECO CYCLO dans les cyclosporives : sensibiliser les cyclistes**

La patrouille ECO CYCLO comprend 60 représentants et 40 épreuves sont adhérentes. Le mouvement est parti des Pyrénées après des gros excès de déchets en vallée d'Ossau. Il a contribué à une grande mobilisation.

L'objectif de la Patrouille est d'accompagner les organisateurs dans la sensibilisation du public et l'organisation de la gestion des déchets lors de l'épreuve. La Patrouille doit véhiculer une image et passer l'information dans le peloton, faire des remarques pour modifier les comportements mais on ne peut pas lui demander :

- d'avoir une action curative vis-à-vis des spectateurs en nettoyant les abords
- de nettoyer les zones de ravitaillement et la route après le passage des coureurs qui peuvent être traitées par la mise en place dans les communes de filets pour collecter les déchets à la volée.

La Patrouille Eco-Cyclo peut aussi mettre en lien la Fédération avec les professionnels du domaine des déchets (qui peuvent aussi devenir des partenaires des courses) et contribuer à professionnaliser les cyclosporives dans ce domaine.

## **Faire s'engager les pratiquants**

La plupart des mesures incombent encore aux organisateurs mais l'engagement formel des participants aux épreuves est tout aussi important. La signature d'une charte cyclo-durable avec l'engagement pourrait permettre d'impliquer plus fortement les participants.

## **Des mesures pour les courses de proximité**

Sur les courses de proximité, différentes mesures peuvent être prises : des rampes à eau, des toilettes sèches sur les parkings. Une rencontre préalable avec les communes peut permettre de valoriser des stades existants et d'utiliser les douches, toilettes, vestiaires, permanences de dossards, de flécher les parkings. Ces contacts préalables avec les collectivités contribuent à améliorer les relations locales..





## Le programme DOSSARD VERT dans le secteur professionnel

Le dossard vert est un succès et de nouvelles épreuves importantes désirent y adhérer. Mis en place dans le secteur Professionnel, il ne s'agit pas du secteur le plus polluant compte tenu du nombre limité de personnes concernées mais il reste une référence pour tous, une caisse de résonance pour l'ensemble du cyclisme. Les membres professionnels amènent par ailleurs des solutions nouvelles dans la commission. Ce groupe d'ambassadeurs est axé sur les équipes et coureurs français.

Suivant le lancement du **Programme DOSSARD VERT en 2009**, la Commission Cyclisme et Développement Durable de la Fédération Française de Cyclisme a validé la mise en place du Programme AMBASSADEURS POUR UN CYCLISME DURABLE. Cyclistes Professionnels en activité et militants de la cause environnementale, les Ambassadeurs considèrent que le comportement et les prises de parole des champions et du peloton international, relayés par les médias, peuvent avoir une incidence profonde sur l'attitude des publics de supporters lors du déroulement des épreuves de renom, sur les parcours qui ont fait l'histoire du sport cycliste, qui se déroulent la plupart du temps dans les espaces d'exception et qui sont souvent le théâtre des plus beaux événements sportifs. Les **AMBASSADEURS POUR UN CYCLISME DURABLE**, présents sur les épreuves du Calendrier Professionnel Français et International, sont les porte-paroles du Plan d'Actions pour un Cyclisme Durable, mouvement global entrepris par la FFC à la fois dans le cyclisme professionnel routier, dans les épreuves de masse, dans le VTT et dans le BMX.

## Un programme en cours d'élaboration dans le VTT

Le BMX et le VTT sont en réflexion et en action pour intégrer cette dimension. **Francine Renard** arbitre en BMX a présenté un programme de référence sur lequel s'appuyer pour l'organisation des compétitions : vidange de campings cars, brigades vertes. Des contacts ont été pris au Roc d'Azur pour échafauder la même philosophie au VTT.

## La question délicate des déplacements

Plusieurs organisateurs émettent des doutes sur les capacités à faire réellement évoluer le bilan carbone, estimant que la quasi-totalité des participants viendra toujours en voiture.

### Plusieurs types de mesures peuvent pourtant être mises en place :

- La mise en oeuvre de liens vers des sites de covoiturage par les organisateurs peut sans doute permettre de limiter fortement et rapidement les émissions de gaz à effet de serre des participants aux épreuves. Sur certains sites, il est même possible de préinscrire automatiquement les participants qui le souhaitent qui peuvent recevoir directement un e mail ou un message SMS les avisant qu'un participant fait le même trajet.
- Pour les déplacements de proximité, les clubs ont également un rôle à jouer pour organiser les déplacements et inciter au covoiturage entre membres du club. Un catalogue de bonnes pratiques permettrait de diffuser rapidement des solutions adaptées.
- Les accès en transports en commun, notamment en train peuvent être valorisés pour les déplacements longs. En matière de tourisme à vélo, les enquêtes montrent que 40 % des cyclistes itinérants prennent le train pour accéder ou repartir d'un itinéraire. Des solutions sont à explorer dans ce domaine en collaboration avec la SNCF.

Si les questions de déplacement sont effectivement importantes, la limitation à 4 véhicules le nombre de voitures suiveuses dans le Championnat Elite de Bretagne peut poser de vrais problèmes de sécurité alors même que 2 000 voitures de visiteurs accèdent au site... Il faut donc rester pragmatique,

## Un pragmatisme qui s'inscrit nécessairement sur le long terme

La philosophie de la Fédération est de faire ce qu'il est urgent de faire et ce que nous sommes capables de faire et de définir des priorités pour réussir sinon nous prenons un risque de démotivation. Dans le domaine du Développement Durable nous ne travaillons pas pour l'année prochaine mais pour des générations.

**Pascal Vautier**, responsable du Développement Durable du CNOSF rappelle que Rome ne s'est pas faite en un jour. Le travail de la Fédération est exemplaire, mais il faut être prudent et ne pas vouloir faire tout d'un coup. « Laissez-vous une marge de progrès » nous engage-t-il. Un certain nombre de directives européennes vont arriver, mieux vaut donc anticiper l'évolution des réglementations.

## Un agenda 21 du cyclisme pour les années à venir

L'objectif fédérateur à court et moyen terme est la mise en place de l'Agenda 21 du cyclisme.

3 objectifs ont été fixés pour les prochaines années :

- Elaborer un Agenda 21 du cyclisme à la demande du Président. Il a pour objectif de déployer la démarche de Développement Durable sur tous les actes de la Fédération et constitue un changement important.
- Mettre en place un dispositif de pilotage pour transmettre aux organisateurs l'assistance dans les démarches pour les épauler. La FFC bénéficie de 5 ans de recul. Il s'agit d'en faire une synthèse et de valoriser les bonnes pratiques.
- Créer un comité de pilotage pour décliner et adapter les projets fédéraux dans les Comités Régionaux.

### *Les pistes de travail pour la Fédération :*

Continuer à expliquer en interne les enjeux de l'engagement de la Fédération dans le domaine du Développement Durable

Poursuivre le déploiement dans les domaines du VTT et du BMX

Continuer les efforts engagés sur le covoiturage pour les épreuves lointaines, notamment les cycloportives et diffuser les bonnes pratiques d'organisation des clubs pour les déplacements de proximité

Elaborer un Agenda 21 du cyclisme pour les années à venir



## Le cyclisme au féminin

### *Témoignage de Laurence Leboucher*

Le cyclisme au féminin est un enjeu majeur pour la Fédération. Les femmes ne représentent que 10 % des licenciés (même si le VTT et le BMX en accueille nettement plus), alors même qu'elles représentent 45 % des utilisatrices du vélo en France. La randonnée VTT ou sur route peuvent pourtant nous ouvrir sur des pratiques plus familiales.

Notre offre et nos structures traditionnelles ne sont pas toujours adaptées. Les épreuves féminines sont encore rares et le cyclisme sur route souffre encore en France d'une image machiste. Les disciplines plus douces tiennent mieux compte des femmes.

Nos structures doivent s'adapter à une féminisation indispensable de la pratique :

- Le Cyclisme pour Tous est **un élément majeur d'intégration** pour les femmes, moins tournées vers les pratiques compétitives.
- **Toutes les formes de pratiques** sont potentiellement concernées : VTT, BMX, loisirs, cyclo, masters, pratiques du dimanche dans les randonnées sans classement doivent s'ouvrir à une féminisation de la pratique. Le Cycloport, la piste, la route ont intégré la commission Cyclisme au Féminin. Manque encore des représentants des randonnées du dimanche pour compléter la commission. L'évolution du BMX et du VTT y compris en loisir, sont autant d'opportunité pour amener des filles dans le vélo.
- **Laurence**, prenant son parcours comme exemple, après 20 ans de compétition à haut niveau, insiste sur **le rôle du club dans l'accueil** pour avoir des conseils y compris dans l'achat d'un vélo, le réglage d'une position et précise qu'elle a débuté par une pratique dominicale de loisir. Dans cette capacité d'accueil les clubs sont la cheville ouvrière du développement.

Elle regrette le manque de coordination du cyclisme féminin avec des phénomènes dommageables de concurrence entre organisateurs pour avoir plus de femmes. Le calendrier national, international, le championnat de France et championnat de l'Avenir à date fixe, la Coupe de France route cadette, le 1<sup>er</sup> titre cyclocross en cadet, la coupe de France des DN peuvent effectivement se télescoper.

### *Les pistes de travail pour la Fédération :*

Développer et améliorer le rôle d'accueil et de conseil que peuvent avoir les clubs vis-à-vis des femmes, que ce soit pour des pratiques compétitives ou surtout de loisirs.

## Le vélo couché

Créé au début du XX<sup>e</sup> siècle, le vélo couché a été interdit par l'UCI en 1934, décision qui a considérablement freiné son développement. Il s'est pourtant largement développé aux Pays-Bas et dans les Pays Scandinaves. Il connaît une véritable renaissance en France depuis une dizaine d'années et rassemble aujourd'hui plus de 4 000 adeptes. **Malric Leborgne et Julius Makuch**, deux pionniers de ce domaine se sont rapprochés de la FFC pour l'intégrer à part entière.

En 2007, le vélo couché est devenu une entité spécifique au sein de la FFC avec un premier championnat de France Route, et en 2008 un premier championnat sur piste.



## 4 formules de la randonnée à la compétition

Les premières épreuves propres au vélo couché se sont d'abord développées sur des circuits pour éviter les problèmes de sécurité.

Une première mouture de réglementation sur la pratique a été élaborée autour de 4 formules, rassemblement, randonnée, compétition, records pour pratiquer « un vélo différent et pas traumatisant » :

- Les rassemblements
- Les randonneurs
- Les compétiteurs sur route ou sur piste représentent 20 % des pratiquants
- Les adeptes des records : 1 française est championne du monde avec des vélo carénés, ses records sont de 84 km dans l'heure, 121 km/h sur 200 m, 2<sup>ème</sup> perf mondiale. Le record du monde de l'heure se situe à 90 km.

## Un avenir dans les déplacements en ville

Des développements importants sont en cours surtout sur les questions de sécurité (freins, protection...). Avec une assistance de 250 W et un carénage, il est utilisé au quotidien par une poignée de militants écologistes. Il peut représenter une véritable alternative d'avenir du déplacement quotidien avec des performances remarquables et une consommation très faible.

