



**HAL**  
open science

**Pour une vision du vélo partagé(e) par tous.  
Développement du vélo pour Nantes et sa région: Une  
offre globale au service des sports et de la société**

Jean-Paul Sachet

► **To cite this version:**

Jean-Paul Sachet. Pour une vision du vélo partagé(e) par tous. Développement du vélo pour Nantes et sa région: Une offre globale au service des sports et de la société. [0] Indépendant. 2018. hal-01820589

**HAL Id: hal-01820589**

**<https://hal.science/hal-01820589>**

Submitted on 21 Jun 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Pour une vision du vélo partagé(e) par tous**

---

**Développement du vélo pour Nantes et sa région :  
Une offre globale au service des sports et de la société**

**Jean-Paul Sachet**



## Table des matières

<b>Résumé.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Contexte gbbal.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Objectifs du projet.....</b>	<b>8</b>
<b>3. Stratégie mise en œuvre.....</b>	<b>9</b>
<b>4. Etat des lieux pour la Région des Pays de la Loire.....</b>	<b>10</b>
4.1 Le vélo, moyen de transport .....	10
4.2 Le vélo, outil de loisir .....	10
4.3 Le vélo, outil de compétition.....	11
4.3.1 Les effectifs.....	11
4.3.2 Situation de la route.....	12
4.3.3 Situation de la piste.....	12
4.3.4 Situation du BMX et du VTT.....	13
4.4 La recherche et la formation.....	14
<b>5. Plan d'actions.....</b>	<b>14</b>
<b>5.1 Création d'un complexe sportif principalement centré sur les disciplines du cyclisme.....</b>	<b>16</b>
5.1.1 Objectifs.....	16
5.1.2 Comment atteindre ces objectifs.....	17
5.1.2.1 Créer un cadre institutionnel formateur reconnu.....	17
5.1.2.2 Faire de la plateforme une passerelle contribuant au développement personnel.....	19
5.1.2.3 Dégager des ressources propres pérennes.....	20
5.1.2.4 Créer un environnement contribuant au rayonnement de Nantes et sa région.....	21
5.1.2.5 Créer une émulation intergénérationnelle.....	22
5.1.2.6 Définir un partenariat gagnant/gagnant avec l'industrie du cycle.....	22
5.1.3 Pourquoi une telle plateforme ?.....	23
5.1.3.1 Favoriser l'éveil, la curiosité et les choix personnels sur le long terme.....	23
5.1.3.2 Favoriser l'ouverture aux différentes disciplines du cyclisme.....	24
5.1.3.3 Relancer le cyclisme sur piste en Région des Pays de la Loire.....	25
5.1.3.4 Equilibrer l'offre sportive cycliste au niveau national.....	26
5.1.3.5 Optimiser les ressources dans un souci de rationalisation, lisibilité et visibilité.....	26
5.1.3.6 Développer en synergie, la recherche, la formation et l'innovation .....	28
<b>5.2 Réalisation d'un site dédié à la pratique du sport pour tous.....</b>	<b>31</b>
5.2.1 Objectifs.....	31
5.2.2 Pourquoi la création d'un tel site ?.....	32

---

5.2.2.1 Evoluer dans un lieu sécurisé.....	32
5.2.2.2 Faciliter l'organisation de courses cyclistes.....	33
5.2.2.3 Développer le sport pour tous et le tourisme.....	33
5.2.2.4 Contribuer au développement des entreprises sous toutes ses formes.....	34
<b>6. Localisation de la plateforme.....</b>	<b>35</b>
<b>7. Enjeux de la démarche proposée.....</b>	<b>36</b>
7.1 Développer l'autonomie et la confiance en soi.....	36
7.2 Développer une "culture vélo".....	36
7.3 Constituer une interface régionale pour le sport de haut-niveau.....	37
7.4 Servir la pratique sportive féminine.....	37
7.5 Accroître la visibilité et l'attractivité de Nantes et sa région.....	38
7.6 La bicyclette, instrument citoyen dans la société de demain .....	39
7.7 Développer et valoriser la recherche régionale.....	40
7.8 Développer l'économie (autour du vélo) en région Pays de la Loire.....	40
7.9 Générer un retour social/sociétal.....	41
<b>8. Conclusion.....</b>	<b>42</b>

## Résumé

Le cyclisme fait partie du patrimoine français. L'engouement de la population pour les grands événements sportifs tels que le Tour de France ne cesse de le démontrer et, selon une étude de 2010 ([Vélo-Pratic](#)), plus de 26 millions de pratiquants sont des cyclistes réguliers (40% de la population). S'agissant de la pratique sportive, la région des Pays de la Loire est après la Région Rhône-Alpes et la Bretagne dans le peloton de tête des licenciés pratiquant la compétition dans un club.

Pour autant, le cyclisme peine à se développer pleinement comparé à d'autres sports. Dans la région des Pays de la Loire, il ne se hisse qu'à la 18<sup>ème</sup> place en nombre de licenciés. Alors que le nombre total de licenciés progresse sensiblement chez les plus jeunes depuis quelques années, cet effectif chute fortement dans la tranche d'âge de 16 à 35 ans. Diverses raisons à cela au rang desquelles : une offre éclatée, pas toujours adaptée aux parcours scolaires et professionnels, de nouvelles attentes du public, de moins en moins d'espace en raison d'une explosion du phénomène urbain (la route qui est historiquement le terrain de jeu du cycliste est devenue « hostile »), des vélodromes vieillissants et aucun couvert,...

Pour contribuer efficacement au développement des jeunes ligériens à travers le sport, le présent document propose donc la réalisation d'un complexe dédié aux différentes disciplines relevant du cyclisme, avec au centre du dispositif deux vitrines aux normes internationales : un vélodrome couvert ainsi qu'une piste de BMX. L'ensemble, relié à une aire sécurisée et consacrée à la pratique d'activités dites de nature, privilégiera l'éveil, l'initiation, la formation et la pratique en compétition mais aussi de loisir sans contrainte.

Cependant, ce projet ne vise pas seulement à résoudre une problématique stricto sensu sportive. Après avoir été un simple moyen de transport, le vélo finit par se retrouver au coeur d'enjeux socio-économiques et environnementaux majeurs pour les métropoles de demain. C'est pourquoi, cette première proposition fait partie intégrante d'un projet stratégique plus large : il ambitionne d'être un projet de société structurant pour les Pays de la Loire avec un fort impact en matière de valorisation économique et sociétale et conduisant à une identité dans laquelle ses habitants se reconnaissent.

Dans cette perspective, les propositions sont issues d'une vision systémique du sport intégrant les facettes sociale, citoyenne, économique, écologique. Pour beaucoup, elles s'appuient sur la fonction de plateforme pluridisciplinaire du complexe sportif en y développant des synergies autour de quatre axes prioritaires : l'éducation, la formation, la recherche et l'économie/innovation, le but étant que le citoyen en tant qu'individu (jeune et moins jeune, homme et femme), les entreprises, les structures de recherche y trouvent leurs motivations et intérêts respectifs. Cette plateforme a donc pour objectifs complémentaires : être un outil au service du développement de l'individu et être un outil au service de la société.

Pour garantir leurs succès, elles mettent l'accent sur la mobilisation et l'implication de l'ensemble des acteurs concernés comme les ministères (éducation nationale, ville, jeunesse et sports, enseignement supérieur et la recherche, écologie, du développement durable et de l'énergie notamment) et ceux de la société civile (citoyens, entreprises, associations, etc.).

Les propositions s'inscrivent en outre dans un contexte où, du fait des contraintes économiques, les pouvoirs publics (Union Européenne, Etat, collectivités locales) sont amenés à structurer de manière cohérente leurs actions dans un souci de mutualisation et rationalisation de moyens (financiers, humains, organisationnels, ...). Enfin, elles répondent à bon nombre de préconisations de ces mêmes pouvoirs publics, d'associations en faveur du développement d'activités physiques et sportives pour tous, un objectif d'intérêt général conforté par le tout récent [programme « Citoyens du sport »](#) de l'Etat (développement du *Sport santé, bien-être*, du sport féminin, accès aux publics défavorisés, insertion et cohésion sociale, ...).

Le présent projet qui se veut collaboratif entend ainsi donner au vélo la place qui est la sienne dans une société où le sport constitue un enjeu global pour le 21<sup>ème</sup> siècle en contribuant à une meilleure qualité de vie avec de nouveaux services et usages tout en sachant que l'un des buts importants est d'aider les jeunes d'aujourd'hui à aller au bout de leur propre route et d'entraîner une vision du sport partagée par tous (sportifs et non sportifs) dans l'intérêt général de la société.



## **Développement du vélo pour Nantes et sa région : une offre globale au service des sports et de la société**

### **1. Contexte global**

Depuis maintenant plus d'un siècle, le vélo est un objet de notre quotidien, aux multiples intérêts parmi lesquels on peut citer : un moyen de transport efficace, un moyen de contribuer à l'épanouissement de l'enfant, un objet de loisir agréable.

Pour faire face à une pollution croissante, à un coût exorbitant du carburant, à une densification du trafic automobile notamment urbain, la bicyclette est désormais considérée comme un moyen de transport alternatif écologique et responsable et, qui plus est, bon pour tenir la forme. L'explosion du phénomène urbain qui caractérise ce 21<sup>ème</sup> siècle laisse donc poindre l'idée que la mobilité dans les métropoles est un enjeu majeur pour demain et doit être repensée avec de nouveaux services et usages pour une meilleure qualité de vie.

Sur un plan strictement sportif, le vélo à travers ses différentes disciplines est en particulier pratiqué en compétition dans des clubs en majorité affiliés à la Fédération Française de Cyclisme (FFC). Ce type de cyclisme permet, par le biais de la formation, l'entraînement, d'amener des athlètes au plus haut niveau de performance dans la discipline de leur choix, ou tout simplement de contribuer au développement de la personnalité de l'individu par la recherche du simple dépassement de soi-même. Pour autant, le cyclisme peine à se développer pleinement comparé à d'autres sports ; il ne se hisse qu'à la 18<sup>ème</sup> place en nombre de licenciés comme l'atteste l'Observatoire Régional Economique et Social (ORES, chiffres 2012). Cette formation au cyclisme proposée à la jeunesse doit donc être repensée tout comme l'offre d'activités qui doit être la plus ouverte possible.

Il faut également souligner (1) l'accès difficile à certains sports, dont le vélo, et aux publics socialement défavorisés, ainsi que (2) l'évolution de la demande des entreprises et plus largement de la société quant à la manière de pratiquer le sport (compétition ou loisir). Ce contexte exige une refonte en profondeur de l'offre sportive en matière d'aménagement et de contenu pour répondre aux attentes du public (sportif ou non, jeune ou moins jeune) qu'a d'ailleurs déjà pris en compte l'Etat en 2012 avec le Plan national « sport santé bien-être » et renforcé par son tout récent programme « Citoyens du sport ».

Sur un plan financier, l'Etat et les collectivités locales ont assuré pendant des décennies un soutien important du sport, aussi bien le sport pour tous que le sport de haut niveau. Cette prédominance du secteur public s'inscrit à présent dans un contexte marqué par une privatisation croissante d'une partie de l'offre sportive et par une professionnalisation des organisations qui gèrent le sport. En outre, l'évolution des organisations publiques et privées à laquelle il faut ajouter les contraintes économiques de plus en plus fortes remettent en cause les modèles qui ont fonctionné jusqu'ici. La mutualisation et la rationalisation des



moyens (financiers, humains, organisationnels, ..) sont devenues un passage obligé pour diminuer les coûts d'un projet. Le développement du sport sous toutes ses formes ne peut échapper à cette évolution.

