



Gérard Sautz / Ville de Paris

L'arrivée du Vélib' à Paris en 2007 a eu un effet d'entraînement.

Le vélo, grande cause nationale ?

Fluidification de la circulation urbaine, développement touristique des zones rurales, lutte contre la sédentarité et la pollution : le vélo jouit d'une image positive, tandis que des associations et des groupements de parlementaires renforcent leur action de lobbying. Fort de cette « utilité publique », le vélo est d'ores et déjà une grande cause nationale...

Vélo des villes, vélo des champs, même engouement

Redécouvert dans les grandes villes grâce aux systèmes de libre-service, plébiscité dans les campagnes par les touristes, le vélo commence également à peser sur le plan politique.

L'élan est indéniable, et durable. Imitant Rennes, première commune française à avoir mis en place, dès 1996, un dispositif de vélos en libre-service (VLS), la plupart des grandes villes se sont lancées dans l'aventure. Et notamment Lyon en 2005 avec Vélov', puis

Paris en 2007 avec un Vélib' aussitôt devenu très tendance. En janvier 2012, on dénombrait 35 services de VLS aux réalités parfois très différentes, de la station de 8 vélos à assistance électrique à Montbéliard (Doubs) aux 23 000 Vélib' et 1 450 stations de Paris, pour 245 000 abonnés annuels (1). Le mouvement ne faiblit

pas, d'autant plus que les élus municipaux en font aussi un outil marketing. Bordeaux, qui possède déjà un parc de 4 000 vélos mis gratuitement à la disposition des habitants en prêt longue durée, s'est ainsi offert un joli coup de pub avec la présentation, fin février, du Pibal : un vélo urbain dessiné par Philippe Starck, qui se singularise par ses pneus jaunes et sa plateforme basse, conçue pour y poser les pieds façon patinette (2)... Le phénomène n'est d'ailleurs pas seulement français ou européen mais mondial, et touche jusqu'à Téhéran et Mexico !

« RÉAPPRENDRE LE TEMPS ET L'ESPACE »

Le regard de l'ethnologue Marc Augé, auteur de *Éloge de la bicyclette* (Payot, 2008), sur la renaissance du vélo comme objet familier.

« Autrefois, le vélo était un objet familier comme moyen de transport quotidien pour les ouvriers. Il était aussi synonyme de vacances pour les enfants, et tout auréolé du mythe que représentait alors le Tour de France. Or cette proximité avait largement disparu avec l'expansion de la voiture et des transports en commun. C'est pourquoi, à mon sens, le vélotourisme d'aujourd'hui va de pair avec un réapprentissage du temps et de l'espace. Nous avons pris l'habitude de posséder un point de vue surélevé sur la nature grâce aux vues aériennes ou au TGV, qui nous met en position dominante. Avec le vélo, on se coule dans le paysage, on le ressent, on se met à sa hauteur. En ville, les gens se rendent également compte que notre rapport au temps et à l'espace est faussé. Nos yeux voyagent en étant constamment rivés sur des écrans, nous pouvons virtuellement "être" où nous le souhaitons, dans l'instant. Ce qui donne une impression, factice, de fluidité. Le déplacement en vélo dans les grandes villes permet de retrouver une fluidité réelle, de s'échapper des pesanteurs du quotidien et des transports en commun mais aussi de redécouvrir certains itinéraires et monuments, en prenant le temps. » ●



« VÉLORUTION » URBAINE

« Sans mauvais jeu de mots, il s'agit d'une vraie "Vélorution", s'enthousiasme Jean-Michel Richefort, directeur technique national de la Fédération française de cyclotourisme. *L'État comme les collectivités locales ont enfin réhabilité le vélo comme un moyen de déplacement facile, silencieux et peu coûteux, dans un contexte de protection de l'environnement*. « Ce succès inattendu a permis d'accélérer l'aménagement de pistes cyclables et aux usagers de découvrir ou de redécouvrir le vélo, poursuit André-Pierre Doucet, président du Comité de promotion du vélo (CPV). *J'observe d'ailleurs que cette cohabitation s'est déroulée sans trop de grincements de dents, de façon pacifiée, alors que partager un espace public n'est jamais facile.* »

Pour qu'une ville adopte ce système, on estime toutefois qu'elle doit compter plus de 50 000 habitants, car pour bien fonctionner un VLS nécessite une densité suffisante de bicyclettes et de stations. « Dans des villes moyennes ou