## Le vélo couché dans les cyclosporives

Les compétiteurs souhaitent pouvoir s'intégrer dans les cyclosporives sans être « un grain de sable » et pour cela décèler et anticiper d'éventuels problèmes à venir avec les organisateurs pour que tout se passe bien. Plusieurs points sont à intégrer :

- **Visibilité du vélo couché** : Même s'il est généralement plus bas qu'un vélo traditionnel, son caractère original renforce sa visibilité dans la circulation. Une sécurité renforcée doit néanmoins passer plus par des couleurs voyantes qu'un drapeau. Dans le PBP, l'Audax club n'a pas imposé le drapeau qui fait perdre environ 3 km/h. A 40 km/h le drapeau reste dans l'axe et perd donc toute efficacité. Dans les épreuves de masse, à vitesse élevée, l'imposition des couleurs voyantes est donc préférable au drapeau.
- **Une « concurrence déloyale » du vélo couché ?** Un vélo couché roule à peu près comme un tandem : en cyclo de bosse ou de montagne il est désavantagé, sur le plat, il peut être très performant. Son différentiel de vitesse n'est donc pas très différent de celui d'un tandem. Les adeptes du vélo couché souhaitent avoir une catégorie propre au vélo couché tout en pouvant se faire plaisir dans le cadre d'une cyclosporive.
- **Une vitesse élevée en descente** : En bénéficiant d'une surface frontale de 30 % inférieure au vélo traditionnel, le vélo couché peut atteindre en descente une vitesse très élevée et peut surprendre. L'adjonction d'un rétroviseur obligatoire dans le règlement permet de l'améliorer.
- **Circulation gênante en peloton ?** Du fait d'un bon Cx il crée peu d'aspiration. La progression en peloton a de ce fait peu d'intérêt. La classique genevoise fait partir les adeptes du vélo couché 5 mn avant le peloton pour éviter des accrochages au départ. La plupart sont rattrapés dans les bosses et il n'y a aucune remontée d'incident pour l'instant.
- **Différence de référence visuelle** : la différence de perception visuelle pourrait être une gêne pour les autres concurrents par rapport à la référence visuelle du vélo couché ? Tous les vélos couchés ne sont pas la même hauteur et certains ne sont que de 15 cm plus bas qu'un vélo classique.

## Faire évoluer la réglementation

Le vélo couché génère une dynamique de créativité. Certains pratiquants développent eux-mêmes leur engin en l'absence de réglementation technique contraignante. De fait, l'UCI ne reconnaît pas aujourd'hui ce type de vélo dans une approche compétitive. Le cadre réglementaire de la FFC est encore très basique et limité à une pratique loisirs ainsi qu'aux compétitions officielles sur route et sur piste.

Les principales problématiques à prendre en compte sont connues : avancer sur la signalisation, d'éventuels standards de hauteur... L'objectif est d'aboutir à un règlement satisfaisant avec les organisateurs de cyclosporives. L'un des points d'achoppement réside dans la cohabitation avec les vélos droits. En l'absence de cadre techniques et de règles fixées, certains organisateurs sont frileux pour accueillir ce type de vélos. Cette situation met en évidence une nécessité de trouver un consensus afin de fixer un cadre minimum. Nous avons besoin pour cela d'un petit groupe pour aboutir à un accord. Un groupe de travail pourrait être mis en place à propos de la sécurité, ce sujet y sera traité.

La FFC fait preuve d'innovation en la matière en étant une des toutes premières Fédérations à intégrer le vélo couché.

### *Les pistes de travail pour la Fédération :*

Coordonner les modalités d'intégration du vélo couché dans les cyclosporives et aboutir à un consensus sur une réglementation minimum claire permettant de les associer



# Atelier 2

## Atelier 2 : Structurer l'apprentissage du vélo

Présentation et débats autour du label d'apprentissage FFC - MCF mis en place en 2005, des écoles de vélo et des vélos écoles, de l'apprentissage du vélo en Europe, du développement du vélo en France, du projet FFC des itinéraires sportifs de référence, de la problématique du port du casque.

### Objectif :

**Appréhender les outils, processus, dispositifs, lieux ou infrastructures de pratiques pour permettre et faciliter l'accès du grand public, adultes et enfants, aux différents types de pratiques**

### Intervenants :

Modérateur : **Bertrand Rabatel**, Directeur des Moniteurs Cyclistes Français (MCF).

**Hubert Peigné**, Délégué inter-Ministériel pour le Développement du Vélo.

**Nicolas Mercat**, Cabinet Altermodal-Inddigo, auteur de l'économie du vélo en France.

**Christophe Reverdy**, Président de la FUBICY (Fédération des usagers de la Bicyclette).

**Henri Lafargue**, Président de la CN Jeunesse, Président du Comité de Midi Pyrénées.

**Alain Pradier**, Représentant de la FFC au Comité de Promotion du Vélo. Président du Comité de Bourgogne.

**Laurent Devoyon**, Je porte un casque.com.



## Les enjeux d'un retour de la France dans le peloton européen du vélo

*Nicolas Mercat*

### La France dans le grupetto de l'Europe

Au vu des enquêtes réalisées à l'échelle européenne, la France se situe dans le grupetto de l'Europe. Avec **80 km parcourus par an et par habitant à vélo**, la France se situe loin du peloton de l'Europe du nord et centrale constitué de l'Allemagne, de la Suisse, des pays Scandinaves, de la Flandre, de la Hongrie, de la Pologne, de la Tchéquie, la Slovaquie, la Slovénie, les Pays Baltes et même de l'Alsace et de l'Italie du Nord qui parcourent plus de **300 km** par an et par habitant... sans même parler des deux échappés Pays-Bas et Danemark qui roulent plus de **1 000 km** par an et par habitant.

### Le vélo, 1ère activité physique des français

Pourtant, 42 % de la population soit 24 millions de personnes pratiquent régulièrement (16,8 M au moins une fois par mois) ou occasionnellement (7,2 M) le vélo. 15 % des français pratiquent le vélo pour les déplacements du quotidien, dont seulement 5 % régulièrement. Le vélo représente 2,8 % des déplacements en milieu urbain. 8 % des pratiquants, soit 2 M ont une pratique sportive du vélo.





## Une vraie révolution du vélo dans les 10 dernières années

Après une baisse continue depuis les années 50, le vélo connaît une véritable révolution. La pratique urbaine a cessé de diminuer et nombre de centre-villes connaissent un véritable engouement pour le vélo : le vélo représente plus de 8 % des déplacements dans les centres de Bordeaux, Toulouse, Montpellier, sans parler de Strasbourg qui dépasse largement les 10 %. Le vélo a surtout fortement progressé avec + 22 % à Toulouse entre 1990 et 2003, + 33 % à Rennes entre 2000 et 2007, + 50 % à Lille entre 1998 et 2006, + 300 % à Paris de 1991 à 2001, + 400 % à Lyon de 1995 à 2006. Les 42 000 vélos en libre service implantés aujourd'hui en ville ont accompagné ce mouvement et ont puissamment contribué à rendre le vélo désirable.

Les collectivités ont largement contribué à cet essor en créant plus de 8 000 kilomètres de voies vertes dans les 10 dernières années, investissant près de 500 M€ par an. Elles connaissent à présent des fréquentations colossales de plusieurs milliers de passages par jour avec des pointes de près de 10 000 usagers/jours à Annecy, sur l'Île de Ré.

## Un enjeu touristique avec 7,2 M de séjours

Le vélo représente en France 7,2 millions de séjours. Il est pratiqué par 3,5 % des touristes français mais ce chiffre monte à 10 % parmi les étrangers. Il s'agit de la seconde activité physique des vacanciers français juste derrière la marche à pied. Les séjours sportifs (randonnées de plus de 50 km) représentent 15 % des séjours vélo.

## La remise au vélo, un enjeu économique important pour la France

L'économie du vélo représente aujourd'hui 4,5 Md € par an et 35 000 emplois en France, notamment dans la distribution et la fabrication de vélos, surtout dans le tourisme, mais également dans les services et les travaux publics (réalisation de pistes cyclables et voies vertes)... et ce malgré nos maigres 80 km par an et par habitant. En rejoignant le peloton européen à 300 km par an et par habitant, le chiffre d'affaires du vélo grimperait à 8,3 Md € et représenterait 60 000 emplois. Mais c'est surtout dans le domaine de la santé que les bénéfices seraient les plus élevés avec **15,4 Md € d'économies de santé publique**. De fait, une importante étude menée par l'OMS et l'OCDE a montré qu'une pratique régulière de 30 mn du vélo par jour permet de diminuer de près de 50 % les maladies cardio-vasculaires, le diabète de type II, certaines formes de cancer, la dépression. Le seul bénéfice cardio-vasculaire d'une pratique régulière du vélo est estimé à 0,56 € par km parcouru.

## Plus la pratique augmente, plus le risque diminue

Rejoindre le peloton européen permettrait également de diminuer les risques d'accidents. En comparant les pays européens entre eux et même les villes françaises entre elles, on observe que plus la pratique augmente, plus le risque diminue. Passer de 50 à 300 km par an et par habitant permet ainsi de diminuer le risque d'accident mortel par km parcouru de plus de 2. De fait, les automobilistes, plus habitués à voir des cyclistes les voient mieux.

## Un effort sur l'apprentissage permettrait de diminuer les accidents chez les enfants

Si les accidents graves ou mortels sont surtout concentrés parmi les cyclistes de plus de 45 ans, et très localisés en rase campagne sur routes départementales (75 % des tués ont + 45 ans, taux de 7,6 tués/M personne contre 0,7 chez les 25-39 ans, 1,2 chez < 14 ans), le nombre d'accidents est beaucoup plus élevé parmi les moins de 15 ans. Toutes gravités confondues, ils représentent près de la moitié des accidents recensés par les services d'urgence. Dans 90 % de ces accidents, il ne s'agit pas d'un accident de la route car l'enfant chute seul. Une très grande part pourrait être évitée par un meilleur apprentissage du pilotage.

# Les enjeux d'un apprentissage du vélo pour tous

Dans la politique de développement du vélo pour tous, l'apprentissage du vélo présente de nombreux enjeux pour un très grand nombre de cibles :

- 30 % **des enfants**, soit 2,7 M d'enfants de 5 à 14 ans ne font jamais de vélo, l'apprentissage dès l'école peut permettre de parvenir à un objectif de 100 %. De même que 100 % des classes d'âge apprennent à nager à l'école primaire et au collège, 100 % des enfants doivent savoir faire du vélo, ça n'est pas (encore) le cas.
- Près de la moitié des enfants arrêtent le vélo à **l'adolescence** avec un taux d'usage qui chute de 70 à 40 % : l'apprentissage peut permettre d'ouvrir les jeunes à une très large palette des disciplines ludiques jusqu'au voyage susceptibles de les motiver, et limiter l'usage du scooter qui présente un niveau de risque plus de 10 fois supérieur.
- Le vélo en ville est redevenu désirable et nombre de **salariés** souhaiteraient s'y mettre mais n'osent pas, comment les accompagner ? 2,8 M d'adultes souhaiteraient se mettre au vélo en ville.