Cette préoccupation rejoint d'ailleurs l'un des constats de la Cour des comptes dans son récent rapport de janvier 2013 intitulé « Sport pour tous et sport de haut niveau : pour une réorientation de l'action de l'Etat ». Tout en rappelant que la politique de l'Etat en faveur du sport joue plus que jamais un rôle central en matière d'éducation, de cohésion sociale et de santé publique, la Cour des comptes souligne que les challenges auxquels cette politique doit faire face sont nombreux au regard des difficultés économiques actuelles (certes réelles mais qui ne peuvent à elles seules justifier la prudence ou l'attentisme vis-à-vis des actions à mener en faveur du sport bien au contraire) et des fortes contraintes budgétaires qui pèsent sur l'implication de l'Etat dans ses différents domaines d'intervention.

Un dernier élément important à prendre en compte est celui du développement économique associé : il existe depuis longtemps et peut-être encore plus aujourd'hui une véritable économie du sport comme en témoigne le tourisme, le sponsoring, les divers partenariats, le marché florissant des articles de sport dont bon nombre sont de véritables innovations issues de partenariats entre les entreprises et les laboratoires de recherche. Il n'en reste pas moins que cette économie pourrait bénéficier de retombées encore plus importantes avec des entreprises voire même des laboratoires de recherche plus proches des utilisateurs.

Bien que datant d'octobre 2009, le rapport « Spécial économie du vélo » réalisé pour ATOUT FRANCE, l'Agence de développement touristique de la France, est plus que jamais d'actualité. Ce rapport confirme le poids économique et le potentiel que le vélo représente avec tous les secteurs qu'il touche, et ne peut que contribuer à la réflexion visant à accroître la place du vélo dans le développement de la société.

## 2. Objectifs du projet

Il apparaît très clairement que tous les aspects qui viennent d'être mentionnés sont plus que jamais au coeur d'enjeux socio-économiques et environnementaux majeurs pour la société d'aujourd'hui et de surcroît de demain. Autrement dit, comme pour beaucoup d'autres problématiques désormais, le sport est un enjeu global pour le 21<sup>ème</sup> siècle dans lequel il doit répondre à deux finalités complémentaires : être un outil au service du développement de l'individu en aidant tout particulièrement les plus jeunes à aller au bout de leur propre (et bonne...) route, d'une part et être un outil au service de la société (santé, éducation, intégration et cohésion sociale ..., commerce, ...), d'autre part.

C'est précisément dans cette perspective globale que le présent projet entend s'inscrire pour Nantes et sa région. En s'appuyant sur les activités relevant du cyclisme, il a vocation à :

- définir une offre structurante du développement du sport de compétition et des loisirs en Région des Pays de la Loire ;
- fédérer les organisations publiques et privées (formation, recherche, entreprises, acteurs du territoire,...) autour d'objectifs économiques partagés ;
- (re)donner à la bicyclette la place qui est la sienne dans la société d'aujourd'hui tant sur un plan sportif que socio-économique ;
- favoriser le développement de valeurs sociales et éducatives, l'égalité homme- femme et constituer ainsi un vecteur d'insertion sociale et professionnelle, un enjeu devenu capital pour l'Etat et pour les collectivités territoriales et les partenaires privés sur le long terme ;
- développer un état d'esprit chez les jeunes (et moins jeunes...) contribuant au développement durable voulu par l'Etat, et les collectivités locales.
- intégrer l'offre dans un projet d'urbanisation cohérent conférant à Nantes et sa région une visibilité et une attractivité encore plus grandes.

Une partie de ces objectifs rejoint ceux visés par les pouvoirs publics, avec notamment les orientations stratégiques que vient de se fixer du Centre National pour le Développement du Sport (CNDS), l'opérateur de l'Etat, en matière d'accompagnement, de soutien aux équipements, d'attribution de moyens.

Ces orientations ont d'ailleurs été renforcées par une circulaire du 20 janvier 2015 du ministre de la ville, de la jeunesse et des sports et pour laquelle le présent projet entend être un élément de réponse ; le ministre y souhaite que soit engagée l'élaboration d'un schéma de développement du sport en région, l'idée directrice étant de « permettre au plus grand nombre de pratiquer une activité physique et sportive, sous quelque forme que ce soit et tout au long de sa vie ». De même, ce projet entend aller dans le sens des conclusions du rapport de la Cour des comptes qui stipule clairement une réorientation obligatoire de l'action de l'Etat, tant en matière de promotion du sport pour tous que de soutien au sport de haut niveau.

Au niveau local, ce projet veille à s'intégrer dans un schéma de cohérence des équipements sportifs en accord avec la politique du Conseil Régional des Pays de la Loire qui vise à construire un véritable projet de territoire. Il s'inscrit ainsi dans une démarche qui dans la durée ne peut que conforter la Région des Pays de la Loire, région la plus sportive de France au ratio licenciés/habitants. Enfin, et surtout, il entend répondre à bon nombre de préconisations de la Commission "Culture – Patrimoine – Tourisme – Sport – Vie associative" du Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire dans son rapport « Le Sport, Vecteur de Lien Social et Rôle Éducatif » de juin 2012.

### 3. Stratégie mise en œuvre

Comme cela a été déjà mentionné, le sport a tous les atouts pour répondre à de nombreux enjeux de société grâce à ses valeurs éducatives (goût de l'effort, fair-play), intégratrice par le jeu, et à sa capacité à rassembler, à créer des liens entre les individus (enthousiasme collectif dans des disciplines populaires du sport d'élite, potentiel à favoriser les rencontres, de créer des contacts positifs, d'intégrer à la société des groupes marginaux tout en ayant une valeur formative), ou bien encore à son action sur la santé.

Agir de manière indépendante sur tel ou tel objectif du présent projet peut déjà influencer peu ou prou le niveau et la perception de l'intérêt de pratiquer le vélo. Néanmoins, il est essentiel de fournir une réponse globale à la problématique du cyclisme de sorte que :

- l'individu puisse s'épanouir sur un plan personnel ;
- la vision des différentes pratiques de la bicyclette soient partagée sur le long terme par un public le plus large possible au regard des enjeux sociétaux.

C'est pourquoi, il semble primordial de reconsidérer les modèles classiques de développement de la discipline en ayant une approche en quelque sorte plus systémique. Cette démarche se justifie par le fait que de fortes interactions peuvent exister entre tous les acteurs qui sont de près ou de loin impactés par le sport. De ce point de vue, il convient de relier les paramètres qui auront été listés et sur lesquels il est possible d'agir pour servir au mieux ces acteurs.

Dans ce but, la stratégie de développement du projet sur Nantes repose sur un cadre fédérateur novateur qui :

- favorise l'accès pour tous, petits et grands, à la pratique des disciplines relevant du cyclisme et l'enseignement de valeurs ;
- réponde aux attentes et aux besoins de tous en laissant notamment ouvertes toutes les options possibles en matière de choix personnels liés à l'utilisation de la bicyclette ;
- permette également dans le cadre d'une politique de développement des loisirs, la découverte, la pratique d'autres activités et sports de plein air ;

- crée les conditions pour qu'un certain nombre d'entreprises, des structures de formation et de recherche y conduisent leurs activités dans le cadre de leurs stratégies et leurs collaborations respectives.

La création d'un environnement interactif est indispensable pour entraîner une adhésion du public et espérer ainsi une modification du comportement des individus sur le long terme. En d'autres termes, cet environnement sera propice à une affirmation plus naturelle et explicite des choix de chacun et en accord avec des sujets de société majeurs pour l'(leur) avenir.

## 4. Etat des lieux pour la Région des Pays de la Loire

### 4.1 Le vélo, moyen de transport

On ne peut que souligner et se féliciter des efforts de la ville de Nantes et sa région en matière de politique des transports urbains privilégiant notamment l'utilisation de la bicyclette. La réalisation d'axes structurants en centre-ville atteste l'engagement de Nantes Métropole dans le développement d'une politique favorisant les déplacements à vélo. D'ailleurs, Nantes a été retenue comme ville pour accueillir en juin 2015, la 23<sup>ème</sup> édition internationale Vélo-city dont le but est d'échanger sur les pratiques à travers le monde et d'impulser de nouveaux projets d'aménagement.

Même si l'utilisation des pistes cyclables progresse sur Nantes (de 2 à 4,5% entre 2008 et 2012 selon une étude de Nantes Métropole), elles restent encore peu utilisées. Une récente étude présentée par L'Obsoco (observatoire et consommation) et Chronos confirme d'ailleurs qu'à l'exception de Paris, la voiture individuelle reste prépondérante dans les villes de province.

Plusieurs raisons à cela : une mauvaise perception de la population vis-à-vis des enjeux, certaines pistes cyclables pas toujours fonctionnelles et/ou entretenues, une cohabitation souvent difficile entre automobilistes et cyclistes, une maîtrise technique du vélo perfectible pour beaucoup ce qui génère un sentiment d'insécurité chez les pratiquants eux-mêmes et de manière réciproque une attitude non respectueuse de l'individu.

Pour ces différentes raisons, il est essentiel de généraliser une formation pratique et citoyenne structurée dès le plus jeune âge, une condition pour accroître l'utilisation de la bicyclette en ville dans une perspective à long terme pour un public qui sera très citoyen.

### 4.2 Le vélo, outil de loisir

Diverses études montrent que le vélo est l'activité de loisirs et sportive préférée des Français. Après avoir été, dans les années 1930-1950, massivement utilisé, surtout dans les milieux populaires, l'invasion automobile l'a rendu ensuite ringard, anachronique. Il a fallu attendre l'émergence du VTT et la mode de la randonnée familiale pour qu'il connaisse à nouveau un essor dans le domaine des loisirs. Pour renforcer cette pratique, la Région des Pays de la Loire fait aussi partie de ces régions engagées de longue date dans des politiques cyclables actives dans le domaine des véloroutes et voies vertes.

C'est ainsi que de nombreuses voies/pistes cyclables ont vu le jour comme **La Sarthe à Vélo** (430 km dont 174 km en vallée du Loir), l'itinéraire Layon-Aubance en Anjou (81 km) ou les **voies vertes de Mayenne** (81 km). D'autres ont eu pour vocation à s'interconnecter non seulement dans les départements de son périmètre mais aussi dans un réseau européen. C'est précisément le cas de **Vélocyclo** (la partie française de l'Eurovélo 1 Norvège-Portugal) qui permet de rallier la Bretagne au Pays basque, de Roscoff à Hendaye en longeant la côte atlantique en intégrant le canal de Nantes à Brest, Nantes, l'estuaire de la Loire et le littoral vendéen. C'est aussi **l'EuroVelo 6 qui relie l'Alsace à l'Atlantique** en empruntant successivement le canal du Rhône au Rhin, les vallées du Doubs et de la Saône, le canal du centre en Bourgogne avant de rejoindre «**La Loire à Vélo**», l'itinéraire qui permet

de rejoindre l'embouchure à Saint-Brevin-les-Pins depuis les environs de Saumur (Montsoreau, la porte de la partie ligérienne de cet itinéraire). A noter que tout au long de celui-ci, des hébergements sont habilités à accueillir les cyclistes, et leur réservent des services adéquats : campings, hôtels, chambres d'hôtes, loueurs et réparateurs professionnels de vélos...

La région des Pays de la Loire dispose donc d'un réel potentiel de développement pour un tourisme vert, culturel et éco-responsable et qu'il est important de renforcer. Parmi ses arguments, la région présente un gros atout pour le vélo : sur une bonne partie ouest, il n'y a pas beaucoup de relief !