FFCT



En famille et en toute sécurité sur une voie verte aménagée le long d'une berge.

petites, tout le monde part vers le centre au même moment et revient à la même heure en périphérie», explique Geneviève Laferrère, présidente de la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette). Par rapport à certains de nos voisins européens, il reste d'ailleurs du chemin à faire. Si en France le nombre quotidien de déplacements réalisés exclusivement à vélo a été multiplié par deux entre 2001 et 2010, cela ne représente malgré tout que 3 % du total quand la Hollande ou le Danemark atteignent 5 % depuis belle lurette. Pour développer davantage encore la pratique urbaine et péri-urbaine, il convient donc de jouer à la fois la carte du VLS et celle du vélo personnel. Car le VLS incite aussi à s'acheter sa propre monture : 3,2 millions de vélos neufs sont vendus chaque année dans l'Hexagone. Avec 5 vélos pour 100 habitants, la France se place ainsi en troisième position derrière les Pays-Bas et l'Allemagne (3). L'utilisateur du VLS doit être certain de trouver un vélo près de chez lui et de le raccrocher où il le souhaite. De son côté, celui qui possède sa propre monture doit pouvoir la garer à son domicile et, s'il est banlieusard, la laisser à la gare de train ou de bus sur un parking sécurisé. Rappelons à ce propos que la loi impose que tout nouvel immeuble – logement ou bureau – dispose d'un local à vélos. Côté VLS, de nombreuses innovations sont également envisagées : développer les flottes privées de vélos en libre-service pour les entreprises présentes sur plusieurs sites ; demander une participation aux sociétés pour implanter

une station près de leurs locaux ; intégrer des vélos électriques dans une offre combinée (Montbéliard) ou combiner VLS et location longue durée (Lille, Strasbourg).

Par ailleurs, si en ville la multiplication des cyclistes – et des deux-roues motorisés – incite les automobilistes à faire attention à eux, la sécurité reste un sujet sensible. D'où les campagnes des associations cyclistes pour généraliser les limitations de vitesse à 30 km/h et les doubles-sens cyclables.

Pour que l'expansion du vélo se poursuive au-delà des cœurs de ville, il faudra aussi développer des parcours sécurisés et continus. « Je crois beaucoup aux autoroutes à vélo péri-urbaines pour concurrencer les autres moyens de transports », explique Éric Brouwer, Président de l'AF3V (Association française de développement des véloroutes et voies vertes). *C'est l'idéal pour un cycliste qui doit faire 10-15 km afin d'aller travailler. En région parisienne, l'exemple type serait un itinéraire Versailles-La Défense. Les Anglais ont bien développé quatre ou cinq itinéraires autour de Londres ! À Amsterdam aussi, on voit apparaître ce type de tracés qui enjambent voies ferrées et autoroutes ou bien passent dessous.* »

Bien que ce soit l'un des objectifs des municipalités, l'incidence directe du vélo sur les embouteillages reste toutefois difficile à chiffrer. À en croire un rapport de l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France, un doublement de la pratique du vélo permettrait

d'éviter chaque jour entre 113 000 et 1 137 000 kilomètres en voiture, selon les estimations du report des automobilistes. Une fourchette trop large pour en faire un argument irréfutable...

PRODUIT TOURISTIQUE

Parallèlement à cet engouement urbain qui a donné un visage à la cause du vélo, dans les départements ruraux et les destinations de vacances le tourisme à bicyclette connaît un véritable essor. « Ce phénomène a commencé à se manifester un peu avant l'essor du vélo urbain, dans la foulée de la randonnée pédestre. Avec l'abaissement de l'âge de la retraite et les 35 heures, le vélo est devenu un outil de découverte de l'espace », explique Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables (4). « Les deux phénomènes se complètent et participent d'une même dynamique », insiste Thomas Jouannot, chargé d'études « développement de l'usage du vélo » au Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). *Quand on fait du vélo pendant l'année, on souhaite continuer pendant les vacances, et vice-versa.* » Qu'il s'agisse de « voies vertes » (anciennes lignes de chemin de fer, berges des voies d'eau, pistes forestières ou chemins ruraux réservés aux cyclistes, randonneurs et cavaliers), de « pistes cyclables » ou de « véloroutes » (itinéraires cyclables continus, jalonnés et sécurisés), les investissements des collectivités locales ont

► permis le développement d'un réseau de plus de 8 500 km. Partout désormais, des itinéraires fléchés de vert invitent à découvrir les charmes des terroirs en oubliant voitures et camions. Des itinéraires de découverte que l'on trouve aussi en ville, comme à Paris.