- Le vélo mobilité peut également être une réponse pour **des ménages non ou mono-motorisés**, notamment parmi les femmes issues de milieux où le vélo est peu valorisé, pour lesquelles le vélo est une bonne réponse d'autonomie dans les déplacements.
- Enfin, le vélo est une véritable réponse thérapeutique pour **les seniors** et présente de nombreux avantages en termes de maintien d'une activité physique, d'une autonomie de déplacement, et de prévention santé. Même si le vélo reste la 1<sup>ère</sup> activité physique des plus de 60 ans, le taux de pratique chute de 25 à 15 % après 65 ans, comment aider les seniors à continuer ou à se remettre au vélo ? Une pratique de 22 % des plus de 65 ans représente 12,5 M de personnes, dont une bonne part à former...

## La structuration de l'apprentissage du vélo

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 2,7 M d'enfants ne savent pas faire de vélo, 2,1 M d'adolescents à intéresser à de nouvelles formes plus ludiques du vélo, 2,8 M d'adultes à mettre au vélo en ville, 12,5 M de seniors à maintenir en pratique ou à remettre en selle... le chantier est colossal.

### Les acteurs de l'apprentissage du vélo en direction des enfants

Parmi les enfants, les intervenants du vélo à l'école sont heureusement nombreux :

- **L'Education Nationale, au travers de l'APER** en maternelle et primaire (Attestation de Premières Education à la Route), suivi de **l'ASSR** au collège (Attestation Scolaire de Sécurité Routière) intègre une partie d'apprentissage du savoir rouler. Elle met à disposition des enseignants de bons supports pédagogiques à l'apprentissage. Faute de temps et de moyens, il s'agit cependant souvent d'une formation théorique sans application pratique sur le vélo en milieu ouvert.
- **Les mutuelles**, comme par exemple la MAIF mettent à disposition des enseignants et de leurs partenaires des outils pédagogiques. Dans le cadre du programme « Ensemble à Vélo », la MAIF a distribué des kits à 85 000 enfants.
- **La Prévention Routière** avec son réseau de 1 500 bénévoles et 200 salariés touche près de 2 M de personnes par an mais n'a pas d'approche spécifique au vélo.
- **L'USEP** (Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré) est présente sur le vélo à l'école dans 72 départements au travers de l'opération « Le P'tit Tour à Vélo » qui propose 10 séances d'apprentissage. Elle touche 90 000 enfants tous les ans.
- **Le MCF** compte 50 écoles et 450 moniteurs (voir plus loin).
- **La FFCT** compte 310 écoles de cyclotourisme, 3 000 animateurs, 3 000 initiateurs, 890 moniteurs, 60 instructeurs et touche 15 000 enfants par an.
- **La FFC** compte quant à elle 450 écoles (voir plus loin).
- **La FUBicy** intervient également en milieu scolaire au travers de l'accompagnement des Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires et de Vélobus.

### L'apprentissage du vélo pour les adultes

Dans le domaine de l'apprentissage pour adultes, les intervenants sont peu nombreux, surtout sur les dimensions urbaines du vélo :

- **Le MCF** intervient sur les apprentissages techniques sportifs au travers de ses 450 moniteurs dont 150 à 200 interviennent aussi en urbain auprès de publics adultes ou enfants. Environ 25 000 personnes sont formées annuellement dans les dimensions urbaines.
- **La FUBicy** compte 25 écoles, dispose de 20 formateurs salariés, de 106 bénévoles et forme annuellement plus de 3 000 personnes avec des cibles plutôt sociales.

### Le modèle économique de l'apprentissage

Les exemples du MCF et de la FUBicy montrent qu'un apprentissage professionnalisé a un coût d'environ 50 k€ par an, essentiellement composé de salaires et charges et d'un peu de matériel et de frais de structure. Les recettes liées au paiement de la prestation par le stagiaire sont généralement faibles pour l'apprentissage du vélo-mobilité (environ 20 %), surtout pour des publics sociaux, le reste étant souvent assuré par des collectivités, des organismes sociaux ou des partenaires.

Le coût complet de 10 séquences peut être estimé à 200 € par stagiaire, à comparer avec les 800 € par an dépensés par les collectivités dans le transport scolaire ou les 1 000 € d'économie en santé publique d'une pratique régulière du vélo.

Les moniteurs engagés dans cette dimension urbaine du vélo parviennent cependant à trouver des financements par le biais des Politiques de sécurité routière, les Plans d'Education à la Santé, le Fonds Social Européen, les CRAM, l'INPS, le CNDS...





## L'apprentissage du vélo au sein de la FFC

*Henri Lafargue, Président de la CN Jeunesse, Président du Comité de Midi Pyrénées*

### 450 écoles labellisées, 30 000 jeunes formés par an

Au sein de la FFC, 700 clubs sur les 2 470 de la Fédération disposent d'une école de vélo dont 450 écoles de vélo labellisées. 30 000 jeunes sont formés chaque année et la Fédération dispense 1 000 BF1 par an.

La Fédération bénéficie d'une population jeune puisque 28 % des licenciés soit 29 000 jeunes ont moins de 15 ans, 38 % soit 40 900 licenciés ont moins de 19 ans. Les tranches d'âge les plus représentées sont les 9-15 ans avec plus de 3 500 licenciés pour chaque tranche d'âge.

Les écoles de vélo sont présentes sur les 8 disciplines de BMX, route, VTT, piste, cyclo-cross, polo-vélo, cyclisme en salle et vélo couché.

L'encadrement des jeunes est assuré par des éducateurs bénévoles titulaires de brevets fédéraux. La formation de ces éducateurs est assurée par les conseillers techniques sportifs présents dans chaque comité.

L'apprentissage comprend l'éducation à la maniabilité, la technique et la tactique propre à chaque discipline, la mécanique vélo mais aussi la sécurité routière. Les vélo écoles interviennent également sur le savoir-être, le respect de l'environnement, de l'adversaire, le port du casque...

### 3 niveaux d'école de vélo

Chaque club (toute discipline) peut avoir une activité dédiée aux licenciés minimes à pré-licenciés déclinée sur 3 niveaux :

- 1<sup>er</sup> niveau (700 écoles) : école de vélo déclarée (sans aucune contrainte, pas d'homologation).
- 2<sup>ème</sup> niveau (450 écoles) : école de vélo homologuée. L'activité de cette école doit être encadrée par un éducateur titulaire au minimum d'un diplôme BF1. Pour disposer d'une école homologuée, il faut remplir les conditions minimales : 10 licenciés et un éducateur titulaire du BF1 et autant d'éducateurs supplémentaires par tranche de 10 licenciés.
- 3<sup>ème</sup> niveau : label d'excellence des écoles de vélo. L'objectif de ce label est d'inciter les clubs dans une démarche de progrès et de qualité. Ce label aura pour objectif d'officialiser une expertise des activités des clubs suivant 5 domaines de validation : l'encadrement, le projet pédagogique, les projets de développement et l'ouverture sur l'extérieur, la formation, la communication. Le cahier des charges est disponible sur le site de la FFC.

### Un rôle de formation à la compétition mais aussi de réponse au besoin d'activité physique des enfants, bien en phase avec les objectifs du Cyclisme pour Tous

Sur le terrain, les clubs notent que les écoles de vélo contribuent à amener des jeunes au vélo de compétition mais répondent aussi à une demande des parents de prise en charge pour des enfants qui ne bougent pas assez. Si le taux de rotation reste élevé avec plus de 25 % de jeunes ne renouvelant pas leur licence chaque année, les écoles répondent parfaitement à l'objectif stratégique du Cyclisme pour Tous au sein de la Fédération de toucher un public large. Le vélo reste un excellent support d'apprentissage d'autonomie, d'équilibre, d'orientation et de sécurité. Elles permettent également de toucher les parents au vélo par le biais de leurs parents.

**Un rapprochement avec l'Education Nationale** pourrait sans doute permettre de toucher un plus grand nombre d'enfants et de parvenir à l'objectif de 100 % de « savoir rouler » parmi les enfants, à l'instar de la natation pour lesquels des moyens financiers permettent d'aboutir à cet objectif. Quelques moniteurs de sports motivés interviennent par ailleurs le mercredi sur le VTT dans le cadre de l'UNSS mais les questions de responsabilités limitent fortement l'engagement des enseignants. En Saône-et-Loire, le Comité départemental bénéficie ainsi d'un emploi tremplin qui intervient dans les écoles. Dans le Tarn-et-Garonne, le Comité note que les financements CNDP ont permis d'obtenir deux postes d'éducateurs mais souligne aussi la difficulté à rentrer dans l'Education Nationale.

**Un rapprochement avec les fédérations de Gymnastiques volontaire** et de fitness permettrait aussi d'élargir le champ des écoles de vélo à de nouveaux publics, plus féminins, plus âgés. Cet élargissement permettrait de valoriser le potentiel d'éducateurs professionnels ou bénévoles mais demande une vraie « révolution culturelle » au sein des écoles.

## Le rôle du MCF dans l'apprentissage

---

### *Bertrand Rabatel, Directeur des Moniteurs Cyclistes Français (MCF)*

Les professionnels de l'encadrement cycliste, se sont regroupés sous la marque MCF (Moniteurs Cyclistes Français). Le MCF regroupe 50 écoles, 450 moniteurs dont 150 à 200 interviennent sur les dimensions urbaines du vélo et compte 400 000 clients. La Fédération Française de Cyclisme et le MCF ont mis en place un label d'apprentissage du vélo afin de garantir une progression cohérente et plus rapide pour les pratiquants. Du niveau débutant jusqu'au niveau expert, 5 niveaux d'apprentissage abordent les compétences indispensables à la pratique du vélo, sous forme d'exercices adaptés et de jeux :

- Le LOUPIOT : pour les jeunes enfants qui doivent quitter les roulettes.
- Le BICLOU : pour devenir autonome à vélo (c'est le permis pour rouler tout seul).
- Les BIKERS : avec 3 niveaux de perfectionnement à VTT pour maîtriser les techniques.
- Les SPRINTERS : avec 3 niveaux de perfectionnement au vélo sur route.

Ces 5 niveaux d'apprentissage (du LOUPIOT au BIKER 3) sont décrits dans des carnets de progression. Ces documents sont distribués aux enfants qui s'inscrivent dans un cycle de séances auprès d'un club FFC ou d'un moniteur MCF. L'enfant peut ainsi participer à son apprentissage : il suit ses progrès et découvre l'univers du vélo : mécanique, sécurité routière, milieu naturel, orientation...