### 4.3 Le vélo, outil de compétition

Sur un plan purement sportif, il existe bien évidemment pour le cyclisme des structures sur Nantes mais trop souvent cloisonnées, incomplètes et qui par manque de moyens ne peuvent laisser ouvertes sur la durée toutes les options possibles à un jeune et permettre en particulier l'éclosion de davantage de futurs talents (aussi bien au niveau amateur que professionnel).

En outre, il n'existe aucune offre pluridisciplinaire structurée en cyclisme et encore moins de vélodrome couvert qui fait cruellement défaut.

Or, il existe un vrai potentiel en matière d'effectifs chez les tous jeunes coureurs (6-14 ans). Les éléments qui suivent sont la confirmation que la région a tous les atouts pour bénéficier de moyens adaptés au sport de compétition.

#### 4.3.1 Les effectifs

En 2014, la région des Pays de la Loire se trouvait au troisième rang en termes de licenciés affiliés à la FFC, la fédération majoritaire (de surcroît la seule habilitée à délivrer le titre de champion de France) : 8562 compétiteurs contre 9253 pour la Bretagne et 12044 pour la région Rhône-Alpes (qui occupe une position particulière par le périmètre important qu'elle couvre).

Nantes et sa région disposent donc au regard de ce vivier d'un fort potentiel pour briller au niveau national et international dans de nombreuses disciplines du vélo (a minima route, piste, VTT et BMX). Des axes de progrès sont néanmoins à rechercher pour une partie des plus jeunes coureurs constituant ce potentiel. Les dernières statistiques 2014 (produites par le comité régional de cyclisme des Pays de la Loire) mettent en effet très clairement en évidence une chute importante des licenciés dans une même tranche d'âge pour les 3 disciplines principales (VTT, BMX et route/piste), à partir de 15/16 ans. Il s'agit d'une tendance qui est d'ailleurs confirmée au niveau national par la FFC dans un état des lieux des équipements cyclistes datant de juillet 2014, à savoir qu'en 2013 :

- pour la route, piste et cyclo-cross, le nombre de licenciés entre les tranches d'âge 4-16 ans et 17-24 ans chute de près de 55% ;
- le VTT est plus touché avec une chute de 70% ;
- et enfin, encore plus évocateur, pour le BMX, une discipline pour laquelle le nombre de licenciés entre ces deux mêmes tranches d'âge chute de plus de 90% !

Ces chiffres sont certes relatifs à une seule année de compétition ; ils ne font pas ressortir les flux qui permettraient une analyse plus fine. Néanmoins, ils constituent un indicateur dont la tendance rejoint globalement ceux qui ressortent des années 2013 et 2014 pour les différentes catégories chez les jeunes des Pays de la Loire. Il permet de ce fait de mieux appréhender les raisons de cette baisse significative de coureurs depuis de très nombreuses années, au rang desquelles on peut de prime abord avancer quelles que soient les disciplines :

- les orientations scolaires (après le collège et surtout après le secondaire) et l'entrée dans la vie active (18/20 ans pour certains, vers 23/25 ans pour d'autres), constituent pour bon nombre un réel frein dans la poursuite de la compétition ; ces orientations sont certes incontournables mais la chute du nombre de licences pourrait être largement enrayerée grâce à des infrastructures adaptées et des conditions d'utilisation adéquates (moyens d'accès,

aménagements d'horaires, ...)

- la focalisation sur une seule discipline dès le plus jeune âge d'où une démotivation ;
- un désintérêt pour la discipline après avoir été « bercé de rêves » ;
- la découverte à l'adolescence d'autres centres d'intérêts ;
- l'installation dans la vie professionnelle et familiale qui conduit à d'autres centres d'intérêt ;
- le coût du matériel ;
- et bien évidemment, le constat à l'adolescence que le sport peut ne pas faire partie d'un besoin d'équilibre, ce qui est somme toute légitime.

Il convient donc d'apporter des réponses adaptées à tout ou partie de ces différentes situations. Les disciplines qui méritent sans doute le plus d'attention à ce stade sont la route, la piste et le BMX, tout en mettant l'accent sur la tranche d'âge des 15/25 ans que l'on peut diviser en deux sous-groupes : celui des 15/18 car une période encore critique du développement de la personnalité et, celui des 18/25 ans car un potentiel encore à exploiter et/ou un équilibre nécessaire entre vie professionnelle/scolaire et personnelle.

Cette focalisation est d'autant plus justifiée que, comme cela a été mentionné dans les statistiques 2014 des Pays de la Loire, une reprise de licences sportives vers 35/40 ans est significative pour ces trois mêmes disciplines (plus marquée pour la route) ; cette tendance montre le regain d'intérêt à la compétition, l'objectif étant simplement de se faire plaisir. La même tendance est confirmée par l'enquête conduite par la FFC traduisant d'ailleurs sa volonté de développer la *compétition loisir*.

### 4.3.2 Situation de la route

Le vivier régional de la compétition sur route est principalement issu des écoles de vélo des clubs de la FFC avec un effectif couvrant la tranche d'âge 6-14 ans mais surtout centré sur les 6-12 ans, les deux dernières années correspondant à une période charnière où les coureurs commencent à s'initier aux « vraies » compétitions sur route telles que le grand public les connaît. Le reste de l'effectif est constitué d'un faible nombre de jeunes qui découvrent la route généralement entre 13 et 16 ans et le plus souvent sans formation particulière (quelques-uns peuvent néanmoins être issus du VTT et du BMX).

La tendance observée au niveau national est malheureusement confirmée au niveau des Pays de la Loire. Alors que l'effectif est d'un très bon niveau chez les jeunes des écoles de vélo (le triple en l'espace de 10 ans), il commence à diminuer d'environ 10 % au passage à la catégorie cadet pour chuter de 50% au passage à la catégorie Junior (17/18 ans). En revanche, il convient de souligner un rebond significatif des licences vers 30/35 ans.

La raison spécifique de cette baisse venant compléter les raisons « générales » avancées est certainement d'ordre structurel pour cette discipline ; en effet, la voie publique est son terrain de jeu et d'entraînement. Or, celle-ci s'amenuise au fil des années par l'expansion des métropoles rendant l'organisation des entraînements difficile pour les plus jeunes citadins (les clubs présents en milieu rural subissent beaucoup moins cette baisse) ; c'est sans compter également sur la dangerosité de la route qui peut être un frein psychologique (des parents) à la pratique. Parallèlement, l'organisation des compétitions en matière de sécurité est rendue de plus en plus difficile. Il est donc important de proposer un cadre complémentaire à celui de la route pour inverser cette tendance alors qu'il y a un réel engouement à la pratique.

### 4.3.3 Situation de la piste

La piste se nourrit traditionnellement des effectifs des écoles de vélo où elle est le plus souvent abordée. Dans ces conditions, la situation n'est pas plus rassurante que la route au passage de ces jeunes à la catégorie cadet et a fortiori au moment du passage à la catégorie Junior. Malgré l'intérêt

manifeste que portent les jeunes à cette discipline dès leur plus jeune âge, le manque de structure explique certainement la chute des effectifs pistards.

Concrètement, s'agissant de Nantes Métropole, il existe deux vélodromes non couverts : l'un en centre-ville d'une distance de 500m mais plus que vieillissant et hors normes ; le second, à Couëron mais situé à une quinzaine de km du centre de Nantes. Malheureusement, suite à des défauts de surface consécutifs à la construction, ce dernier a dû subir des travaux qui ont privé quelques temps les jeunes minimes et cadets d'un vélodrome de compétition sur Nantes et d'une aire d'entraînement pour les quelques clubs structurés pour cela.

Si on y ajoute au niveau régional, le vélodrome d'Angers qui commence à poser de sérieux problèmes de sécurité en raison de sa vétusté, l'avenir de la piste en région des Pays de la Loire s'annonce difficile faute de projet ambitieux.

Or, comparés aux effectifs régionaux mentionnés plus haut, ces équipements disponibles pour la pratique de la piste représentent une situation paradoxale. Trois exemples en 2014 pour confirmer cette situation :

- la Région Ile de France qui avec seulement 6610 compétiteurs (en baisse sensible ces 20 dernières années en raison de l'emprise de la ville) dispose depuis 2013 à St Quentin en Yvelines d'un vélodrome couvert ; sa particularité est d'être en même temps le nouveau centre de formation national ;
- la Région Aquitaine qui également avec seulement 4148 compétiteurs dispose de son vélodrome couvert à Bordeaux ;
- la Région Nord-Pas de Calais qui avec encore moins de coureurs (3055) dispose de son vélodrome couvert à Lille (en service depuis 2014).

La situation est d'autant plus paradoxale que sur toute la façade ouest qui regroupe les régions Bretagne et Pays de la Loire connues comme des « terres » de vélo (c'est à Angers qu'ont eu lieu les premières courses de vélo...), il n'existe en effet aucun vélodrome couvert. La qualité de la formation/préparation des jeunes aux championnats ne peut que s'en ressentir et ne permet pas d'être un relais efficace pour le Centre National de St Quentin.

Par conséquent, les contraintes structurelles mentionnées ne peuvent être qu'un frein au développement de ces deux disciplines (route et piste) chez les jeunes. Ce vide devient un réel handicap pour des jeunes à fort potentiel et motivés. Ils sont en effet amenés, soit à quitter leur région ou à ne pas pouvoir progresser aussi rapidement qu'ils l'auraient souhaité, soit tout simplement à mettre un terme à la préparation pour quelques-uns d'une carrière professionnelle et surtout à ne pas pouvoir se construire à travers le sport en tant qu'individu.

#### **4.3.4 Situation du BMX et du VTT**

Malgré la très forte dynamique attractive dont bénéficient le BMX et le VTT, ces deux disciplines n'échappent pas à la baisse significative de leurs licenciés. Une fois de plus, il y a les causes classiques (orientations scolaires, adolescence,...) pour expliquer en partie cette baisse entre les catégories cadet et junior (50 à 70% en VTT et 70 à 80% en BMX). Mais là encore, le manque de structures adossées à des parcours scolaires amplifie certainement cette baisse.

Néanmoins, la forte baisse des licenciés relevant du BMX peut paradoxalement s'expliquer par le côté ludique de la discipline ; il s'agit en effet d'un atout majeur pour attirer les tous jeunes pratiquants. Mais, alors que pour la route et le VTT, le passage de la catégorie minime à cadet conduit à une baisse très faible voire inexistante des licenciés, le BMX subit déjà une forte baisse de ses pratiquants (de l'ordre de 40/45% ces deux dernières années en Pays de la Loire). Les enfants arrivent à un âge où ils commencent à rechercher d'autres sensations. D'où des passerelles à mettre en place pour «récupérer» une partie de ces jeunes dans d'autres activités du cyclisme.

## 4.4 La recherche et la formation

En région des Pays de la Loire, la formation centrée sur le sport est bien présente tout particulièrement dans l'écosystème nantais avec l'UFR STAPS. Il faut également souligner :

- l'accompagnement et la gestion des sportifs de haut niveau ainsi que l'animation et l'encadrement sportifs avec notamment le SUAPS et le CREPS ;
- la formation d'animateurs, de cadres dirigeants et d'éducateurs bénévoles au sein de nombreuses associations sportives, para-sportives ou structures sociales.

La recherche est également bien présente et principalement conduite par le laboratoire « Motricité, Interactions, Performance » (Equipe d'Accueil 4334), soutenu par deux composantes universitaires STAPS des universités de Le Mans (université du Maine) et de Nantes. Il s'avère que ce laboratoire développe déjà de nombreux projets de recherche en partenariat avec la FFC.