Le vélo n'est plus seulement l'occasion de balades ponctuelles en famille mais est devenu un produit touristique qui représente 3,7% des séjours. Le parcours le plus fréquenté est, de loin, celui de la Loire à Vélo : cet itinéraire de 800 km entre Nevers (Nièvre) et Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) a attiré l'an passé plus de 800 000 cyclistes itinérants, dont un tiers d'étrangers (néerlandais, allemands, belges, britanniques). Son atout : un terrain plat et une ligne TER qui longe le fleuve depuis Orléans, avec une vingtaine de gares et de trains accessibles aux vélos. Plus au nord, l'avenue verte London-Paris relie les deux capitales via la liaison Transmanche Dieppe-Newhaven. Et désormais les adeptes de la Petite Reine peuvent aussi rallier Notre-Dame au Mont Saint-Michel en empruntant le parcours de la Véloscénie.

En France, plus de 200 voyageurs sont sur les rangs, avec comme autres destinations vedettes la Provence, la Camargue, la Bourgogne et le Beaujolais. La France occupe ainsi la deuxième place mondiale pour le tourisme à vélo (derrière l'Allemagne). Cela représenterait plus de 16 500 emplois directs, alors que le secteur fait grise mine. En outre, un cycliste itinérant dépense en moyenne 68 euros par jour, bien plus qu'un touriste moyen (5).

Comme on a calculé qu'un euro d'investissement en véloroutes engendre au moins un euro de recettes touristiques annuelles pour le territoire concerné, on comprend que départements

et régions se livrent une sévère concurrence pour attirer les cyclotouristes : quand la Vendée annonce 1 000 km de pistes cyclables, la Bretagne de Bernard Hinault et Louison Bobet met en avant ses huit grands itinéraires !

LOBBYING PARLEMENTAIRE

On ne s'étonnera donc pas que les politiques s'intéressent de près au vélo. Pour les Verts, cela n'a rien de nouveau : le candidat écologiste René Dumont en avait fait son étendard lors de la campagne présidentielle de 1974... Mais depuis la cause du vélo a élargi ses soutiens et il existe aujourd'hui un Club des parlementaires pour le vélo : créé en juillet 2012 à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables (qui réunit 1 214 collectivités locales), il rassemble 91 élus de la nation, comme le vice-président de l'Assemblée nationale et député de Paris Denis Baupin (Europe Écologie les Verts) ou la sénatrice UMP du Bas-Rhin et ex-maire de Strasbourg Fabienne Keller. « Jusque-là, il existait des parlementaires passionnés de vélo, qui le pratiquaient à titre individuel. Désormais, il s'agit de le défendre sur le plan législatif », explique Jean-Marie Darmian. Un programme en dix points, intitulé « Le vélo remède anti-crise », préconise notamment l'affectation de 10% du budget des routes nationales et autoroutes pour l'aménagement d'itinéraires vélo, la mise



L'intermodalité vélo-transports collectifs est une des clés du nouveau du vélo en ville.

en œuvre d'un plan de développement du stationnement et du marquage des engins pour lutter contre le vol. Plusieurs amendements ont été déposés dans le cadre du Projet de loi de financement de la sécurité sociale 2013, comme la réduction des cotisations sociales pour les entreprises dotées d'une flotte de vélos ou l'extension du régime des indemnités kilométriques aux cyclistes. Ils n'ont pas été retenus. Pour l'instant.