- Un premier carnet de 32 pages (LOUPIOT et BICLOU) permet à l'enfant de maîtriser les bases du vélo tout en s'amusant avec des coloriages et des jeux. Ses progrès sont validés par une évaluation finale et récompensés par l'obtention d'une plaque de guidon. Les notions de sécurité routière sont largement valorisées, en adéquation avec la toute nouvelle Attestation de Première Education Routière (APER) qui se passe à l'école primaire (CM2).
- Un second carnet de 96 pages (BIKERS 1, 2 et 3) aborde le VTT sous un aspect ludique. Plusieurs fiches permettent au jeune vététiste de s'auto-évaluer avant un test final. Pour devenir un véritable vététiste, citoyen et autonome, chaque BIKER découvrira dans son carnet des fiches sur le milieu naturel, l'orientation, la mécanique ou encore la sécurité. Et pour finir, un test national de pilotage est développé en VTT descente pour les ados et les adultes, le test ROCKET. Il permet de se comparer aux meilleurs pilotes du monde sur n'importe quelle piste étalonnée.
- Un troisième carnet de 100 pages (SPRINTER 1, 2 et 3) permet de découvrir et de se perfectionner au vélo de route pour les enfants comme les adultes. Il est très axé sur la sécurité routière, l'hygiène de vie, la mécanique, l'entraînement et l'orientation.

Ces outils ont connu un véritable succès avec la diffusion de 22 000 carnets auprès de jeunes de 4-16 ans et du carnet 1<sup>er</sup> niveau auprès de 80 000 enfants. Sur les cycles de plusieurs séances 10 000 carnets ont été diffusés auxquels s'ajoutent 10 000 carnets VTT sur 5 ans. 50 clubs utilisent régulièrement les documents.

Le MCF souligne qu'elle n'a pas volonté à imposer un leadership sur l'apprentissage et reste au contraire partisane de la mise en commun de ressources. Certains moniteurs MCF étant par ailleurs aussi membres de la FUBicy.

## Le vélo, un moyen de transport à enseigner

---

### *Christophe Raverdy, Président de la FUBicy*

La Fédération des Usagers de la Bicyclette a pour objectif de promouvoir le vélo en tant que mode de transport. Elle compte 160 associations, 18 500 membres, édite une revue nationale « Vélocité » et organise annuellement une journée d'études. Son objectif est de faire revenir la France dans le peloton du vélo urbain avec 15 % de part des déplacements en 2020. La FUBicy intervient activement dans l'élaboration du Code de la Rue, soutien et promeut des expérimentations d'évolutions de la réglementation (tourne à droite aux feux, double sens cyclables, sas devant les feux...), fait des propositions d'incitations fiscales en faveur du vélo. Elle est aussi très présente auprès des collectivités locales sur toutes les thématiques urbaines du vélo et propose à ses adhérents des services au quotidien.

### **Les vélo-écoles au sein de la FUBicy**

Elle a réalisé récemment une enquête auprès de ses adhérents sur le thème des Vélos Ecoles. 25 vélo écoles, 20 formateurs salariés et 106 bénévoles interviennent dans le réseau de la Fubicy sur l'apprentissage du vélo en milieu urbain. Au-delà des apprentissages techniques de base de la conduite, présents dans tous





les modules d'apprentissages, les vélos écoles de la FUBicy insistent sur les questions d'insertion dans la circulation, de sécurité routière en giratoire, angles morts, tourne à gauche, mais aussi signalisation, lutte contre le vol, intermodalités avec le train...

Les principaux freins identifiés dans le développement des vélo-écoles sont principalement la communication insuffisante, le manque de disponibilité des formateurs, la demande insuffisante des usagers et le manque de financements.

### **Brevet, permis, quelles orientations pour l'apprentissage ?**

La FUBicy insiste par ailleurs sur le fait que l'apprentissage du vélo en ville ne doit pas nécessairement passer par le biais d'un Brevet d'Etat. Il est en revanche indispensable d'introduire la dimension urbaine dans les BE existants. Sur les aspects vélo en ville, la FUBicy a certainement des apports à faire, notamment dans les formations Fédérales ou les BE, sur la connaissance du milieu urbain, l'accidentologie en ville, les aménagements cyclables. La FUBicy souligne également l'effet pervers que pourrait représenter une obligation par le biais d'un permis. Les Belges parlent plutôt brevet que permis. Le MCF met néanmoins en avant l'importance du marketing, d'un nom, d'une identité visuelle pour rendre attractif ce dispositif.

#### ***Orientations pour la FFC :***

Se rapprocher de la FUBicy pour

- mieux connaître la dimension urbaine du vélo, ses enjeux, la sécurité
- intégrer la dimension urbaine et sécurité en ville dans la formation des BE
- soutenir, accompagner les propositions d'expérimentation
- être présente sur les thématiques nouvelles du vélo en ville

## **Vers un label d'apprentissage du vélo**

**Hubert Peigné, délégué interministériel au développement du vélo a fait de l'apprentissage une de ses priorités d'actions. Il s'agit d'une composante essentielle de la politique du développement de la pratique du vélo, au même titre que la réalisation d'aménagements cyclables.**

### **Les collégiens, une cible majeure**

Dans le domaine de l'apprentissage, les collégiens sont une cible privilégiée. Le passage aux deux roues motorisé qui présente un niveau de risque dix fois plus élevé que le vélo, ne doit pas être une fatalité. La faible pratique du scooter à Strasbourg ou Grenoble est associée à une pratique du vélo nettement plus forte parmi les collégiens. La part modale y atteint près de 50 % dans certains collèges. Le passage des 15 ans est également lié à une chute importante de la pratique, c'est donc d'autant plus important de les toucher.

### **Financer l'apprentissage : l'argumentation santé et sécurité**

Des ressources de financements existent dès à présent pour l'apprentissage du vélo. L'enquête réalisée en 2009 montre une très grande variété de sources de financements. Ces bonnes pratiques sont néanmoins mal connues et peu diffusées.

L'argumentation sur les bénéfices santé de la pratique du vélo doit devenir le principal vecteur de communication permettant de justifier l'investissement à réaliser dans l'apprentissage. A cet égard, la FFC peut participer au lobbying à faire, au côté des autres Fédérations, auprès des instances de santé, CPAM, INPES... (voir Atelier 3).

Dans le même ordre d'idée, l'apprentissage est une composante intégrante de la sécurité et à ce titre peut concerner les Départements qui ont une responsabilité importante dans la sécurité inter-urbaine (120 cyclistes tués sur les 150).

### **Un label d'apprentissage du vélo**

Après un état des lieux, sur l'apprentissage du vélo réalisé en 2009, l'objectif est de réunir dès 2010 tous les acteurs de l'apprentissage du vélo (MCF, FFC, FFCT, USEP, Education Nationale, Mutuelles, Prévention Routière) autour de 3 séries de tables rondes pour mutualiser les expériences et aboutir à une forme de label de l'apprentissage du vélo permettant aux partenaires et financeurs potentiels de bien qualifier leur action dans ce domaine.

# Les pistes d'orientations pour le développement de l'apprentissage du vélo

**5 pistes de travail peuvent être dégagées et seront discutées en 2010 avec les différents acteurs du domaine, à l'initiative de M. Vélo :**

- 1 Un besoin de développement quantitatif du réseau** pour atteindre les objectifs pour rejoindre le peloton européen, la France doit former 750 000 personnes par an, ce qui nécessiterait un réseau d'animateurs salariés et bénévoles de 3 000 équivalents temps plein avec plus de 1 000 salariés et 10 000 bénévoles et un réseau d'une centaine d'instructeurs pour former les intervenants. La FFC peut complètement s'intégrer dans cet objectif.
  
- 2 L'intérêt de conserver une diversité d'entrées dans l'apprentissage** selon les publics  
Selon les publics et les orientations d'apprentissages, toutes les modalités de pratiques peuvent être mobilisées et la FFC est présente sur nombre d'entre elles :
  - Apprentissages de base du vélo pour les plus jeunes et les non pratiquants, publics en insertion, femmes issues de l'immigration
  - Disciplines ludiques pour les jeunes : VTT, BMX, street
  - Entrée urbaine pour les salariés d'entreprises au travers des Plans de Déplacements d'Entreprises pour faire les premiers tours de roue en ville
  - Loisirs et voies vertes : en direction de femmes, de personnes âgées
  - Voyage à vélo : retrouver le plaisir de se déplacer, d'être autonome pour les adolescents, les jeunes, les familles
  
- 3 Un rapprochement nécessaire sur les contenus à 3 niveaux**  
Si cette diversité doit être conservée, il sera important d'aboutir à homogénéiser les contenus sur 3 niveaux d'apprentissage :
  - Introduire des dimensions nouvelles dans les BE instructeurs : la connaissance du milieu urbain, sécurité et accidentologie, pédagogie en direction de publics spécifiques (séniors, publics sociaux...)
  - Créer une formation de type contrat de qualification (6 mois en alternance) pour le réseau de professionnels
  - Formation d'animateurs bénévoles, enseignants, forces de l'ordre : parallèlement au réseau de professionnels, il sera indispensable de former des animateurs bénévoles dans ces nouveaux domaines sur des séquences d'environ 3 joursLa FFC doit être partie prenante dans les tables rondes qui devraient s'engager sur la question
  
- 4 Un modèle économique à pérenniser**  
Le modèle économique de l'apprentissage du vélo dans ses dimensions nouvelles (urbain, séniors, publics sociaux...) est encore à pérenniser. Plusieurs pistes sont à creuser :
  - Identifier toutes les pistes de financement à mobiliser : elles sont très nombreuses mais pas encore bien connues de tous
  - Besoin d'un lobbying efficace pour argumenter les impacts santé : ces impacts sont tels qu'ils peuvent largement justifier les efforts à faire sur l'apprentissage
  - Appuyer les structures dans la professionnalisation : outils méthodologiques, appui dans la recherche de financement



## 5 Intégrer pleinement le vélo au sein de l'Education Nationale

L'Education Nationale a bien intégré le vélo dans les programmes au travers des approches sécurité. De bonnes fiches pédagogiques du « savoir rouler » existent à disposition des enseignants. Les moyens sont encore limités pour véritablement mettre en œuvre un apprentissage réel sur le terrain, avec l'appui de moniteurs professionnels ou bénévoles. Les contraintes de sécurité, d'assurance, de responsabilité limitent effectivement cet apprentissage. Au niveau national comme au niveau local, la FFC et ses partenaires peuvent jouer un rôle de soutien à l'apprentissage du vélo à l'école.