Cependant, ces différents pôles de compétence pourraient, dans le cas des activités relevant du cyclisme, bénéficier d'un retour plus positif s'ils n'étaient pas par certains côtés trop cloisonnés et/ou isolés. Une autre organisation serait certainement de nature à favoriser les complémentarités et les synergies entre les structures existantes et créer de nouvelles offres.

Plus largement, il en est de même des relations/collaborations des structures de recherche avec les entreprises privées, qui sur des thèmes comme le sport ou des problématiques connexes, ne s'établissent pas de manière spontanée. Cette situation limite très naturellement le développement de projets transdisciplinaires et plus globalement le développement de projets tournés vers l'innovation, comme cela peut se faire pour toute autre thématique scientifique ou technologique à part entière.

C'est pourquoi, en s'appuyant en l'occurrence sur les activités relevant du cycle, la mise en place d'un environnement adapté peut être bénéfique à l'économie grâce aux croisements de la formation, de la recherche et des entreprises, avec en outre l'intérêt de donner à l'ensemble plus d'efficacité et de visibilité et ainsi mieux répondre aux besoins de la société.

## 5 Plan d'actions

Pour atteindre ses objectifs, le présent projet vise, à la périphérie nantaise, la réalisation d'un site structuré en deux grands pôles complémentaires, à savoir :

1. un pôle composé d'un complexe sportif centré sur les différentes disciplines relevant du cyclisme avec tout particulièrement la construction d'un vélodrome couvert et d'une piste de BMX aux normes internationales, d'une aire de bike polo, de VTT Trial, ainsi qu'une aire d'initiation au VTT Cross-country et au cyclo-cross, sans oublier le polo vélo, l'ensemble constituant ainsi une plate-forme à la fois d'initiation, de démonstration, de formation et de recherche de la performance ;
2. un pôle dédié à la pratique règlementée du cyclo-cross, du VTT et de la route, et dont la vocation sera également d'être une aire de loisirs ouverte au public pour la pratique d'autres activités relevant du sport nature et du sport santé.

Pour compléter le dispositif et pour donner au projet toute sa cohérence d'ensemble, l'objectif est de réunir ces deux pôles sur un même site afin d'intégrer naturellement des entreprises privées voire même des laboratoires (ou a minima des équipes de recherche dépendantes de ces derniers).

Le premier pôle s'adressera davantage à des entreprises et des laboratoires de recherche conduisant des activités en relation avec le sport. Le second privilégiera à sa périphérie l'accueil d'entreprises souhaitant notamment bénéficier d'un cadre favorisant la culture du sport santé pour leur personnel mais aussi pouvant contribuer au développement de leur activité.

La suite du document développe pour chacun de ces objectifs les raisons qui motivent leur mise en oeuvre respective, les enjeux qu'ils représentent et les moyens correspondants qu'ils nécessitent.





## Objectif n°1

### 5.1 Création d'un complexe sportif principalement centré sur les disciplines du cyclisme :

- **Plateforme d'initiation, de formation, de recherche et de manifestations sportives**
- **Outil d'utilité sociale et citoyenne**

#### 5.1.1 Objectifs

La création d'un complexe sportif centré sur le développement du cyclisme entend répondre à cinq objectifs majeurs :

- 1- disposer d'une vitrine de dimension internationale, à savoir un vélodrome couvert qui fait cruellement défaut dans la région Ouest de la France et complétant ainsi l'offre au niveau national tant en matière de formation qu'en matière d'organisation de manifestations sportives ;
- 2- proposer sur un même site, principalement pour les jeunes de 6 à 14 ans, un cadre pérenne qui soit un outil d'éveil, de découverte, d'initiation et de compétition à différentes activités cyclistes complémentaires à la route (essentiellement piste, cyclo-cross, VTT, BMX) sans oublier le Trial et le bike polo et également faire du vélodrome un complexe ouvert aux sports de salle (volley-ball, hand-ball, badminton,...) ;
- 3- devenir un véritable outil de formation et une « base arrière » pour celles et ceux qui auront fait le choix de pratiquer une activité cycliste dans un contexte sportif après avoir été orientés vers d'autres structures (aussi bien amateur que professionnel) ;
- 4- servir et valoriser la recherche régionale des Pays de la Loire sur un plan tant médico-sportif que sociologique et sociétal ;
- 5- favoriser la présence d'entreprises et autres structures professionnelles oeuvrant pour le développement du sport.

## 5.1.2 Comment atteindre ces objectifs ?

### 5.1.2.1 Créer un cadre institutionnel formateur reconnu

L'approche pluridisciplinaire de cette plateforme est un des éléments clef et structurant du projet. Cette vision intégrée de la formation aux activités cyclistes a pour but de proposer un ensemble cohérent favorisant la construction de l'individu.

Pour garantir malgré tout le succès de la démarche, cette plateforme doit être reconnue a minima à une échelle régionale, à savoir que pour cela, elle doit être :

1. partie intégrante d'une politique nationale d'éducation des jeunes au sport et à la citoyenneté ;
2. visible par ses utilisateurs potentiels que sont plus particulièrement les jeunes pour la rendre attractive et surtout lisible par leurs parents qui, pour une partie, doivent être rassurés et ainsi favoriser leur adhésion à la démarche en tant que citoyen ;
3. visible et lisible pour les partenaires privés et publics sensibilisés par la formation, la santé, la sécurité, notamment afin de créer leur adhésion et/ou renforcer leur mobilisation pour certains d'entre eux dans des actions qu'ils soutiennent déjà.

Concrètement, cet environnement pluridisciplinaire dédié au cyclisme doit impérativement être :

#### **a- labellisé par le Ministère de l'Education Nationale**

A ce jour, du fait que la natation soit le seul apprentissage qui doit être acquis par tous dans le cadre de la scolarité obligatoire, il n'y a que les piscines municipales qui sont réservées temporairement aux modules scolaires correspondants centrés sur les différentes nages en natation. A l'exception de cet apprentissage dans le cadre d'objectifs clairs et évaluables, il existe à un degré moindre les stades d'athlétisme qui permettent aux élèves de découvrir de nombreuses disciplines relevant de ce sport mais sans objectifs particuliers.

Eu égard aux objectifs sociétaux visés, la plateforme dédiée au cyclisme mérite d'être à l'image de ce qui se pratique en natation, l'outil idéal pour les élèves des écoles primaires et des collèges relevant du département dans le cadre de leurs projets annuels. Par ailleurs, il s'agit d'un dispositif qui présente l'intérêt de réduire les inégalités à l'accès au sport, l'intérêt également de ne pas exclure les quartiers défavorisés de même que la place des jeunes filles et à plus long terme les femmes dans les clubs. Autant de raisons pour inscrire le vélo dans les missions de l'école qui, comme elle le stipule, vise le *développement des compétences motrices et civiques*.

Pour autant, l'implémentation d'un tel dispositif nécessitera des créneaux adaptés en raison de (1) la logistique inhérente à une bonne gestion d'une séance (temps lié à la préparation de la séance et son exécution à proprement parler) et (2) de manière concomitante de l'éloignement du vélodrome d'une partie des écoles.

Dans ce but, un choix doit être fait entre :

1. au niveau local, en concertation avec l'Académie de Nantes, aménager et rendre obligatoire dans les programmes d'enseignement des créneaux horaires favorisant l'accès aux modules d'apprentissage centrés sur le vélo (une mesure qui doit *a minima* être également proposé aux lycées car certains ne disposent même plus de demi-journée d'activité libre) ;
2. au niveau national, avec le Ministère de l'Education Nationale, aménager des créneaux horaires formalisés dans le cadre scolaire ou réformer à proprement parler les rythmes scolaires actuels en s'appuyant sur ce qui se pratique dans certains pays comme par exemple l'Allemagne ou bien encore la Finlande.

L'efficacité de la 2<sup>ème</sup> option n'est plus à démontrer dans les pays mentionnés (selon de nombreuses

enquêtes) où la majorité des après-midi est consacrée au sport, aux activités parallèles (club, art...), aux discussions, au travail à la maison. La transposition de ce modèle au système français favorisera l'accès aux différentes disciplines du vélo pour bon nombre d'écopistes ligériens. Il s'agit là d'un sujet qui aurait pu être naturellement intégré dans les discussions de la récente réforme des collèges.

Au niveau national, il convient malgré tout de préciser, l'expérimentation « Cours le matin, sport l'après-midi » lancée en 2011, une expérimentation qui s'est traduite par son évaluation financée par le Fonds d'Expérimentation de la Jeunesse (FEJ) dont la mission est de favoriser la réussite scolaire des élèves et améliorer l'insertion sociale et professionnelle des jeunes. Elaboré par GESTE, Etudes et conseils pour le FEJ, le rapport final note les résultats encourageants du dispositif et préconise sa poursuite sur la base de recommandations liées aux contextes locaux (politiques d'établissements, établissements cibles,...). Cette expérimentation conforte ainsi l'idée des nombreux bénéfices qu'un tel dispositif peut procurer et l'adaptation qui peut en être faite au niveau local dans le cadre du présent projet comme cela est proposé dans l'option 1.

## **b- doté de ressources adaptées**

### **b.1- En équipements**

Les aires pour la pratique du BMX (aux normes pour la « race »), du cyclo-cross et du VTT seront à construire sachant que :

- pour le BMX, il existe bien déjà dans la banlieue nantaise une piste mais seulement aux normes nationales ; cette nouvelle piste de BMX pourrait donc être également à vocation internationale compte tenu du potentiel existant dans la région et de l'offre disponible dans l'ouest par rapport au reste de la France ;
- pour l'initiation au cyclo-cross et au VTT, une partie du parcours réalisé pourra être commune aux deux disciplines dans la mesure où les qualités techniques à développer dans les deux disciplines se rejoignent dans certains secteurs à franchir.

S'agissant de la piste, l'une des cibles est représentée par les jeunes des écoles primaires ; aussi, deux outils complémentaires s'avèrent nécessaires. Outre la construction d'une piste de référence aux normes internationales (d'une longueur de 250m le plus souvent), il convient de disposer d'un anneau secondaire permettant l'initiation à proprement parler de ce jeune public ; elle sera d'une longueur plus réduite (200m) et d'une pente moins relevée (pour des raisons de sécurité et de coût d'entretien). Cet outil aura une vraie vocation pédagogique en formant les jeunes de manière progressive et en leur assurant un transfert de qualité, une fois les compétences acquises, sur la piste aux normes internationales.

Ce « vélodrome d'appoint » sera soit attenant au vélodrome principal (mais malgré tout *a minima* semi couverte), soit partie intégrante du bâtiment principal (un objectif sans difficulté technique majeure et loin d'être disproportionné et démesuré comparé à ce qui peut exister par exemple au Japon).

### **b.2- En ressources humaines**

Pour que la plateforme puisse fournir une prestation de qualité à l'intention des jeunes, elle doit pour cela disposer de ressources permanentes qualifiées que sont en l'occurrence des professionnels de l'encadrement cycliste diplômés d'Etat ; ces professionnels seront en outre assistés d'étudiants dans un cursus de formation au sport pour qui la plateforme constituera alors un terrain d'apprentissage idéal supplémentaire dans le cadre de leur préparation aux futurs métiers de l'enseignement voire même de la recherche.

Il faut également avoir à l'esprit que les jeunes sont très souvent à la recherche de repères et de modèles pour se construire. C'est pourquoi, il semble essentiel d'intégrer dans le staff d'anciens champions cyclistes intéressés par une reconversion dans ce domaine, toutes activités confondues. De

la même manière, il est important que des coureurs professionnels en activité dégagent du temps, principalement en période de repos, pour transmettre leur expérience et ainsi donner encore plus aux enfants l'envie d'apprendre et de réussir.