« Le parlementaire français moyen n'est pas encore très cycliste », regrette Camille Thomé, secrétaire générale du réseau des Départements et régions cyclables. « Mais les politiques ne peuvent plus ignorer le vélo, qui ne concerne plus seulement quelques "bobos". On parlera beaucoup de lui lors de la campagne pour les municipales 2014 », prévoit Jean-Marie Darmian. Citoyens cyclistes, à vos bécanes, et à vos bulletins ! ●

BAPTISTE BLANCHET

LES BIENFAITS DE LA BICYCLETTE

Activité d'endurance, le vélo convient à toutes les générations et notamment aux seniors, qui s'y adonnent d'autant plus volontiers qu'ils n'ont pas à supporter leur poids. Dans *Le vélo pour tous* (éditions Désiris, 25€), Jean-Michel Richefort et Jean Le Bivic, respectivement DTN de la FFCT et kinésithérapeute, en listent les bienfaits. Pratiqué régulièrement, le vélo renforce les jambes (quadriceps, mollets, ischio-jambiers) et améliore l'aptitude cardio-vasculaire : il muscle le cœur, qui pompe davantage et dans de meilleures conditions le sang pour l'envoyer vers les muscles. Pédaler réduit les pulsations cardiaques au repos, ce qui permet une meilleure récupération après un effort, et monter des petites côtes contribue à augmenter sa capacité respiratoire. Selon des études publiées par le *British Medical Journal*, une demi-heure de vélo par jour permettrait ainsi de diviser par deux les risques cardio-vasculaires. Et les amateurs connaissent tous cette sensation de bien-être qui les enveloppe après une sortie... ●

(1) N'oublions pas non plus l'initiative pionnière de La Rochelle, qui dès 1974 proposait à ses administrés 350 « vélos jaunes » dans trois stations du centre-ville. Il s'agissait d'un système de « deuxième génération », à horaires encadrés, avec abonnement, sans automatisation ni traçabilité. Rappelons aussi que, dès 1965, à Amsterdam, de vieux vélos repeints en blanc étaient proposés en libre-service total (première génération). Aujourd'hui, La Rochelle possède 98 km de pistes et itinéraires cyclables et a ajouté à ses « vélos jaunes » 100 engins en VLS.

(2) Les 300 premiers exemplaires seront livrés en septembre. En dix ans, à Bordeaux, le nombre de cyclistes a triplé et plus de 10% des déplacements quotidiens des habitants s'effectuent à vélo.

(3) Dans ce marché en progression continue, en 2011 le vélo loisir a représenté 62% des ventes (VTT adultes et enfants + VTC), le vélo mobilité 26% et le vélo sportif (course + VTT) 12% (chiffres Observatoire du cycle). Par ailleurs, selon une enquête réalisée fin 2012 par MTI Conseil et TNS Sofres pour le Club des villes et territoires cyclables, 45,5% des Français ont fait au moins une fois du vélo au cours des 12 derniers mois (contre 40% en 2007).

(4) Jean-Marie Darmian est maire de Créon et conseiller général (PS) de la Gironde.

(5) En Europe, sur tout le réseau Eurovélo composé de 14 grands itinéraires et de 70 000 km, cette dépense est évaluée à 44 milliards d'euros annuels. Pour sa part, avec le parcours La Loire à vélo, la région Pays-de-la-Loire enregistre 16 millions d'euros de retombées directes, en nuits d'hôtels, restauration, visites de sites (chiffres Départements et régions cyclables).



Les priorités du M. Vélo du gouvernement

Haut fonctionnaire passé par plusieurs cabinets ministériels, Dominique Lebrun est depuis un an coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, une fonction créée en 2006 sous le gouvernement Raffarin.



Dominique Lebrun, quel est le rôle du « M. Vélo » que vous êtes ?

Il est tout d'abord de coordonner l'action des différents ministères concernés par la politique du vélo : Transports – mon ministère de rattachement, actuellement au sein du ministère du Développement durable –, Équipement, Logement, Santé, Tourisme, Travail, Intérieur, Budget... Ma tâche consiste aussi à assurer le lien entre l'État et les collectivités territoriales et à me montrer à l'écoute des associations, au premier rang desquelles le Club des villes et territoires cyclables, les Départements et régions cyclables, la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) et la FUB, qui regroupe 180 associations locales de défense des usagers du vélo.

Quelles sont vos priorités ?

La première est de développer l'inter-modalité vélo-transports collectifs. Mode de transport alternatif à la voiture, le vélo est aussi une réponse à la saturation des transports collectifs. Mais il faut le penser comme complémentaire : quand je descends du tram, comment finir mon parcours à vélo ?