### Les enjeux pour la FFC

Les besoins de formation sont considérables et peuvent être une véritable opportunité pour la Fédération :

- Un moyen de pérenniser des emplois qualifiés d'éducateurs et moniteurs au sein de la Fédération et de valoriser le savoir faire interne
- Un enjeu pour attirer de nouveaux licenciés dans ses rangs sur les disciplines nouvelles ou traditionnelles
- Un enjeu pour apporter conseils et services à un public fortement élargi

### Les pistes d'orientations de la FFC dans l'apprentissage

La FFC bénéficie d'atouts mais doit aussi progresser pour se positionner dans ce domaine :

- **L'impact très positif des disciplines techniques ludiques** comme le VTT, le BMX, le free-style valorisées par leur réussite en compétitions internationales et leur couverture média grandissante peut être une excellente opportunité pour toucher les adolescents en collège
- **Une présence plus forte mais non sportive auprès des femmes** et des séniors est indispensable. Ces deux catégories ne sont pas très représentées au sein des adhérents mais la Fédération bénéficie d'atouts importants sur la dimension santé au travers d'un staff technique pointu (voir l'atelier 3 sur la question). Pour se faire, des accords nationaux seraient à engager auprès d'autres Fédérations non spécialisées mais travaillant beaucoup avec ces publics (Gymnastique volontaire, Fitness...)
- Avec **son réseau de moniteurs, éducateurs et d'écoles de vélo**, la FFC bénéficie déjà d'une structure de formation importante qu'il faudra faire évoluer vers des dimensions (ville, loisirs) et des publics nouveaux (séniors)
- La FFC peut également jouer, au côté des autres fédérations, un rôle important de **lobbying sur la thématique santé** publique, mettre en avant les bénéfices attendus et justifier les investissements à réaliser dans le domaine de l'apprentissage
- La FFC peut également être présente auprès des collectivités sur les thématiques sécurité, aménagements cyclables au côté des autres fédérations

## Itinéraires sportifs de référence

**Alain Pradier**, Représentant de la FFC au Comité de Promotion du Vélo. Président du Comité de Bourgogne, Organisateur de la Bourguignonne

Les cycloportives représentent annuellement 112 événements dans 84 Départements, sur 46 000 km d'itinéraires et ont rassemblé plus de 130 000 participants en 2009. Sur l'Alpe d'Huez, les collectivités locales enregistrent plus de 800 montées par jour d'avril à septembre. Des chiffres similaires sont sans doute enregistrés sur des grands cols Alpains, le Ventoux ou le Tourmalet... En Ardèche, le Conseil Général a décidé, sur proposition des organisateurs de l'Ardéchoise de financer la signalisation permanente des itinéraires. De fait, plusieurs départements alpins (Savoie, Haute-Savoie, Hautes-Alpes) ou pyrénéens (Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Atlantiques) se sont déjà lancés dans une politique de mise en valeur de leurs grands cols.

### Inscrire des itinéraires sportifs dans le schéma national

A l'instar du programme national de « Véloroutes et Voies Vertes » sur les itinéraires spécifiques, la FFC propose de mettre en œuvre des itinéraires sportifs de référence du cyclisme français. Il s'agit d'associer et relier les pratiques sportives aux itinéraires de promenades et de déplacements et donner un cadre identifié de pratique aux adeptes du Sport Loisirs et Sport Santé autour d'itinéraires mythiques.



## Associer les partenaires du cycloport aux collectivités

Les partenaires associés au projet seraient :

- La Fédération Française de Cyclisme, au titre d'organisateur de référence du cyclisme Français, sous l'égide de laquelle se trouvent la plupart des organisations qui utilisent les itinéraires concernés.
- L'Association Européenne de Cycloport (AEC), organisation, qui regroupe la plupart des organisateurs d'évènements et les opérateurs techniques du secteur.
- Les collectivités locales et territoriales, la plupart du temps partenaires des évènements concernés. (Communes, Conseils généraux et Régionaux regroupés au sein des Départements et Régions Cyclables, les EPCI).
- Les structures et commissions régionales associées à la gestion des territoires et des loisirs sportifs de nature (Parcs Naturels Régionaux, Commissions Départementales des Espaces Sites et Itinéraires, Comités Départementaux du Tourisme, Opérateurs de tourisme).
- Les cartographes et opérateurs techniques associés (GPS, informatique)...

L'objectif du projet est de fédérer les différents partenaires de la pratique sportive et de développer un label national qui comporterait une signalétique spécifique labellisée par la Fédération et identifiée par les services de l'Etat, une assistante technique à la maintenance de ces itinéraires et une politique de communication/promotion des itinéraires.

Ce dispositif permettrait aux adeptes du Cyclisme Pour Tous de parcourir ces itinéraires à la période de leur choix, de bénéficier d'éléments de référence en termes de signalétique adaptée, (guides, brochures...) commercialisés ou en diffusion auprès des opérateurs locaux du tourisme et des loisirs, de bénéficier d'assistance GPS leur permettant des positionnements géographiques et de situer leur performance par rapport à des coureurs professionnels de référence. Il identifie la Fédération comme partenaire privilégié des collectivités.

Le premier élément indispensable tient à l'accord et à la volonté des acteurs locaux et des gestionnaires de ces espaces (Etat et Conseils Généraux) de s'investir dans le projet.

**Une sélection partenariale sur des critères de notoriété, de fréquentation et d'intérêt touristique, paysager ou culturel.**

Le choix des itinéraires sera à réaliser de façon partenariale avec les collectivités, après définition de critères de labellisation liés à la qualité des espaces traversés (Massifs montagneux, parcours historiques, ville à ville, particularités techniques de pavés, chemins, autres...), à leur fréquentation importante dans les secteurs péri-urbains, à leur impact public en termes de notoriété.

Ces itinéraires s'inscrivent dans les valeurs fondamentales de la pratique sportive du cyclisme, dans un objectif de développement touristique des territoires et plus généralement dans le développement de l'usage du vélo.

## Le programme « France à Vélo »

**Hubert Peigné** a engagé avec l'appui d'Atout France, la structure de promotion du Tourisme en France, la mise en œuvre du programme de la France à Vélo. Cette structure partenariale qui devrait être créée courant 2010 rassemble :

- les collectivités (Conseils généraux et Régionaux au travers notamment de l'association Départements et Régions Cyclables)
- les représentants institutionnels du Tourisme (Comités Départementaux et Régionaux du Tourisme, commission tourisme de la Fédération des Parcs Naturels Régionaux...)
- les professionnels du Tourisme au travers de leurs Fédérations de rattachement : Logis de France, Gîtes de France, Camping qualité...
- des opérateurs privés : Tours opérateurs, éditeurs de topo-guides, gestionnaires de sites internet...
- Les représentants des usagers avec notamment l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes, la FFCT.

### *Orientations stratégiques pour la Fédération*

La FFC au travers de ses itinéraires de référence du cyclisme français aurait toute vocation à rentrer dans la France à Vélo. L'assemblée constitutive du dispositif devrait se tenir courant mai 2010. La FFC se doit d'y être représentée et de participer au groupe de travail qui devrait permettre de faciliter grandement le travail d'explication du dispositif, d'engager une coordination avec les collectivités et de donner une visibilité plus large au projet.



## Port du casque

**Laurent Devoyon, Je porte un casque.com.**

Les Français sont nombreux à pratiquer une activité sportive à risque en compétition, en famille, à l'entraînement ou pour se rendre au travail. Mais de nombreux pratiquants négligent encore le port du casque, souvent par manque d'informations. Le but de l'association est donc de sensibiliser et non pas d'OBLIGER le port du casque dans toutes les activités comportant des risques de chutes.

L'association agit de plusieurs façons :

- Une présence sur tous les terrains avec un casque gonflable. L'association est présente sur plus de 40 événements avec des vidéos de tests de casques, des présentations de casques qui ont subi un choc, des démonstrations en direct d'un crash test.
- Le Team Tout Terrain : Il existe un team officiel composé d'une quinzaine de personnes mais chacun peut, quel que soit sa région, créer un team pour diffuser l'information et créer des « opérations terrains ». Les membres du team portent les couleurs de l'association dans toute la France dans de nombreuses disciplines sportives.
- L'animation d'un site internet [www.jeporte1casque.com](http://www.jeporte1casque.com) qui a reçu déjà plus de 150 000 visiteurs. On y trouve de nombreuses informations, activités de l'association, présentation de casques, vidéos, témoignages, comment devenir membre ou créer son team, boutique, téléchargement de flyers et d'affiches...
- La diffusion de prospectus A5 diffusés à plus de 100.000 exemplaires sur le thème « Pourquoi porter un casque ? », d'auto-collants, distribués lors de journées de sensibilisation ou d'événements.
- La diffusion d'un kit à destination des scolaires comprenant une présentation de l'association, un petit film, la réalisation d'un test, des questions-réponses, une discussion autour du port du casque.



# Atelier 3

## Atelier 3 : Vélo et santé

Les liens entre santé et vélo sont abordés dans cet atelier autour de 3 thèmes :

- La santé par le vélo : Amélioration de la santé et entretien par l'activité vélo et le sport cycliste
- Le vélo pour la santé : Recouvrement de la santé, réhabilitation et réinsertion
- La performance adaptée à l'individu : L'optimisation du couple homme-machine. Du très haut niveau à la pratique loisir

### Objectif :

Appréhender toutes les situations et dispositions allant dans le sens du maintien ou du recouvrement de la santé par la pratique du vélo sportif et/ou quotidien et les actions ou ressources à développer et à proposer par la FFC pour répondre à ces enjeux

### Intervenants :

Modérateur : **Dr Armand Megret**, médecin des hôpitaux honoraire, Médecin Fédéral National FFC.  
**Dr Anne Marie Lecoq**, médecin des hôpitaux honoraire, Médecin élu CA FFC.

### Intervenants :

**Dr Stéphane Bermon**, Physiologiste et Médecin du Sport, docteur en Sciences, Institut Monégasque de Médecine du Sport, Monaco.

**Dr Jean Luc Grillon**, Médecin du sport, responsable du Pôle Ressources National Sport Santé CREPS, Vichy.

**Jean-Baptiste Wiroth**, docteur en Sciences du Mouvement Humain, Nice.

**Xavier Jan**, ancien professionnel, coordinateur médical équipe professionnelle, kinésithérapeute-ostéopathe des équipes de France, Rennes.

**Robert Boualit**, ingénieur chef de projet Almerys branche santé Orange, Business Services Clermont Ferrand.

**Cyrille Guimard**, Manager de Groupe sportif, entraîneur éducateur.

**Roger Legeay**, Manager de Groupe sportif.



## Les objectifs santé de la Fédération

*Armand Megret, médecin des hôpitaux honoraire, Médecin Fédéral National FFC*

*Anne Marie Lecoq, médecin des hôpitaux honoraire, Médecin élu CA FFC*

### Le cyclisme, une activité qui s'adresse à tous

Le cyclisme est une activité physique qui entre pleinement dans le cadre des recommandations ministérielles pour lutter contre la sédentarité. Avec ou sans compétition, il peut être pratiqué par un public varié et pas seulement par les futurs champions. Tous les âges sont potentiellement concernés et il s'adresse à tous les milieux, y compris dans les quartiers difficiles ou les zones rurales. Le cyclisme peut intégrer des personnes handicapées (cardiaques, malades respiratoires, obèses...) qui seraient encadrées, après avis médical, par un éducateur ayant reçu une formation adaptée à ce public. Le réentraînement à l'effort de certains malades est une nécessité mais la recherche de clubs susceptibles de les accepter relève souvent du parcours du combattant.





## La prise de licence dans un club présente dans ce cadre des avantages :

- Fidéliser la pratique d'une activité physique en créant des liens avec les autres membres du club, une entraide....
- Pouvoir bénéficier d'une infrastructure et d'un réseau médical et paramédical qui est déjà en place pour les sportifs de haut niveau.
- Pouvoir bénéficier de conseils techniques d'un entraîneur pour réaliser son sport dans les meilleures conditions et sans risque pour sa santé. Cet entraîneur devra être en relation permanente avec le réseau médical qui existe dans le cadre des sportifs de haut niveau : médecins, nutritionnistes, kinésithérapeutes dans le respect du secret médical.