Par ailleurs, pour répondre à la politique de labellisation d'apprentissage du vélo par la FFC, la plateforme sera une opportunité pour devenir le centre de référence de structures reconnues ; entre autre exemple, les Moniteurs de Cyclisme Français qui enseignent en s'amusant le VTT. Cette approche permettra à l'ensemble des élèves des écoles primaires et des collèges d'acquérir des niveaux allant de la validation de la capacité à rouler seul sur le réseau routier jusqu'à la maîtrise technique parfaite du VTT, à l'image de ce qui existe par exemple dans les écoles de ski.

Cette plateforme doit aussi être l'occasion de définir une démarche globale concernant les actions/programmes déjà existants dans certaines écoles sur la sensibilisation du jeune public à la sécurité et à la préservation de l'environnement. Cette réflexion mérite d'être menée avec des associations comme l'Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP) dont la mission de service public vise *l'éducation par le sport, la formation d'un citoyen sportif éclairé* et qui par ses actions réunit les enfants du premier degré autour de pratiques sportives.

Bien entendu, il s'agit là de quelques axes de progrès parmi d'autres, le but général étant de rendre l'offre de formation sportive et sociétale la plus complète possible tout en la professionnalisant de sorte à la rendre visible et efficiente.

#### ***5.1.2.2 Faire de la plateforme une passerelle contribuant au développement personnel***

L'un des objectifs de la plateforme est d'aider les jeunes à se construire par le biais d'activités qui leur correspondent. L'initiation aux disciplines du cyclisme s'inscrit dans cet objectif en ce sens qu'elle doit permettre à une partie de ces jeunes de prendre conscience qu'à titre personnel, la bicyclette soit fait partie de leur univers, soit est une activité qu'il souhaitent prolonger.

Dès lors, l'étape suivante visera, au moins sur le moyen terme, à susciter chez eux et pour eux un intérêt au regard du développement durable notamment et/ou une pratique sous la forme soit d'un simple loisir, soit de la compétition sachant que le plaisir doit être le dénominateur commun à ces différentes options.

C'est précisément l'une de ces voies que le personnel formateur de la plateforme devra être à même de proposer au jeune écolier et écolière (la mixité est une notion très importante) en les conseillant et guidant dans un choix correspondant à leurs motivations et/ou leurs capacités, à savoir :

- soit une association ou groupe privilégiant ou défendant exclusivement un idéal qu'il s'agisse de l'éco-responsabilité, la détente, le dépassement de soi ou bien le côté purement convivial (fixers, section cyclotouriste, cyclo-sportive, cyclocamping, bike polo, ...), ... ;
- soit un club cycliste local existant (relevant le plus souvent de la FFC) et suffisamment structuré pour évoluer et progresser de manière optimale ;
- soit une section sportive qui l'aura retenu (route/piste, BMX, VTT voire même route/cyclo-cross) d'un collège ou d'un lycée partenaires de la plateforme pour être formé plus spécifiquement et allier ainsi sport et études ; dans ce cas, certaines sections seront à créer sur Nantes pour que les jeunes puissent bénéficier d'une offre complète.

Dans leur mission de formation et de détection des jeunes, les clubs et les sections de sport pourront bien évidemment bénéficier de la plateforme pour leurs objectifs respectifs.

Tout le processus qui vient d'être décrit est une des conditions incontournables à la réussite du projet à savoir assurer le meilleur transfert entre cette plateforme et une structure orientée vers le sport ou le loisir ; par ailleurs, cette approche présente l'intérêt de développer une réelle culture du «vivre ensemble» une culture du sport en France tout comme d'autres ateliers peuvent le faire dans le cadre d'un programme scolaire global visant à développer des vocations ou des passions.

Bien entendu, une telle ambition nécessitera une meilleure coordination entre les personnels du ministère de la ville, de la jeunesse et des sports et ceux de l'éducation nationale dans le cadre de projets et d'intérêts communs partagés. La Cour des comptes souligne en effet dans son rapport de janvier 2013 que par le simple fait du rattachement des enseignants de l'Education Physique et Sportive (EPS) au ministère de l'Education nationale, les enseignements du sport à l'Ecole sont le plus souvent déconnectés du mouvement sportif.

En clair, il n'existe pas de cadre officiel entre les deux ministères pour mieux collaborer ensemble ou tout simplement collaborer dans l'intérêt des écoliers. Le rapport issu de l'expérimentation « Cours le matin, sport l'après-midi » conforte également ce positionnement ; pour optimiser le fonctionnement et l'efficacité de l'expérimentation, il préconise en effet une stimulation de la coordination entre le sport scolaire et le sport en club.

La réflexion mérite également d'être étendue à l'enseignement supérieur qui doit aussi permettre aux étudiants de bénéficier de passerelles pour pratiquer le sport cycliste de haut niveau dans les meilleures conditions. Grâce à cette plateforme sur la façade ouest et dans une ville bénéficiant d'une palette très diversifiée de formations (université et écoles d'ingénieurs), les sportifs cyclistes de haut niveau seraient armés pour affronter dans les meilleures conditions une concurrence internationale qui se professionnalise de plus en plus.

### **5.1.2.3 Dégager des ressources propres pérennes**

D'une manière générale, il n'est bien entendu pas question d'aller jusqu'à l'autonomie totale des fédérations sportives qui assument en grande partie la réussite de leur politique sportive. La contribution financière de l'Etat est en effet essentielle ne serait-ce qu'au regard de sa vocation d'éducation citoyenne et ce à quoi la plateforme est ici justement entre autres destinée. De la même manière, les fonds issus des collectivités locales constituent un élément structurant du milieu sportif.

Pour autant, les fédérations sportives doivent désormais s'adapter aux contraintes budgétaires de plus en plus fortes de l'Etat. La FFC en l'occurrence n'échappe malheureusement pas à ces difficultés et la baisse de ses dotations en 2014 et en 2015 confirme cette tendance. Elle pourra certes continuer à disposer de crédits suffisants pour assurer son devenir. Néanmoins, elle risque de devoir faire des choix non adaptés à la poursuite de tous ses objectifs dont ceux ambitieux récurrents au niveau international et indispensables dans une politique nationale de sport haut niveau (aller par exemple décrocher des titres olympiques).

Face à ce contexte, la plateforme, de par son approche pluridisciplinaire, dispose de tous les atouts pour dégager des ressources propres qui aideront à la professionnalisation de la structure pour développer le cyclisme. Le préalable néanmoins nécessaire est une plus grande solidarité entre les disciplines du vélo dans l'intérêt de tous (sportifs - et sportives -, tout citoyen), le but étant de dégager des moyens transversaux et complémentaires dans les différentes missions de la plateforme.

Grâce à cet outil de référence dont la vocation est d'être reconnue, plusieurs pistes peuvent être explorées pour générer des ressources propres, au rang desquelles :

- bien évidemment, les recettes issues des compétitions et manifestations sportives ;
- des crédits récurrents du CNDS provenant des fonds issus des taxations opérées sur les mises de la Française des Jeux, sur les paris sportifs ainsi que sur les ressources des droits de retransmission des manifestations sportives (bien que n'étant pas des recettes à proprement parler, ces crédits semblent justifiés compte tenu du rôle joué par la plateforme comme outil structurant et par son action tournée vers le sport santé) ;
- l'obtention de dons dans le cadre d'objectifs de la plateforme pour des opérations/projets ciblés en faisant appel à des outils comme par exemple : (1) le financement participatif par la foule (« crowdfunding ») dont le principe est de faire appel à un grand nombre de donateurs en les sollicitant sur des petites sommes et (2) la collecte de fonds connu aujourd'hui sous « le P2P fundraising », outil complémentaire au premier dont le principe est que

l'ambassadeur de la cause compte autant que la cause elle-même ; il s'agit de nouveaux modes de financement qu'il ne faut pas négliger dans le cadre de ce type de projet spécifique car ils peuvent trouver leur juste place dans ce schéma global de développement et surtout ils sont de nouvelles opportunités en phase avec les évolutions sociétales ;

- un « training center » nantais visible centré sur les activités du sport avec des modules de formation proposés aussi bien par le secteur public que par des entreprises privées et aussi bien pour le public que pour les entreprises (stage sportif pour le personnel) ;
- la présence, sur le site, d'entreprises parmi lesquelles celles menant des activités dans l'événementiel, la communication, l'organisation de voyages, la diététique du sport, ... car génératrice de levier économique certain ;
- par voie de conséquence, autant d'opportunités pour attirer des partenaires, sponsors, donateurs,... grâce à une meilleure lisibilité et plus grande visibilité.

Ce sont autant de pistes pour disposer du personnel compétent et ainsi étendre son développement à l'organisation de manifestations sportives plus nombreuses, de prestations et, encore moins neutre, contribuer à son fonctionnement.

A titre d'exemple rattaché au cyclisme, la plateforme serait, sous la houlette des comités départemental de Loire-Atlantique et/ou régional des PdL, le centre de ressources idéal de la FFC pour former sur la façade Ouest les bénévoles aux différentes disciplines du vélo dans l'optique de les voir s'investir dans leur club par la suite.

A l'instar des écoles de vélo actuelles, ce centre de ressources pourrait également dispenser des formations payantes à destination de tout type de public (jeunes et moins jeunes) sur les différentes formes de pratique du vélo. Une opportunité enfin pour déclencher des vocations pour le corps arbitral pour lequel les effectifs ne sont pas faciles à renouveler.

#### **5.1.2.4 Créer un environnement contribuant au rayonnement de Nantes et sa région**

Avoir une plateforme visible au niveau national, voire international et en faire en quelque sorte une vitrine, c'est notamment être reconnu dans la capacité à former les meilleurs spécialistes mondiaux des disciplines rattachées au vélo (piste et cyclo-cross pour ne citer que ces deux disciplines) chez une partie des jeunes qui à terme feront le choix du haut niveau. Deux conditions à cela : disposer de cadres techniques de qualité et faire intervenir d'anciens professionnels ainsi que des coureurs toujours en activité.

Au-delà de la meilleure connaissance du terrain des professionnels, c'est surtout l'image positive que ces ambassadeurs pourront transmettre aux jeunes qui sont à la recherche d'idoles et de modèles. C'est un vrai continuum structuré entre l'amont pour les plus jeunes et l'aval pour les sportifs de haut niveau en vue du développement de la performance qui sera ainsi assuré.

Toujours pour être visible et attractif mais aussi dans un souci d'efficacité et de professionnalisation, il faut même aller jusqu'à envisager la domiciliation dans l'enceinte du vélodrome couvert d'un club de référence régionale (composé d'une équipe masculine **et d'une équipe féminine**) disposant de tout ou partie de ces ressources humaines et matérielles pour former leurs propres jeunes et encadrer leurs coureurs dans les meilleures conditions toute l'année.

Un dernier élément structurant paraît essentiel pour favoriser le rayonnement d'un sport de haut niveau : la présence d'une équipe professionnelle dans laquelle se reconnaissent et s'identifient quelque part le public et plus largement les habitants d'une ville. Cela signifie, qu'à l'image du football, une ville comme Nantes pourrait/devrait disposer d'une équipe professionnelle avec comme « siège social » le complexe sportif, et avec son personnel (coureurs compris) domicilié à Nantes, un moyen de rapprocher le public de ses stars à l'occasion d'entraînements spécifiques piste et autres rendez-vous occasionnels programmés tout au long de l'année.

Il s'agit d'un objectif qui de prime abord peut paraître inadapté au cyclisme voire décalé mais qui

au final est somme toute naturel par le fait que nous avons aussi affaire à une entreprise avec des salariés sous contrat avec des droits et des devoirs et qui doit être visible.