Ma seconde priorité est de faire évoluer le « code de la rue ». Jusqu'il y a peu, tout était pensé pour la fluidité automobile. On s'attache désormais à favoriser d'autres modes de déplacement, notamment la marche et le vélo. Mais il faut les sécuriser. D'où la réflexion sur la généralisation de nouvelles règles de circulation, comme le double-sens cyclable en zone 30 km/h ou le « cédez le passage cycliste », qui permet de s'affranchir de l'arrêt au feu rouge lorsqu'il n'y a pas de danger. Mes services appuient aussi les revendications des associations à l'égard des véhicules qui empiètent sur les pistes cyclables : aujourd'hui la sanction est une amende de 35 € pour stationnement

généant. Si elle passait à 135 € pour stationnement dangereux, ce serait plus dissuasif...

Et les incitations économiques ?

C'est une troisième priorité. Aujourd'hui par exemple, avec la raréfaction des vélocistes, il est compliqué de faire réparer un vélo. Ou alors il faut faire vingt kilomètres en voiture ! Pour faciliter ce service, pourrait-on envisager de réduire la TVA qui lui est appliquée ? Autre exemple : l'indemnité kilométrique qui, dans les entreprises, est accordée aux salariés qui se déplacent en voiture, peut-elle être étendue à ceux qui viennent à vélo ?

Vous êtes également impliqué dans l'organisation, fin mai, de la première Journée du vélo à l'école...

Il est urgent de favoriser l'apprentissage de la pratique du vélo : aujourd'hui, beaucoup de jeunes n'ont jamais appris à en faire sur la route ! Si des gens formés, éducateurs ou initiateurs, viennent épauler les enseignants, il est possible d'encadrer des sorties sur route. C'est l'idée de cette Journée du vélo à l'école, dont la première édition se déroulera fin mai, avec le concours d'associations et de fédérations, dont l'Union sportive de l'enseignement du premier degré (Usep). Le but est de familiariser les enfants à l'usage du vélo. Outre cette dimension de sécurité routière, nous considérons également que ceci aura des effets positifs sur la santé. Aujourd'hui, avec une part modale du vélo de l'ordre de 3 %, le gain estimé pour la sécu est de 5 milliards d'euros. Si on passait à 10 %, il serait de 15 milliards ! D'où l'intérêt de mettre les jeunes et leurs parents en confiance sur un vélo.

Le vélo fait aussi l'objet d'un lobbying très actif, y compris au Parlement...

Le Club des parlementaires pour le vélo s'est manifesté au moment du projet de loi de finances et de celui sur le financement de la Sécurité sociale. Cela nous oblige, en tant que service de l'État, à réagir, en menant notamment des études d'impact sur les incitations économiques proposées. En revanche, les



Où faire réparer son engin ? La Maison du Vélo, à Paris.

financements d'aménagement de voirie sont essentiellement du ressort des collectivités territoriales.

Justement, parmi celles-ci, le vélo fait-il consensus ?

Oui. J'en veux pour preuve le développement des véloroutes et des voies vertes, comme la Loire à Vélo, le tronçon français de l'Eurovélo reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), ou les 1 200 km de la Véloodyssée Roscoff-Hendaye, avec outre les aménagements routiers le souci de proposer une hôtellerie de proximité. Cette démarche fédère aujourd'hui régions et départements autour de France Vélo Tourisme.

Longtemps estampillé écolo, le vélo transende-t-il aujourd'hui les courants politiques ?

Clairement oui. Prenez des villes comme Bordeaux ou Nantes qui sont politiquement différentes mais qui ont de vraies ambitions pour le vélo. Les élus accompagnent le mouvement, toutes tendances confondues. Le déclencheur a été le vélo en libre-service, et mêmes les communes qui ne font pas du VLS stricto-sensu développent leur système : c'est le cas d'une ville moyenne comme Chartres, qui a lancé à l'automne un service de mise à disposition de vélos à partir de la gare. La réalité est simple : aucune mesure ne vient à bout des encombrements et les transports collectifs sont coûteux. Or le vélo offre un déplacement rapide sur courte distance, il ne coûte pas cher et prend peu de place – on gare huit vélos là où stationne une seule voiture. C'est une vraie réponse à des difficultés financières et d'aménagement. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE BRENOT

L'Ufolep, résolument sportive

Didier Roy



National Ufolep de cycloport, Rochechouart (87), juillet 2012.

Même si elle réunit de nombreux cyclistes licenciés, l'Ufolep n'est pas directement concernée par le renouveau urbain et touristique autour du vélo.