Le cyclisme est une activité physique non traumatisante si elle est bien encadrée. Cet encadrement existe au niveau des comités régionaux, des clubs, des plateaux techniques.

Toutes les compétences existe au sein de la Fédération pour que le cyclisme soit un sport permettant de conserver la santé.

## Des besoins identiques pour tous les pratiquants, seule l'intensité change

Tous les pratiquants « vélo » ont les mêmes besoins :

- bon choix du matériel,
- entraînements,
- comment « se préparer physiquement, parer les risques et se réparer quand il y a un problème de santé»,
- comment récupérer, selon l'âge, le sexe...,
- comment gérer les problèmes médicaux, spécifiques, la nutrition de l'effort, la sécurité...,
- les équipements.

Seule l'intensité de la pratique et les charges de travail sont différentes et demandent des réponses adaptées.

## Les objectifs de la Fédération

Dans sa volonté de promouvoir le cyclisme la FFC veut :

1. **Repérer, identifier et optimiser ses compétences** et son savoir faire pour exploiter au mieux ses capacités de prise en charge du pratiquant cycliste et mettre au service de ses licenciés des prestations structurées, organisées et personnalisées.
2. **Attirer aussi les non licenciés** désireux d'améliorer leur pratique, leur entraînement, leur alimentation et leur choix de matériel...
3. A ceci la FFC veut ajouter une dimension sanitaire en **développant les prises en charge spécifiques** des personnes ayant des problèmes de santé :

Préventive : La pratique du vélo est une activité physique qui améliore les capacités physiologiques, cardio-respiratoires, les qualités de l'appareil locomoteur...

- **Prévention primaire ou éducation à la santé** : Les actions de prévention primaire agissent sur les comportements qui risquent de provoquer un problème de santé. Elles permettent d'empêcher l'apparition du problème, donc d'éviter la maladie.
- **Prévention secondaire ou dépistage** : La prévention secondaire cherche à révéler un problème de santé (par exemple, l'hypertension artérielle) pour prévenir une maladie.
- **Prévention tertiaire ou réadaptation médicale, psychologique ou sociale** Curative.
- La pratique adaptée pour toutes **les catégories d'individus à haut risque sanitaire** (HTA, diabète, surcharge pondérale).
- La pratique comme **prestations thérapeutiques pour les blessés et les affections chroniques** qui nécessitent une réadaptation cardio-vasculaire, orthopédique...
- La prise en charge doit être personnalisée, établie par des métiers de la santé et réalisée par des éducateurs sportifs spécialisés.

4. **Le faire savoir.**

## Les segments de marché

*Robert Boualit, ingénieur chef de projet Almerys branche santé Orange, Business Services. Clermont Ferrand*

**La France compte 18 M de cyclistes et d'utilisateurs de vélo réguliers. Ces cyclistes peuvent être divisés en 3 segments principaux :**

1. **Le cycliste assimilé au sportif de haut niveau**, au sportif à haut entraînement sans problèmes pathologiques décelés, aux sportifs s'entraînant dans une logique de haut niveau, aux cycloportifs et à quelques cyclotouristes ayant une pratique à forte intensité.

2. **Les compétiteurs amateurs** soucieux de « bien faire les choses » cyclotouristes à compétition pour soi même, vélo nature, vélo bien être...

### 3. Les pratiquants du vélo santé

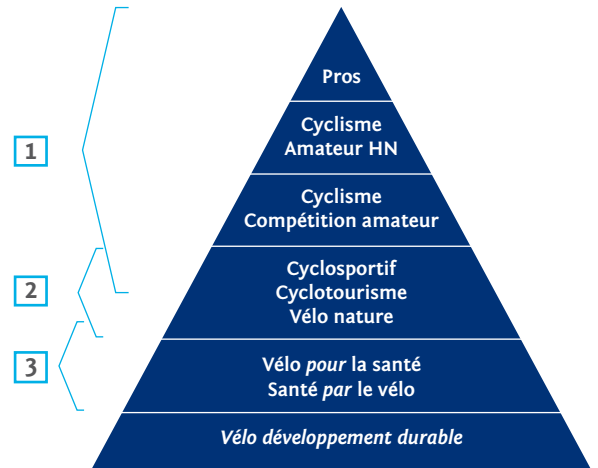
Acteurs de tous les âges : activités physiques plus que sportives, vélo santé.

Les sujets pathologiques pour lesquels le vélo est une prescription thérapeutique adaptée à leur problème de santé.

Tous ces sujets ont besoin de **conseils d'entraînement avec prise en charge personnalisée**, d'être accompagnés vers leurs objectifs et pour cela ont besoin d'écoute, de compétences et de proximité.



### Le marché cyclisme/vélo/santé



## Le pratiquant pris en tant qu'individu, la personnalisation de la prise en charge

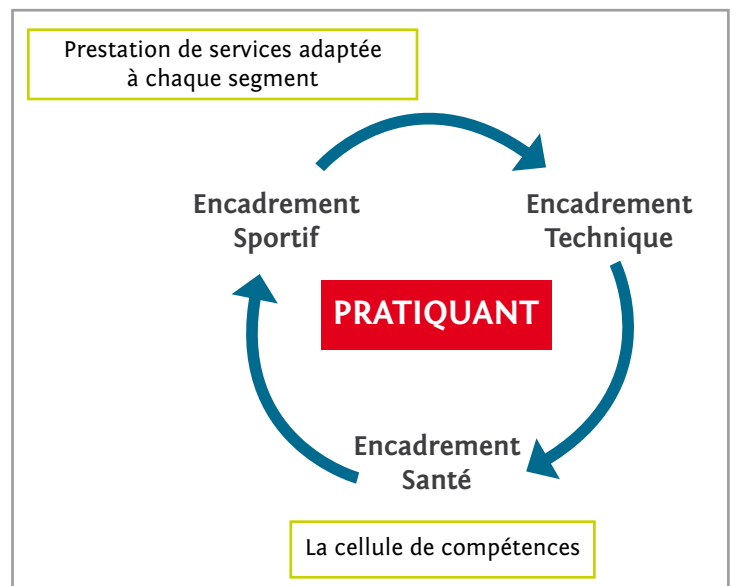
Quelque soit le niveau le pratiquant, compétiteur ou non, licencié ou non, recherche ou souhaite une optimisation de sa performance sportive ou de son activité physique :

- Préparation physique
- Préparation technique/tactique
- Préparation nutritionnelle
- Préparation mentale
- Choix du matériel...

Et a besoin d'un coaching personnel.

Mais il existe une grande diversité de pratiques et de nombreuses disciplines, et selon l'âge, le sexe, la culture sportive... les réponses seront différentes. Seul point en commun un esprit de liberté, d'indépendance et d'aventure !

Généralement il n'est pas encadré et il recherche des conseils autour de lui dans les médias... Il faut lui proposer une prise en charge selon ses besoins et ses possibilités. Il a besoin d'être **guidé, coaché**. Le pratiquant, quelque soit son segment de pratique, a besoin d'un encadrement à la fois sportif, technique et santé. La Fédération dispose en interne et en partenariat, de l'ensemble de ses compétences.





## Les compétences au sein de la FFC

*Jean Baptiste Wiroth, docteur en Sciences du Mouvement Humain. Nice*

Le club FFC est la référence de base, selon le niveau, la structuration et l'organisation il est la solution à la problématique du pratiquant « tout niveau » et répond au besoin de proximité.

Il est envisageable de mettre en place un partenariat fédéral avec les réseaux privés de « coaching » sérieux et structurés.

Les compétences de la Fédération sont larges pour accompagner le pratiquant :

- Les métiers du sport : éducateurs, préparateurs physique et mental, les entraîneurs
- Les métiers de la santé : médecins, kinésithérapeutes, nutritionnistes, podologues...
- Les métiers techniques : techniciens matériel, ergonomes...



Le club idéal est celui qui comporterait toutes ces compétences qu'il organiserait autour du pratiquant.

**Cet organigramme peut s'appliquer :**

- Aux populations sportives : du haut niveau au pratiquant nature, la prestation est simplement adaptée
- Aux populations pathologiques, le club est l'effecteur terminal de la filière de soins

## Modèle humain et social du Sport / Santé

*Christophe Brissonneau, Réseau sport-activités physiques*

### L'expérience d'autres Fédérations dans le domaine du Sport/santé

La mise en place d'une politique fédérale sport-santé n'est pas une nouveauté puisque dans les années 1970-80, le Ministère de la Jeunesse et des Sports se lance dans une telle politique. Elle focalise sur le développement du système cardio-vasculaire à travers les courses pour Tous. Pour cela, le MJS s'appuie sur la fédération d'athlétisme qui fait entrer dans son giron les courses hors stade, gérées jusqu'alors par des opposants à toute sorte de tutelle. Il s'en suit le développement des courses sur bitume, type marathon. Ce type d'activité sera le fait d'une majorité d'hommes, bénéficiant d'un haut niveau culturel et économique. Malgré tout, cette politique aura des effets dans le temps sur les représentations des différentes couches de la population (avec une pratique diffuse) et continuera sous forme compétitive dans le cadre de la FFA.

Une autre fédération, la FFEPGV a fait de la lutte contre la sédentarité par la promotion du « sport-santé » sa priorité depuis 1993. De 300 000 licenciés en 1993, elle est passée à 550 665 licenciés en 2008. Mais il faut noter que 94,1 % sont des femmes. Là encore, l'ensemble de la population n'est pas représenté.

La FFA, sous l'impulsion du MJS, met en place depuis 2006 une nouvelle politique sport-santé. Elle repose sur un fort soutien de la part de la présidence qui se traduit par le développement d'un secteur spécifique, soutenu par le recrutement d'un personnel adéquat, et la mise en place d'un plan de développement. La FFA ne touche pour l'instant que 4 000 personnes à travers 70 coaches santé. Là aussi la population est typée autour d'une moyenne d'âge de 45 ans et 80 % de femmes. Il serait intéressant de voir la profession et catégorie sociale.

Sur la base des obstacles et limites rencontrées par ces fédérations, un certain nombre de questions se posent pour la FFC :

### 1. Quels sont les publics cibles :

- adhérents de fédérations voisines (FFCT, FSGT, UFOLEP, FFEPGV)
- les populations spécifiques : cardiaques, en surpoids, 3<sup>ème</sup> voire 4<sup>ème</sup> âge ?
- les familles. Alors que les premiers représentent des populations limitées de quelques dizaines de milliers de personnes, choisir les familles vient à viser des centaines de milliers voir des millions de personnes.
- Les couches sociales les plus défavorisées qui font le moins de sport, où il y a le plus de problèmes de surpoids

### 2. Quels objectifs ?

- Développer le nombre de pratiquants d'un cyclisme « doux », induisant ainsi une pratique thérapeutique de masse
- Proposer des services : médical, aide aux regroupements...
- Proposer des pratiques adaptées aux publics particuliers ?