La création d'une telle équipe constituerait pour les sponsors (publics et privés) un retour sur investissement potentiel dans la durée avec un retour du public à la piste et tous les retours indirects liés à l'image comme pour le football à ceci près que pour une équipe professionnelle cycliste, les sommes mises en jeu sont sans commune mesure ...

#### **5.1.2.5 Créer une émulation intergénérationnelle**

La démarche proposée aura d'autant plus de chances d'atteindre ses objectifs notamment sociétaux qu'elle rencontrera l'adhésion d'un large public. Dans ce but, il est important de favoriser l'accès à tout type de public aux outils du complexe sportif avec des séances encadrées par des professionnels (qu'il s'agisse du vélodrome, des parcours de VTT et cyclo-cross ou encore de la piste de BMX). Dans un souci de gestion optimale, l'accès tiendra compte des créneaux réservés en particulier aux scolaires, aux entraînements exclusifs des licenciés et à l'organisation des manifestations. Les pauses déjeuners, les soirées et bien évidemment des créneaux dans les week-ends seront des moments privilégiés. De cette manière, aussi bien les néophytes que les confirmés pourront partager un moment de détente et de découverte, et des vocations pourront naître plus facilement.

A titre d'exemple, on peut citer la ville d'Aigle en Suisse qui rencontre un franc succès en permettant au public l'accès au vélodrome couvert. Par ailleurs, dans un périmètre proche du vélodrome, la ville dispose d'un site de VTT et de BMX qui rend l'ensemble très attractif.

De même, le nouveau vélodrome de Roubaix ainsi que celui de St Quentin en Yvelines offrent à tout type de public (débutant et confirmé) la possibilité de pratiquer la piste dans des créneaux horaires qui lui sont réservés.

#### **5.1.2.6 Définir un partenariat « gagnant/gagnant » avec l'industrie du cycle**

Force est de constater que, pour bon nombre de jeunes enfants, le matériel de chaque discipline qui relève du cyclisme est devenu onéreux ; cela devient critique lorsque ces jeunes veulent s'initier à plusieurs disciplines qui exigent chacune une machine spécifique. Faute de moyens suffisants pour certains clubs et parents, bon nombre d'enfants ne pratiquent pas la piste et le cyclo-cross et encore moins le BMX alors qu'il y a une forte complémentarité entre toutes ces disciplines). Ne parlons pas de la compétition dès l'âge de 13-14 ans où le matériel est devenu hors de prix pour certaines familles, un paradoxe pour un sport dit populaire.

Une telle situation empêche l'accès au sport de son choix, et peut même aller jusqu'à fermer la porte à des talents cachés pour une discipline donnée. Mais surtout, elle pénalise le développement de la personnalité pour aider l'enfant à se projeter dans le futur et contribuer à son insertion sociale, d'où un mécénat d'une impérieuse nécessité.

Pour favoriser l'accès des jeunes au vélo, une réglementation technique mériterait d'être définie pour deux tranches d'âge :

- celle des 6-12 ans correspondant aux enfants se trouvant dans les écoles de vélo où des mini- compétitions de distances très courtes se déroulent ;
- et surtout, celle des 13-16 ans correspondant aux jeunes des catégories « minimales » et « cadets ») qui commencent à participer à des épreuves de distance relativement longues.

C'est tout particulièrement cette seconde tranche d'âge qui devrait disposer de vélos homologués, uniformisés, se tenant dans une fourchette de prix définie sur la base d'une fiche technique partie intégrante d'un règlement imposé par la FFC.

Dans ces tranches d'âge, ce sont en effet davantage les qualités intrinsèques et les progrès réalisés de l'individu qui importent à l'image, toutes choses étant égales par ailleurs, de ce qui est par exemple pratiqué dans le domaine de la voile. Les « Optimist » dériveurs d'initiation à la voile sont en effet imposés pour les enfants de 8 à 15 ans où l'équilibre, la conduite à la barre et le réglage

des voiles notamment sont les principales qualités requises pour devenir un futur grand marin bien avant la vitesse atteinte pour réaliser le parcours.

En cyclisme, ce type de réglementation est d'autant plus nécessaire que les performances de cette tranche d'âge doivent être relativisées car sans grand intérêt au niveau international et très volatiles et éphémères pour certains.

Son but viserait à minimiser le coût du matériel pour les familles et réduire autant que faire se peut les écarts de performance entre jeunes. Même si la victoire est un élément moteur et valorisant, c'est aussi la participation et la confrontation pratiquée comme un jeu qui est essentiel. De toutes façons, un « bon » se fera toujours remarquer ne serait-ce que par des tests qui font partie du processus de détection de la FFC.

Enfin, une fois le système pérennisé, le complexe sportif deviendrait une « banque » de vélos pour un réel marché de l'occasion outre bien entendu les professionnels du cycle qui par ailleurs seront les prestataires de la plus grande partie du SAV.

Certains moyens matériels mériteraient également d'être attribués aux clubs suffisamment structurés et reconnus/labellisés par leur formation pour permettre à ces mêmes jeunes de s'épanouir à titre personnel dans la discipline de leur choix. Par ailleurs, une contribution financière des entreprises à l'équipement lourd et mi-lourd de la plate-forme elle-même serait un plus, soit par vocation, soit pour l'image qu'une entreprise souhaite véhiculer. Enfin, le soutien des entreprises aux athlètes au statut de sportif de haut-niveau par un système de bourses attribuées pendant leurs études viendrait notamment compléter celui du Conseil Régional et serait également très apprécié.

Il va sans dire que toutes ces propositions devraient faire partie intégrante d'un partenariat fort entre les acteurs du monde économique et les collectivités territoriales voir l'Etat tant l'enjeu est d'aider à l'insertion des jeunes dans le cadre d'un projet structurant sur le long terme. Un contexte où les entreprises relevant du cycle mais aussi bien d'autres domaines (assurances, environnement, management, ...) ont tout à gagner de cette forme de partenariat qui se veut gagnant/gagnant.

Cette proposition va tout à fait dans le sens de celle d'un ancien ministre des sports qui déclarait il n'y a pas encore si longtemps que si « on veut développer le sport dans les quartiers », il faut "aider les jeunes à avoir accès au sport" ; et d'ajouter que pour cela "il faut aller chercher l'argent là où il est", c'est-à-dire "recourir au financement privé".

### **5.1.3 Pourquoi une telle plateforme ?**

#### ***5.1.3.1 Favoriser l'éveil, la curiosité et les choix personnels sur le long terme***

La pratique du vélo à l'âge adulte dépend beaucoup de la pratique pendant l'enfance ce qui du point de vue de la recherche relève de la «socialisation vélocipédique». En effet, voir sa famille ou ses amis utiliser une bicyclette et s'y initier soi-même incite à faire de même. C'est bien entendu le cas de la pratique d'autres activités physiques.

C'est sans compter sur le fait que, dès lors que la possibilité leur en est donnée, les jeunes enfants sont sans cesse à la recherche de nouvelles sensations ; ils aiment « papilloner » et découvrir des activités diverses et variées au cours de leur enfance ; cette curiosité fait partie intégrante de la construction de l'individu. C'est le cas par exemple du BMX qui attire une partie des plus jeunes ; cette discipline correspond à leurs attentes en particulier pour le côté « fun » qu'elle leur procure.

Pour autant, à l'adolescence passée et surtout à l'âge adulte, les besoins peuvent évoluer naturellement vers d'autres disciplines qui sont plus en phase avec leur maturité et où ils pourront mettre à profit les acquis de leur première expérience. A terme, elles permettent de s'engager, de manière réfléchie, dans une discipline sportive plus spécifique correspondant à sa personnalité.



Enfin, en dépit d'une domination du sport dans la sphère médiatico-économique, un phénomène des non moins importants est désormais à prendre en compte. Les activités physiques ludiques sous le contrôle de ses pratiquants sont de plus en plus recherchées. Les attentes d'une partie des nouvelles générations ou de certaines catégories socio-professionnelles vont plus que jamais dans ce sens et certains pays, soit par l'élaboration d'une autre vision, soit tout simplement par différence de culture sont déjà (engagés) dans cette dynamique.

Pour toutes ces raisons, une telle plateforme permettrait donc à chaque jeune de privilégier au moins un usage parmi tous ceux qui s'offrent à lui.

### 5.1.3.2 Favoriser l'ouverture aux différentes disciplines du cyclisme

Sur un plan purement sportif, toutes les disciplines méritent d'être enseignées simultanément car elles sont complémentaires. Pour exemples, le BMX développe la force explosive, la coordination motrice, la vélocité ; le cyclo-cross est pour sa part très complet, très technique, idéal pour travailler le rythme et la vélocité comme le VTT qui développe les mêmes qualités techniques que le cyclo-cross : vélocité, changement de rythme, sens de la trajectoire, adresse... avec un aspect ludique plus marqué, ou bien encore le Trial encore plus spécifique car développant plus particulièrement l'agilité, l'équilibre, la concentration et enfin le Polo-vélo pour des aspects de développement collectif... très utile en cyclisme contrairement aux idées reçues.

Le haut niveau ne manque pas d'exemples qui montrent, soit des transferts réussis (du BMX au VTT puis à la route pour M. Cavendish, du VTT à la route avec C. Evans), soit la pratique de deux disciplines qui complètent la préparation des coureurs ou qui les font tout simplement briller au cours de leur carrière (chez les femmes Marianne Vos entre route, piste et cyclo-cross, et Pauline Ferrand-Prévot entre VTT et route, et chez les hommes Bradley Wiggins et Bryan Coquard entre piste et route pour ne citer qu'eux).

Malheureusement, à l'exception des jeunes en formation dans les pôles sportifs, ces transferts et encore moins la découverte, sont quasiment impossibles de manière naturelle pour le jeune lambda. L'offre multidisciplinaire centrée sur les activités du vélo existe bien mais d'une manière générale reste très éclatée ou peu visible.

Sauf à changer de club sportif, il n'existe aucun centre en France capable de proposer sur un seul site à tous les jeunes scolaires **de découvrir** la palette très variée des différentes disciplines liées aux « deux roues ».

Certes, on notera le CREPS de Bourges qui propose depuis quelques années ce qui pourrait se rapprocher d'une telle plateforme avec une piste couverte de 200m et une piste de BMX. Cependant, elle prépare surtout des jeunes sportifs et/ou étudiants déjà engagés à différents niveaux dans une optique de formation – professionnalisante - à dominante sportive (pôle France jeune BMX et pôle France jeune Endurance depuis 1er septembre 2014). De même, il existe le Centre national de St Quentin en Yvelines qui depuis seulement 2013 dispose d'un vélodrome couvert et d'une piste de BMX à ce jour mais là aussi principalement dédié au haut niveau et préparant seulement les coureurs dans leurs disciplines respectives.

D'où l'objectif de proposer sur Nantes à un public plus large dès le plus jeune âge, l'ensemble de ces activités sur un seul site ; l'intérêt sera d'éveiller la curiosité et ainsi d'inciter à la pratique d'autres disciplines comme cela peut se faire de façon implicite par exemple pour l'athlétisme qui est présenté sous quasiment toutes ses facettes dans le cadre des activités pédagogiques des cursus scolaires. Le site agira en quelque sorte comme une passerelle aidant les jeunes à finaliser leur choix sportif et ainsi à trouver leur équilibre à un moment important de la construction de leur personnalité.

En outre, dans le cadre d'une politique volontariste du développement du sport de haut niveau, une telle plateforme dotée de moyens techniques et humains sera l'outil idéal pour une détection transversale visant la performance pour celles et ceux qui feront le choix d'une carrière sportive.