Comment l'Ufolep peut-elle accompagner la renaissance du vélo en ville et le développement de sa pratique touristique ? En dépit de l'importance de la pratique licenciée qu'elle fédère (1), la réponse ne va pas de soi.

Certes, de par sa fibre citoyenne et sociale l'Ufolep n'est pas insensible à ce double mouvement. C'est notamment pourquoi elle a rejoint l'an passé – avec la FSGT – le Comité de promotion du vélo. Créé en 2001, le CPV réunit fabricants, distributeurs, moniteurs de vélo et de nombreuses associations et fédérations, dont la Fédération française de cyclisme (FFC) et celle de cyclotourisme (FFCT). Une adhésion d'autant plus naturelle que plusieurs associations Ufolep participaient déjà à la Fête du vélo annuellement organisée par le CPV. Prévue les 1^{er} et 2 juin, l'édition 2013 sera médiatisée à travers dix événements-phares pour lesquels des associations Ufolep ont présenté des projets.

Mais, observe Daniel Manuel, responsable de la commission nationale activités cyclistes de l'Ufolep, « le vélo urbain ou loisir et la pra-

ti que cyclosportive en Ufolep sont deux mondes cloisonnés, avec des pratiquants ayant de part et d'autre des motivations tout à fait différentes ». En clair : ce n'est pas parce que le nombre de personnes utilisant le vélo en ville ou en vacances augmente de manière sensible qu'il faut en attendre un effet direct sur le peloton des licenciés Ufolep. En outre, ajoute Daniel Manuel « la FFCT, dont c'est l'unique objet à la différence d'une fédération multisport comme l'Ufolep, répond fort bien aux attentes des cyclotouristes, avec des offres hôtelières préférentielles ou des bornes automatiques permettant de valider les parcours réalisés. Ce qui n'empêche pas que nous pourrions nous inspirer de certaines initiatives en faveur d'une

pratique loisir, ou même de celle de la FSGT, qui propose une licence famille. »

Daniel Manuel constate également qu'en 2012-2013, en raison de l'augmentation du coût de l'assurance pour la pratique des activités cyclistes de compétition, le nombre de licenciés Ufolep sera en baisse. « Dans ce contexte, la part des licences non compétitives est en progression » constate le responsable de la CNS, qui se garde toutefois d'en tirer toute conclusion hâtive... ● **Ph.B.**

(1) En 2011-2012, le cycloport réunissait 33 284 licenciés en activité principale, le cyclotourisme 13 277 et le VTT 17 199. S'y ajoute un gros millier de licenciés répartis entre le bicross, le bike-trial, le dirt et le cyclo-cross.

LA FÊTE DU VÉLO 2013 AVEC L'UFOLEP

La 17^e fête du vélo se déroulera les 1^{er} et 2 juin sur tout le territoire, en ville comme à la campagne. « Il s'agit de célébrer tous les usages du vélo », souligne son organisateur André-Pierre Doucet, président du Comité pour la promotion du vélo, dont l'Ufolep est membre. Nous voulons montrer qu'il crée du lien social, dans tous les sens du terme : il rapproche les individus, les générations, mais aussi de sa destination et de son

propre corps ».

En accord avec les collectivités locales, de nombreux clubs proposeront des promenades en bicyclette, des ateliers de réparation ou des stands d'information. Et pour égayer le tout, le « dress code » est de s'habiller en vert.

(www.feteduvelo.fr) ●





Des stages très « compétitifs »

Les stages sportifs sont une niche du vélotourisme. Mais une niche en plein développement. « Il y a une vraie demande pour ces stages d'entraînement au soleil où l'on est parfois coaché et chouchouté comme au sein d'une équipe pro » observe Daniel Manuel responsable de la CNS activités cyclistes de l'Ufolep. Celle-ci compte d'ailleurs parmi ses partenaires deux voyagistes spécialisés : Sportour (agence VTL) et les Stages du Soleil, qui offrent respectivement des séjours par tirage au sort sur les championnats nationaux et les brevets de randonneur cycliste. Sur ce marché, les Stages du Soleil ont une originalité : leur statut est associatif et ils sont l'émanation de la Ligue de l'enseignement des Alpes-Maritimes... « Les Stages du Soleil sont nés du souhait de diversifier notre offre vacances et de la proposition d'un adhérent cycliste d'organiser des stages de début de saison », explique Philippe Lucas, délégué général. Le concept est simple : dans les Alpes-Maritimes nous avons le beau temps, nous savons organiser un séjour et nous connaissons les routes, les parcours ! » Lancés de manière expérimentale en 1997, les Stages du Soleil ont bénéficié du bouche à oreille et se sont professionnalisés peu à peu. Depuis 2009 et la réalisation du site