### 3. Quels types de structures effectrices ?

- Clubs traditionnels : La FFC pourrait rencontrer les mêmes problèmes que la FFA pour faire glisser les clubs de la compétition au sport-santé et à les faire devenir des entreprises de service
- Services des sports des mairies
- Réseaux sport-santé
- Structures paramédicales
- Structures informelles où des gens se retrouvent à un endroit précis. Style réseau Facebook ?

### 4. Quels types d'encadrants ?

- BEES cyclisme dépendants de clubs ou de mairies
- BEES sport-santé
- Formation spécifique type FFA
- Bénévoles gérant des groupes informels ?

**Ce projet nécessite d'une forte volonté du président et de son bureau et développement d'un pôle suffisant pour ce projet** à l'instar de l'équipe de 5 personnes à la FFA et demande de poursuivre la réflexion sur 3 questions

- Quelle mise en relation avec le Plan National Sport-Santé ? Quels liens ? La recherche d'un modèle politique proposé par le Ministère de la Santé, de la jeunesse et des sports est un impératif. Pour qu'une telle politique puisse se mettre en place face au développement de la voiture, il est impératif d'engager un plan national en matière d'infrastructures cyclistes au plus haut niveau.
- Etudier les politiques fédérales existantes en matière de sport-santé
- Nécessité d'enquêtes qualitatives afin de cerner les motivations ou non motivations à la pratique régulière du vélo.

## Réseau sport-santé-bien-être

*Jean Luc Grillon, Médecin du sport, responsable du Pôle Ressources National Sport Santé CREPS. Vichy*

Le Pôle Ressources National Sport Santé est une structure opérationnelle dont l'objectif général est de rendre possible la réalisation, pour toute personne insuffisamment active, porteuse ou non d'une altération (facteur de risque, maladie ou situation de handicap) de la santé physique, mentale ou sociale, d'une activité physique régulière, adaptée, sécurisante et progressive, dans un but d'amélioration de l'estime de soi, du respect de soi, de la forme et du bien-être, de la qualité de vie et de réduction des dépenses de santé évitables.

Il assure une veille et un observatoire sur différentes thématiques : Plan national Bien vieillir, Plan national nutrition santé, maladies chroniques, santé et insertion, encourager les fédérations sportives et les collectivités locales à offrir et proposer des APS à des publics ciblés, la promotion des bonnes pratiques, la prévention et mésusage du médicament.

Le réseau Sport Santé Bien Etre repose sur une logique de complémentarité et de synergie des pratiques professionnelles. L'intérêt du réseau est de mettre en lien les patients et les usagers du système de santé, les acteurs professionnels du dépistage et des soins sanitaires, médico-sociaux ou sociaux, avec les offres d'éducation et d'accompagnement motivationnel à l'activité physique et à l'équilibre alimentaire, puis d'orienter les usagers et les publics vers les associations labellisées par le réseau sport-santé proposant une offre d'activité physique ou sportive adaptée à la personne.

Les objectifs opérationnels du réseau sport-santé sont de fédérer et de coordonner, de sensibiliser, de former et d'accompagner les acteurs des différents champs (sanitaire, médico-social, social, sportif), d'élaborer (en collaboration avec les réseaux de santé, médico-sociaux ou sociaux) des protocoles collaboratifs (entre professionnels) et





des parcours de santé ou de soins (pour les usagers et les patients), de favoriser l'accessibilité des usagers et des patients aux offres de pratique (communication sur les offres, développement de l'offre sportive adaptée à la personne sédentaire, développement de l'offre sportive dans les territoires non ou peu couverts, chèques ou coupon sport-santé pour l'aide individuelle à la pratique) et d'évaluer les résultats (à partir de la base de données du réseau). »

## Le modèle technologique du dispositif

*Robert Boualit, ingénieur chef de projet Almerys branche santé d'Orange Business Services. Clermont Ferrand*

Le modèle développé consiste à créer une base de données personnelle de suivi alimentée par l'ensemble des acteurs, dont le pratiquant, consultable et modifiable sur clé USB sécurisée et synchronisée avec le dossier sportif et le dossier santé.



## Le modèle économique du dispositif

*Dr Stéphane Bermon, Physiologiste et Médecin du Sport, docteur en Sciences, Institut Monégasque de Médecine du Sport. Monaco*

### Des bénéfices économiques potentiellement très importants pour la collectivité

Le financement de ce dispositif de prévention et d'accompagnement individualisé est potentiellement coûteux mais il peut générer des économies considérables. Une vaste étude économique réalisée par l'OMS et l'OCDE (voir débat introductif N. Mercat) portant sur le suivi de 30 000 personnes pendant 14 ans, en deux échantillons de pratiquant régulier du vélo (30 mn par jour) et ne pratiquant pas aboutit à la conclusion qu'une pratique régulière du vélo permet de réduire le risque ratio de 1 à 0,72 pour l'ensemble de la population et de 0,66 pour les femmes de plus de 45 ans. Ces résultats ont abouti à un travail de modélisation des impacts santé des aménagements cyclables. D'autres études ont montré que le seul impact cardio-vasculaire de la pratique régulière du vélo pouvait être évaluée à 0,56 €/km parcouru.

### Des coûts de traitement qui augmentent avec la sédentarité

Les bénéfices sont donc potentiellement considérables mais la mise en œuvre du dispositif génère à court des termes des charges qu'il faut financer. Il faut donc imaginer un nouveau modèle économique de la gestion du Bien de Santé par le sport notamment par le vélo pour faire face à des coûts de santé qui risquent d'être croissants :

- Augmentation de la prévalence et de l'incidence des maladies de la sédentarité
- Augmentation du coût à supporter pour le diagnostic et le traitement de ces morbidités



- Augmentation de l'espérance de vie et du coût des méthodes diagnostiques et thérapeutiques (Pareto)
- Un désengagement progressif de l'Assurance Maladie pour le financement de la Santé

## La problématique

Comment réduire efficacement et durablement la morbidité d'une population de plus en plus sédentaire alors que l'espérance de vie augmente et que les ressources allouées par les acteurs historiques de la protection sociale vont aller en s'amenuisant ?

## Des pistes et de nouveaux acteurs ?

Certaines fédérations ou groupement sportifs peuvent être des partenaires innovants dans le domaine du Sport-Santé et pourraient s'appuyer sur un réseau de nouveaux acteurs :

- **Les «nouveaux» partenaires du financement de la Santé** : Mutuelles, Assurances Privées, Fonds de Prévoyance ont un intérêt économique direct à une amélioration sanitaire de la population et à une prévention accrue.
- **Le monde de l'entreprise** bénéficie actuellement d'une médecine préventive minimale. Dans un contexte de niveau de productivité élevé et de marchés de plus en plus concurrentiels, la qualité de vie physique et psychologique de ses salariés est pour l'entreprise un élément de compétitivité.
- **L'assuré social** acteur de sa santé est le premier concerné économiquement par l'amélioration de sa qualité de vie.
- **L'organisation en réseau du Bien de Santé** peut permettre de réaliser des économies d'échelle permettant de financer la prévention en faisant intervenir au mieux chacune de ses composantes.
- La préservation de ce Bien de Santé par le rapprochement des acteurs liés par un **principe « gagnant-gagnant »** peut permettre de dégager des marges de manœuvre financières.
- L'émergence des **nouvelles technologies** (NTIC) peut également permettre de mettre à disposition des services et des outils de suivis performants jusqu'à présent réservés au haut-niveau ou à des cas thérapeutiques graves.

Le cyclisme peut être une activité majeure du dispositif et présente de nouveaux atouts : le cyclisme est une activité portée peu traumatisante, bien adaptée à des cas de surpoids. C'est une activité qui peut se pratiquer facilement dans des endroits très variés, même si des aménagements cyclables sont nécessaires. Il s'agit par ailleurs déjà de la première activité physique des français, et notamment des personnes âgées, facilement accessible.

Une approche à la fois macro-économique (à l'échelle des grands équilibres nationaux), et micro-économique (à l'échelle des professionnels, clubs, qui vont mettre en œuvre ce dispositif localement) est à réaliser.

Une étude de marché sur les besoins exprimés par les différents acteurs s'impose, celle-ci est en cours de réalisation. Toute entreprise dont l'objet est la santé doit être intéressée par ce projet notamment les mutuelles.

## Le rôle des mutuelles

### Thierry Cousin

Au début des années 2000, le mouvement mutualiste a accepté que les directives européennes d'assurance lui soient appliquées. Ceci s'est traduit par l'adoption, le 19 avril 2001, d'un nouveau code de la mutualité composé de six livres. Le Livre I définit la structuration des mutuelles. Le premier article de ce livre (L. 111.1), reprenant la rédaction antérieure, circonscrit de façon très large les champs d'activité du mouvement mutualiste.

Pour respecter le droit européen imposant aux « assureurs » de ne faire que de l'assurance, les deux livres suivants réglementent les activités que peuvent exercer les mutuelles. **Le mouvement mutualiste a dû accepter de séparer les activités d'assurance (Livre II) de celles à caractère sanitaire ou social (Livre III).**

Concernant les mutuelles du Livre II (activités d'assurance, dont complémentaire santé), il y a 756 mutuelles agréées et 600 substituées, c'est-à-dire garanties par des mutuelles agréées.

Un millier de mutuelles du Livre III (gérant des réalisations sanitaires et sociales) gèrent environ 563 centres d'optique, 400 centres dentaires, 300 services pour personnes âgées, 80 services de petite enfance, 75 établissements pour handicapés, 74 cliniques, 70 pharmacies»

Pourquoi ne pas participer à la prise en charge de la santé de leurs adhérents dans le cadre des préventions I II III ?

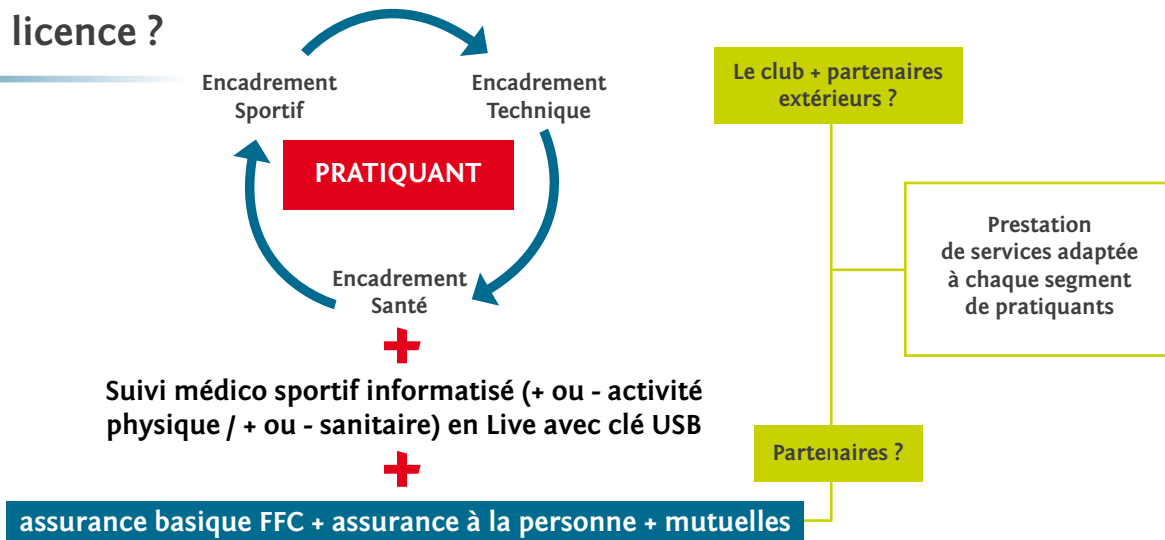
La Fédération pourrait imaginer un dispositif complet à destination du pratiquant, associé à la licence, et personnalisé par segments, comprenant :

- **Un dispositif d'encadrement sportif, technique et santé** à partir du club, de la cellule de compétences de la FFC et l'appui éventuel de partenaires extérieurs.
- **Un suivi médico-sportif informatisé** à orientation plus ou moins orienté sur l'activité physique ou les aspects sanitaires, contenu dans une clé USB de suivi personnalisé.
- **Un dispositif d'assurance** de base, d'assurance personnalisée et de mutuelle en partenariat avec les réseaux mutualistes et d'assurance.