### 5.1.3.3 Relancer le cyclisme sur piste en Région Pays de la Loire

La Loire-Atlantique dispose encore d'un flux relativement pérenne de jeunes pistards entre 13 et 16 ans (mais qui pourrait être beaucoup plus important au regard du nombre de licenciés dans cette tranche d'âge) et d'une capacité à organiser de nombreuses manifestations au cours de l'année qui ne se dément pas. Malheureusement, les conditions météorologiques perturbent trop souvent ces manifestations et vont parfois jusqu'à les annuler.

Pour certaines manifestations, c'est déjà au niveau local un gâchis financier que représente cette contrainte eu égard au peu de moyens dont les organisateurs disposent, une situation qui est donc loin de favoriser la contribution des sponsors privés et collectivités locales. Que dire d'épreuves de niveau national et international en région des Pays de la Loire qui exigent un budget plus conséquent et qui, compte tenu de ce risque majeur, doivent être annulées, des situations qui malheureusement se sont déjà présentées alors que le public est déjà en place dans les tribunes ...

Au-delà de cet aspect financier, c'est davantage (1) une démotivation des jeunes voir un désintérêt malgré eux qui est important du fait de ne pas disposer des bonnes conditions pour se préparer correctement (2) une désaffection du public potentiel non spécialisé. Sous la forme d'une boutade, il n'y a bien que les adeptes du cyclo-cross et le VTT qui acceptent – et même apprécient – les mauvaises conditions météorologiques. Mais, même dans ce cadre, soit ces aires de jeu/d'entraînement qui peuvent être naturelles ne sont pas adaptées et sont isolées, difficiles d'accès, soit elles n'existent que dans très peu de clubs.

La contrainte météorologique incontrôlable qui vient d'être décrite crée donc un déficit de diffusion d'image, de résultats, et de coureurs alors qu'il existe dans la Région des Pays de la Loire un vrai réservoir de jeunes enfants (dont ceux licenciés dans les écoles de vélo de la FFC) qui ne demandent qu'à découvrir la piste. Si on y ajoute le manque de structuration déjà évoqué, toutes les conditions sont malheureusement réunies pour écarter de la discipline de la piste ce réservoir potentiel.

Pour se convaincre des effets négatifs de l'absence de pratique de la discipline chez les jeunes, il suffit de se remettre en mémoire l'indisponibilité pendant trois ans (2011 à 2013) du vélodrome de Couëron (à 15km à l'Ouest de Nantes !). Cet événement a non seulement entraîné, pendant la réfection du vélodrome, une chute importante des jeunes cyclistes des clubs de Nantes et sa périphérie mais il a aussi montré l'impossibilité de ramener ses mêmes jeunes à la piste, d'où depuis, en termes de flux, une diminution récurrente des effectifs.

Disposer d'un vélodrome couvert est donc vital à l'avenir pour former les jeunes ce que défend également le Comité Régional de Cyclisme des Pays de la Loire. Il s'agit même d'un préalable au maintien et au renouvellement d'un vivier de coureurs dans la durée. Ensuite, en période hivernale, il s'agit d'un excellent outil de préparation pour les coureurs (pistards et routiers) aux objectifs de la saison suivante. C'est un élément essentiel voir capital pour fidéliser le public (autour de champions comme François Pervis ou Bryan Coquard), organiser des manifestations programmées au niveau départemental, régional, national et international et faire ainsi en sorte que la piste ne soit pas cantonnée à une discipline dite « confidentielle ».

Au final, des conditions qui ne peuvent que contribuer à « construire » une vitrine au retour sur investissement certain pour la société. Mais il s'agit d'une discipline qui, à l'exemple de la Belgique, doit aussi compter sur le soutien des médias pour pouvoir se développer et vivre à plus ou moins haut niveau.

Parmi les vélodromes couverts en France aux normes internationales, celui de Bordeaux montre par exemple que depuis sa création, la région Aquitaine produit effectivement de bons pistards mais force est de constater qu'il n'y a pas de réel dispositif mis en place pour attirer plus de jeunes à

cette discipline. Plus récemment, l'ouverture du tout nouveau vélodrome de Roubaix a très clairement montré les effets d'une meilleure préparation des athlètes ; les récents résultats aux championnats nationaux et internationaux l'attestent.

Leur existence est donc déjà un succès certain quant à la production de pistards de renommée internationale. L'organisation de nombreuses manifestations comptant pour des Challenges et Trophées divers permet de manière incontestable une progression efficace des coureurs.

#### **5.1.3.4 Equilibrer l'offre sportive cycliste au niveau national**

L'Ouest de la France est par tradition fortement imprégné de cyclisme. La Bretagne est tout particulièrement reconnue comme l'une des terres du cyclisme français avec un nombre important d'épreuves organisées, une ambiance et un public toujours au rendez-vous à l'occasion des épreuves quelle que soit leur niveau. La Région des Pays de la Loire conforte cette culture dans l'Ouest avec son nombre de licenciés qui en 2014 talonne celui de la Bretagne, comme cela a déjà été mentionné.

Plus largement, il convient de noter que le Grand Ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou Charentes, Centre, Basse-Normandie) a un taux de licenciés par habitant presque le double de la moyenne des autres régions (6 contre 3,5 pour les autres régions).

Or, malgré ce potentiel, l'Ouest de la France est toujours dépourvu de vélodrome couvert et performant aux normes internationales. La situation peut être même caractérisée comme paradoxale quand on connaît l'organisation dans la région d'événements d'envergure nationale et internationale dans d'autres disciplines et comme l'atteste depuis plusieurs années les épreuves de Pontchâteau (44) en cyclo-cross, Plouay (22) ou bien encore la Classique Loire-Atlantique (44) pour ne citer que celles-ci.

Pour ces différentes raisons, la ville de Nantes est certainement la ville la mieux située pour répondre favorablement à une demande de vélodrome pour tout le centre Ouest et pour rééquilibrer une offre au niveau national.

#### **5.1.3.5 Optimiser les ressources dans un souci de rationalisation, lisibilité et visibilité**

Le fait de pouvoir disposer d'un centre de formation ouvert aux différentes disciplines du vélo rejoint une des préoccupations de l'Etat de vouloir concentrer les moyens tant matériels que financiers et humains.

Sa création présente en effet deux avantages majeurs :

5.1.3.5.1 il permettra de mieux utiliser l'enveloppe financière dédiée au sport dans le cadre des missions de l'Etat et des collectivités locales ; il évitera ainsi des attributions éparpillées voire redondantes de moyens en particulier d'équipements et par conséquent le plus souvent sous-utilisés faute de ne pas être suffisamment structurés dans le réseau des fédérations ou tout simplement d'absence de réseau ;

5.1.3.5.2 il permettra également d'assurer une meilleure coordination du recrutement des effectifs et de leur gestion et tout particulièrement s'agissant celle des cadres fédéraux par rapport aux besoins globaux/transversaux de formation et d'encadrement sportif.

C'est précisément dans ces objectifs que les actions du CNDS s'inscrivent et les toutes récentes directives en matière de contribution financière le confirment ; son soutien potentiel paraît en effet d'autant plus naturel que le projet correspond parfaitement aux missions qu'il s'est fixées, à savoir :

5.1.3.5.3 soutenir le développement de la pratique sportive pour tous les publics ;

5.1.3.5.4 contribuer à l'aménagement du territoire ;

#### 5.1.3.5.5 favoriser la promotion du rayonnement international du sport français.

Ces objectifs prendront d'autant plus d'ampleur avec le temps compte tenu de l'évolution de la démographie à l'échelle de Nantes Métropole favorisée en cela par sa très forte attractivité.

En matière de ressources humaines, sur un plan purement sportif, il faut souligner que bon nombre de clubs sportifs ne possèdent pas de cadres polyvalents principalement pour des raisons de structuration déjà évoquées. Là encore, la valeur ajoutée de la plateforme est réelle.

En s'appuyant sur des personnels compétents et permanents sur un site unique, il sera alors possible de répondre plus facilement aux besoins de formation. En fonction des missions assignées, la polyvalence de certains cadres techniques paraît en particulier adapté aux besoins des écoles primaires et collèges pour les projets pédagogiques depuis leur mise en place jusqu'au suivi. Un personnel plus spécifique paraît en revanche préféré pour des sections sportives existant dans certains collèges et lycées qui feront le choix de s'appuyer sur la plateforme.

Ce nouveau paysage pourra d'ailleurs être l'occasion de redéfinir les missions des Conseillers Techniques Régionaux (CTR) et de mieux répartir les formateurs de la discipline dans le but d'optimiser leurs moyens sachant que ce type de poste est déjà sous doté par rapport à d'autres sports comme l'athlétisme par exemple.

Le caractère polyvalent et professionnel de certaines missions est même une condition sine qua non à la réussite de la démarche proposée car elle rejoint une fois de plus la volonté du CNDS de soutenir l'emploi sportif de manière structurée.

De façon plus générale, comme cela a déjà été évoqué, de nombreuses actions et initiatives sont conduites dans les collèges, écoles primaires,... ou dans un cadre extrascolaire avec des objectifs différents entre (1) celles visant la découverte d'activités sportives, un âge où les jeunes aiment tester et (2) celles dont le but est de sensibiliser les jeunes à des aspects environnementaux ou bien encore à la sécurité.

La liste ci-après est loin d'être exhaustive mais elle montre bien l'étendue très variée d'organismes qui conduisent des actions le plus souvent indépendantes en faveur de la bicyclette (tout simplement dû à leur raison d'être) et qui plus est des actions qui sont loin d'être généralisées ne serait-ce qu'au niveau local.

Citons par exemple :

- L'USEP, la fédération de sport scolaire de l'école primaire française. Placée sous la tutelle du ministre chargé de l'éducation, elle a pour vocation de réunir les enfants du premier degré autour de pratiques sportives, l'objectif étant de préparer les élèves à devenir des adultes sportifs et des citoyens responsables via l'aboutissement de projets éducatifs ;
- L'UFOLEP, mouvement d'éducation populaire et fédération agréée par le ministère des sports ; l'UFOLEP revendique une pratique sportive comme un moyen d'action pour une éducation permanente (apprentissage de la vie en société, de la solidarité, de la démocratie) et propose de nombreuses activités sportives avec des objectifs qui rejoignent tous ceux développés dans ce projet ;
- L'UNSS, la fédération française de sport scolaire du second degré qui est ouverte à tous les jeunes collégiens et lycéens scolarisés à travers les associations sportives ;
- L'UFFS de l'enseignement supérieur ;
- le programme « Ecomobilité scolaire » qui comprend l'ensemble des actions permettant de repenser les trajets école-domicile. Plan de déplacements établissement scolaire (PDES) soutenu par l'ADEME ;
- l'association « Place au vélo » qui œuvre dans le but de promouvoir l'utilisation du vélo en milieu urbain ;
- les interventions de la Gendarmerie Nationale dans certaines écoles primaires dans le cadre du volet "citoyenneté" de leur projet d'Ecole ;
- le Ministère de l'Education Nationale (en collaboration avec les fédérations françaises de

cyclisme et de cyclotourisme) qui par le biais de l'Association La Revue EPS (Association loi 1901 créée en 1950) met entre autres à disposition de ses enseignants de la maternelle (resp. du primaire) des manuels pédagogiques leur permettant d'inclure dans leurs programmes l'apprentissage du vélo sans roulettes (resp. l'apprentissage de la bicyclette) ;

- l'existence dans certains collèges ainsi que dans le second degré de sections cyclistes type VTT, piste, ...