Internet, c'est une affaire qui tourne, avec 1 200 à 1 300 stagiaires l'an, pour des séjours d'une semaine : « 40 % sont des adhérents Ufolep, tous départements confondus, 30 % des licenciés d'autres fédérations, et 30 % sont des étrangers » détaille Philippe Lucas. Au catalogue figurent trois « produits » : des stages d'entraînement de début saison axés autour de l'idée de progression physique, des séjours « plaisir » proposant de découvrir une région à travers ses plus beaux cols, et enfin des stages VTT qui, pas plus que les autres, ne s'adressent aux débutants. « Ce n'est pas de l'initiation. Pour les séjours sportifs il y a même 6 niveaux différents », insiste Philippe Lucas. Les destinations ne se limitent pas à la Côte-d'Azur mais proposent aussi des escapades dans les Pyrénées, dans le Vaucluse, en Ardèche, en Corse, en Italie, dans le Jura, en Haute-Savoie et Val de Loire... Et si un séjour itinérant dans les Alpes-Maritimes devrait se matérialiser en 2014, pour l'instant tous leurs séjours sont



Ces stages sont réservés aux amateurs confirmés.

construits en étoile, à partir d'un même lieu d'hébergement. « L'itinérant exige une logistique très lourde et plus coûteuse » explique Philippe Lucas. Mais où est le « plus » associatif d'une structure liée à l'Ufolep et à la Ligue de l'enseignement ? « Il réside dans le rapport qualité-prix et dans la convivialité. Nos moniteurs, appelés capitaines de route, sont des responsables associatifs Ufolep ou tout simplement des pratiquants que l'on connaît bien, qui ont participé à nos stages et que l'on a repérés pour leurs qualités humaines et d'organisation » affirme Philippe Lucas. ● P.H.B.

LE MATCH SÉCURITÉ-SANTÉ

Pour gagner définitivement la bataille du cycle, les partisans de celui-ci devront démontrer que son apport en termes de santé publique est supérieur aux accidents qu'il engendre. Or le nombre de cyclistes tués est passé de 141 en 2011 à 155 en 2012, soit une hausse de 10 %. Néanmoins, le taux de mortalité cycliste reste à 4 % du nombre des tués sur les routes, ce qui est comparable à la part modale du vélo dans la circulation générale, alors même que son usage en ville continue de croître à un rythme soutenu. « Plus il y a de cyclistes, plus il y a d'accidents », concède Jean-Michel Richefort, directeur technique de la FFCT. Mais la balance penche clairement du côté de la santé publique tant la pratique du vélo s'avère bénéfique. « Ce n'est pas le vélo qui est dangereux ; ce qui est dangereux, c'est de ne pas en faire ! », s'exclame Geneviève Laferrère, présidente de la FUB. Trois études réalisées à Copenhague entre 1964 et 1995 ont clairement montré que les personnes qui, au début de l'enquête, se rendaient au travail en vélo vivaient en moyenne

plus longtemps que les autres : leur risque de mourir était en effet inférieur de 28 % à celui des personnes inactives. L'effet préventif du cyclisme était, dans ce contexte, comparable à celui produit par deux à quatre heures d'activité physique modérée à intensive par semaine, pratiquée pendant les loisirs. Et cet effet a été observé non seulement chez les personnes en bonne santé, mais aussi chez celles qui souffraient de maladies chroniques au début de l'étude. Depuis, plusieurs études françaises ont confirmé ces résultats ». Celle publiée en septembre 2012 par l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France estime même qu'avec un doublement de la pratique du vélo en Île-de-France à l'horizon 2020, les bénéfices en termes de mortalité seraient vingt fois plus élevés que les risques. La pratique régulière du vélo – bien moins dangereux que le deux-roues motorisé – représenterait une économie annuelle de l'ordre de 6 milliards d'euros liée aux non-dépenses de santé des cyclistes. ● B.B.