La cellule de compétences FFC

## Offre avec la licence ?



Cette prestation de service personnalisée s'inscrit dans le cadre d'un concept de Cyber Vélo permettant de relier sur le net une communauté de pratiquants du vélo rassemblant :

- L'information sur la pratique sportive : Fédération, clubs, lieux de pratiques, calendriers, description d'épreuves, des métiers de la santé du sport.
- Des services interactifs à destination des sportifs : suivi des performances en ligne, programmes d'entraînements, dossier sportif mobile (à partir de PC, téléphone portable, I Phone...) en lien avec les instances sportives.
- Un e-commerce communautaire intégrant les métiers du commerce de sport.
- Des rencontres, échanges, forums entre sportifs.

### Synthèse et orientations d'actions pour la Fédération

L'atelier a été animé pendant trois heures pendant lesquelles les intervenants et les participants ont exprimé leurs visions. Tous ont confirmé le savoir faire de la Fédération et son inadéquation aux besoins exprimés et résumés par les intervenants. La qualité des débats indique qu'il serait pertinent de lancer un projet.

La Fédération Française de Cyclisme doit s'engager clairement, se positionner fortement et créer un comité de pilotage qui définira les axes et animera le projet avec les membres de l'atelier transformé par la suite en collège.

Le comité de pilotage doit avoir les moyens de :

- Faire une étude de marché et étudier la faisabilité technique et financière du projet
- Définir le modèle « club vélo-santé » avec les différents types de partenariat possibles entre la FFC et les entreprises intéressées
- Mettre en place une expérimentation sous forme de volontariat au niveau de clubs, au départ un par région, voire par département, en relation étroite avec le comité régional et les instances fédérales
- Accompagner la mise en place
- Faire le bilan de l'expérimentation
- Déployer le dispositif sur le territoire

Le positionnement de la FFC dans le champ de la santé préventive et curative représente une véritable révolution culturelle. Les politiques Santé et Jeunesse et Sport montrent comme par exemple en Champagne-Ardenne l'intérêt d'intervenir sur ces questions. L'intervention d'une Fédération sportive dans le suivi de parcours de soins par prescription ou en sortie de centre de rééducation est un enjeu très important pour lequel la FFC possède de nombreux atouts et compétences internes.

## La FFC solidaire : échange Burundi et CROSPF

Denis Cheminade a mené différentes missions au Burundi pour le compte du CNOSF. Elles ont permis de repérer des besoins particuliers de fédérations. Avec les troubles politiques qui ont eu lieu au Burundi et les difficultés économiques persistantes, le vélo a en grande partie disparu alors qu'il peut assurer une fonction économique importante dans ce pays. Dans le cadre de la coopération décentralisée régionale des Pays de la Loire, un programme de collecte et d'envoi de vélos par conteneurs est prévu au départ de Nantes.

# Conclusion

## *Allocution de Clôture du Congrès*

*David Lappartient, Président de la Fédération Française de Cyclisme*

Merci à tous et merci pour cette présentation de solidarité avec le royaume du Burundi.

Je voudrais d'abord toutes et tous vous remercier pour votre participation ; vous étiez très nombreux et cela a garanti le succès de ce deuxième Congrès du Cyclisme pour Tous et du vélo pour chacun.

Trois thèmes essentiels ont été abordés, discutés, en séance plénière d'abord puis dans les différents groupes de travail et vous avez pu voir aussi que le cyclisme et le vélo d'une manière générale sont des préoccupations de l'ensemble des acteurs.

La Fédération Française de Cyclisme a certes un nouveau positionnement par rapport à l'ensemble de ces sujets, intégrant la diversité des pratiques au sein de notre fédération, et l'ouverture sur la société. Nous ne renions absolument pas ce que nous sommes, une Fédération de compétition. Regardez notre logo, notre cycliste va vite et nous n'oublions pas dans cette maison qu'est l'olympisme que nous sommes une Fédération olympique et une Fédération de performances. Mais nous devons nous ouvrir sur l'ensemble des préoccupations et l'ensemble des sujets, notamment ceux du Cyclisme pour Tous et du vélo pour chacun. Nous devons faire en sorte que l'ensemble des acteurs du Cyclisme pour Tous et du vélo pour chacun, puissent travailler ensemble.

Je remercie de leur participation, plusieurs autres acteurs du vélo, la FFCT, la FUBICY, le MCF. Chacun concoure avec ses missions propres, à la défense du cyclisme et du vélo. Nous devons aujourd'hui décloisonner ce qui nous a séparés et faire en sorte que notre action commune fasse naître un lobby pour la défense du vélo avec sous toutes ses formes, la défense du vélo en ville, la défense du vélo comme moyen de transport, la défense du vélo par rapport aux aménagements urbains, la défense du vélo dans l'ensemble des pratiques. Au sein de notre Fédération, nous souhaitons nous ouvrir sur toutes ces pratiques et le Cyclisme pour Tous constitue assurément une opportunité pour notre Fédération.

Il nous faut un certain temps pour que ces thématiques rentrent dans nos mœurs. La Fédération Française de Cyclisme ne change pas de cap par opportunisme mais par conviction. La différence entre l'opportunisme et la conviction, c'est que nous croyons fortement à ce que nous prônons. C'est ce qui fait l'attrait et l'intérêt des discussions que nous avons eues aujourd'hui avec l'ensemble des acteurs. Le rôle de la Fédération Française de Cyclisme est essentiel parce que nous sommes une Fédération délégataire, habilitée à négocier avec l'Etat et les collectivités sur un certain nombre de problématiques, comme les règles de pratiques, des discussions avec les pouvoirs publics comme le règlement type des épreuves sur voies publiques, des conventions particulières. Nous avons un rôle tout à fait singulier à cet égard et nous le ferons d'autant mieux que nous serons aussi forts avec l'ensemble des autres acteurs du vélo, au sein notamment du Comité de Promotion

du Vélo qui regroupe l'ensemble des acteurs du vélo. Ce comité ne demande qu'à prendre du poids pour être l'interlocuteur des pouvoirs publics, de l'ensemble des acteurs du monde du vélo et c'est important.

Vous avez lu notre projet fédéral. Cette journée d'aujourd'hui a été l'illustration, la traduction concrète de ce projet fédéral. Cette ambition de la Fédération Française de Cyclisme ne se retrouve peut être pas dans notre logo et notre plaquette sur lesquels les cyclistes de compétition sont la vitrine de l'ensemble de nos disciplines compétitives, mais peut être pas de l'ensemble des pratiques au sein de la Fédération. Il nous faudra encore franchir une étape et changer de cap. Nous devons nous adapter à l'ensemble des pratiques sans renier ce qui est l'essence même de la Fédération Française de Cyclisme.

Avant de vous souhaiter un bon retour chez vous, je souhaite aussi remercier toutes celles et ceux qui se sont mobilisés pour rendre possible cette manifestation, Patrick Chassequi animait avec beaucoup de brio cette journée, mais quand la passion est là, c'est déjà beaucoup plus facile et je vois que sans montre, il arrive presque à finir à l'heure ! Merci au Général Roland Gilles qui est toujours ici dans sa seconde famille, celle du vélo et il est important pour le cyclisme d'avoir ce lien direct avec la puissance publique et les représentants de la Gendarmerie Nationale. Merci à Hubert Peigné, Monsieur Vélo, délégué interministériel au vélo, votre présence a été également appréciée aujourd'hui, elle a permis de comprendre mieux la politique de l'Etat et de comprendre les attentes de l'ensemble des usagers du vélo, au sens le plus large du terme, entre pratiques transports, pratiques urbaines, pratiques sportives et pratiques compétitives. Nous devons au sein de notre Fédération pouvoir trouver ces différentes pratiques. Merci aussi à nos chevilles ouvrières, Roger Bordeau et Patrick François qui n'ont pas ménagé leur peine pour la réussite de ce deuxième Congrès du Cyclisme pour Tous et vélo pour chacun.

Jamais 2 sans 3, nous aurons bientôt un 3ème congrès du Cyclisme pour Tous qui permettra d'aborder et d'approfondir un certain nombre de thèmes, de se tenir aussi encore plus à jour sur les autres évolutions qui pourraient arriver. Faire en sorte d'avancer sur des problématiques comme celles du sport et de la santé, orientation stratégique du Comité National Olympique et Sportif Français qui est aussi une orientation stratégique de la Fédération Française de Cyclisme. Le rapprochement du Ministère de la Santé et du Ministère des Sports traduit aussi cette volonté gouvernementale présente au sein de nos différents groupes de travail.

Merci à toutes et à tous de votre participation et je vous dis beaucoup de vélo cette année, beaucoup de kilomètres au compteur. 1000 km, c'est je crois la moyenne de certains pays nordiques, contre 80 kms pour notre pays. Alors à vos vélos !

Merci à tous et vive le Cyclisme pour Tous !



**CONGRES NATIONAL CYCLISME  
POUR TOUS ET VELO POUR CHACUN**

**27 Février 2010,**

**Maison du Sport Français, CNOSF,  
3 Avenue Pierre de Coubertin.  
75013 Paris**

**Organisation : Fédération Française de Cyclisme**

**Commissaire Général : Roger Bordeau**

**Programme et coordination générale : Patrick François**

**Assistante : Pauline Juliard**

**Animation : Patrick Chasse**

**Conception et animation des ateliers : Armand Megret, Bertrand Rabatel, Roger Bordeau**

**Merci à In Yellow Consulting et Almerys Orange.**

Et à notre partenaire,



**Réalisation des Actes : Inddigo/Altermodal**

**Conception : Patrick François**

**Rédaction : Nicolas Mercat**

**Photographes : Pierre Bonnet, Claude Roig**

**Maquette : Inddigo**

**Imprimerie : Ouest Impression Europe**



**Fédération Française de Cyclisme**

Bat. Jean Monnet

5 rue de Rome

93561 Rosny-sous-Bois Cedex

Tel : + 33 (0)1 49 35 69 00

<http://www.ffc.fr>