La création de la plateforme par rapport à l'éducation sur le vélo est donc l'occasion de reconsidérer cette offre très variée qui s'est répandue au fil des années. L'objectif est de fédérer les efforts de chacun (y compris avec les professionnels de l'encadrement sportif à proprement parler comme évoqué plus haut), le but final étant, dans un intérêt commun, de centraliser, professionnaliser les métiers relevant du vélo et ainsi de rendre l'offre plus visible, lisible à la fois pour le citoyen et l'utilisateur. Tout en conservant leur raison d'être, tout ou partie de ces organisations pourront alors plus facilement s'appuyer sur la plateforme ou profiter de celle-ci selon les circonstances pour conduire leurs actions.

Pour garantir la cohérence de l'ensemble, une réflexion mériterait d'être engagée dans ce sens sous l'égide des ministères des sports et de l'éducation nationale en concertation également avec le ministère de la santé eu égard aux objectifs poursuivis et avec les partenaires locaux déjà bien connus.

Enfin, à cela, il faut ajouter que de nos jours, avec des contraintes professionnelles de plus en plus fortes, un allongement prévisible de la durée du travail, il est (et il sera) de plus en plus difficile de mobiliser dans la durée des encadrants bénévoles dans les clubs sportifs durant les jours ouvrables. Bien entendu, leur formation n'est pas à écarter et encore moins à exclure ; elle reste même à encourager et soutenir pour celles et ceux qui le souhaitent pour pouvoir ensuite encadrer les jeunes dans les clubs de compétition. Leur motivation devrait en être d'ailleurs que mieux affirmée par la lisibilité des ressources professionnelles disponibles dans ce complexe sportif.

Au final, ce sont autant d'initiatives et de programmes qui, une fois structurés dans ce nouvel espace lisible, rencontreront une adhésion et une implication plus forte des partenaires essentiels et variés comme la MAIF, l'ADEME pour ne citer qu'eux.

### 5.1.3.6 Développer les synergies entre recherche, formation et innovation.

Pour servir l'économie, le triptyque Recherche, Formation, Innovation (RFI) occupe une place fondamentale qui n'est plus à démontrer dans le domaine des sciences et technologies de l'ingénieur. Cette vision s'inscrit d'ailleurs très logiquement dans le cadre de la politique de développement économique du Conseil Régional des Pays de la Loire centrée sur cette approche RFI. Comme le souligne le Conseil Régional, l'objectif de cette politique est de « *décloisonner les mondes de la recherche, de la formation et de l'innovation afin d'encourager des synergies et de bâtir des stratégies collectives et cohérentes de développement* ».

Dans ce contexte, à l'instar de plateformes technologiques traditionnelles, une plateforme centrée sur les activités cyclistes est un dispositif qui a également tous les atouts pour contribuer au développement en l'occurrence de l'économie et de la recherche régionale avec comme ambition sous-jacente constituer la référence dans son domaine.

En d'autres termes, pour que le sport soit au service de la société avec le développement de nouvelles compétences, la plateforme doit impérativement susciter des relations fortes avec des établissements de recherche, d'une part et avec le milieu industriel sous différentes formes, d'autre part. Cet environnement favorisera des rencontres aussi inattendues qu'exotiques, le but étant de créer une véritable émulation produisant une innovation aussi bien technologique que sociale, avec à la clef la création de nouveaux métiers et besoins associés.

Pour les entreprises, c'est, en effet, en étant au plus près des connaissances (recherche, formation) qu'elles pourront atteindre de nouveaux objectifs correspondant à leur cœur de métier dans un espace

commun pensé à une échelle cohérente et fonctionnelle et conçu pour générer en l'occurrence une économie collaborative avec les acteurs pertinents du territoire : acteurs du mouvement sportif, mais aussi du monde éducatif ou celui de la santé pour ne citer qu'eux.

Les interactions pourront se traduire aussi bien par des prestations, de la formation professionnelle, une contribution à la formation d'étudiants (stages, projets d'études,...) que par des projets de recherche avec des laboratoires dans un processus d'innovation comme cela a été mentionné plus haut. Les entreprises pourront se développer d'autant mieux dans cet environnement que ce dernier pourra jouer le rôle d'un incubateur, avec par exemple sur le site la présence d'équipes de recherche d'un (ou de) laboratoire(s). Dans un tel cadre, l'idée d'un laboratoire commun peut même prendre tout son sens pour mener une action partenariale pérenne car il favorise le transfert et la fertilisation croisée.

S'agissant du potentiel de la recherche et de la formation, différents pistes sont possibles :

#### **5.1.3.6.1** *la recherche*

En Région Pays de la Loire, la recherche est actuellement conduite par le laboratoire « Motricité, Interactions, Performance (MIP) » (Equipe d'Accueil 4334) qui est soutenu par deux composantes universitaires STAPS des universités de Le Mans (université du Maine) et de Nantes. L'orientation thématique de ce laboratoire consiste à analyser et à optimiser la performance dans des situations motrices différentes.

La création de la plateforme peut être une véritable opportunité pour asseoir l'orientation thématique prise par le laboratoire MIP, récente unité de recherche (2008), et intensifier son partenariat avec la FFC. Le caractère pluridisciplinaire des activités cyclistes ne peut en effet que contribuer à la compréhension des processus (physiologiques, et/ou biomécaniques, et/ou psychologiques) responsables du développement de la performance.

En outre, de par sa vocation éducative, la plateforme peut être un outil de recherche précieux pour fournir des éclairages sociologiques supplémentaires sur l'influence du sport dans la construction de la personnalité afin d'orienter les actions en faveur du mouvement sportif et du développement de la société en général et pour lesquelles les collectivités territoriales attachent une importance toute particulière.

Enfin, du fait de sa richesse disciplinaire, elle sera propice à fédérer les acteurs de l'écosystème nantais autour de projets interdisciplinaires encourageant l'innovation. Les collaborations pourront ainsi rassembler des compétences ligériennes relevant de thèmes de recherche complémentaires et variés comme le numérique, la robotique, la santé (médecine du sport du CHU par exemple),... Cette richesse disciplinaire sera également de nature à favoriser des collaborations au niveau national voire même européen en réponse à des appels à projets technologiques ou sociétaux.

La plateforme peut donc être une opportunité pour le laboratoire de recherche alors en place de contribuer, comme le souligne d'ailleurs l'Equipe d'Accueil actuelle, à répondre à certains défis sociétaux et ainsi garantir une vraie valeur ajoutée à la démarche proposée. Ce nouveau cadre permettra ainsi l'élargissement du spectre de la recherche régionale et la production de résultats de recherche contribuant au rayonnement de la recherche ligérienne.

#### **5.1.3.6.2** *la formation*

La formation constitue une des composantes très perfectible du dispositif car souvent trop éloignée de certains acteurs par manque d'intégration naturelle. La plateforme sera donc un outil précieux à plusieurs titres :

- les sujets sportifs seront un support pédagogique idéal pour les préparateurs physiques en formation et pour les futurs professeurs d'EPS ;

- les recherches issues de l'interdisciplinarité pourront être un moyen de renforcer la qualité de l'enseignement pour le STAPS ;
- elle peut être pour le STAPS un outil supplémentaire de formation à la recherche et par la recherche ;
- elle pourra enrichir la palette de formations proposées par le STAPS favorisée en cela par la présence d'acteurs très variés en un lieu unique ;
- elle pourra également répondre aux besoins et/ou à de nouveaux objectifs du CREPS de Nantes dans le cadre de ses missions ;
- elle sera une opportunité pour rapprocher le STAPS et le CREPS en élaborant des modules communs et en recherchant toutes les complémentarités possibles ;
- elle pourra être l'occasion de créer et stimuler des échanges d'étudiants et d'enseignants provenant d'autres établissements dans le cadre de modules d'enseignement, de stages ;
- enfin, en bénéficiant d'une plus grande visibilité, elle peut constituer une passerelle plus efficace en matière de débouchés professionnels auprès notamment des organismes de formation et entreprises présents sur le site et avec lesquels des liens auront pu être créés ou renforcés.

## Objectif n°2

### 5.2 Réalisation d'un site dédié à la pratique du sport pour tous

#### 5.2.1 Objectifs

Pour compléter l'objectif n°1 centré sur la formation aux activités cyclistes, ce 2<sup>ème</sup> objectif vise à favoriser leur pratique en construisant un site en ce sens en périphérie de ville (de préférence annexé au complexe sportif qui vient d'être décrit) totalement fermé à la circulation automobile. Plus précisément, ce site a essentiellement pour vocation :

1. permettre aux coureurs licenciés des clubs nantais et de sa banlieue de s'entraîner, d'y réaliser des entraînements spécifiques reproductibles et ainsi se préparer dans les meilleures conditions aux compétitions tout particulièrement sur route ; l'intérêt est encore plus important au moment de la préparation de la saison cycliste, à savoir l'hiver où la pratique du vélo à côté des voitures est rendue plus dangereuse par les mauvaises conditions météorologiques plus fréquentes et les fins de journées peu lumineuses. La région parisienne est bien connue pour posséder ce type de circuit sécurisé (Longchamp, Vincennes) qui permet en même temps de passer un moment convivial entre coureurs ;
2. l'organisation de courses cyclistes (y compris les écoles de vélo qui vont de 5 à 14 ans, la catégorie minime) par les clubs sur des circuits modulables à la demande en matière de difficulté et de longueur, l'idée reposant sur la construction de ponts enjambant le domaine public et de manière plus exceptionnelle la connexion avec quelques routes à l'extérieur du site pour des épreuves particulières ;
3. de la même manière que pour les alinéas 1 et 2, de réserver une zone adaptée à la pratique du cyclo-cross l'hiver, d'une part et au VTT toute l'année, d'autre part ;
4. permettre les arrivées de courses en ligne d'événements nationaux et internationaux plus faciles à organiser que dans les centres ville devenus inaccessibles pour de telles épreuves ou tout au moins dangereux ;
5. proposer de nouvelles activités telles que :
  - (1) l'organisation d'épreuves de sprint à l'image du Challenge Sprint canadien (créé il y a déjà cinq ans en réponse au besoin du cyclisme sur route d'innover avec créativité et respect du sport en ajoutant des disciplines modernes et explosives) ;
  - (2) avec un côté certainement ludique pour les plus jeunes, la pratique de la piste sur gazon comme cela se pratique de manière plus structurée dans certains pays comme le Royaume-Uni (cf. un club de Leeds) ;
6. d'autoriser l'organisation de manifestations « extra-sportives » (en dehors de celles dites de compétition) à l'initiative d'associations diverses et variées ;
7. l'accès à tout public non licencié, sportif ou non, senior, amoureux de la bicyclette, dans une



ambiance familiale et/ou conviviale, un environnement incitant à pratiquer le sport santé/sport bien-être.

Pour compléter ce dispositif centré sur le vélo, l'objectif est de créer les conditions pour rendre compatible le site (par rapport à des règles de sécurité, conditions d'accès) avec la pratique d'autres sports dits de plein air dont la liste ci-après n'est certainement pas exhaustive :

- le duathlon, le run and bike et le triathlon qui, par la nature de leur discipline, trouvent logiquement leur place et qui, pour les mêmes raisons que le cyclisme en tant que tel, ont besoin d'espace pour la préparation voire même peuvent profiter du site pour l'organisation de manifestations (avec un bassin pas trop éloigné du site pour le triathlon) ;
- le roller : à l'exception de 2 à 3 aires d'entraînement de la taille d'une piste d'athlétisme, ce sport dispose également de peu d'espaces naturels sécurisés pour s'entraîner et sur un plan psychologique de lieux encore moins ludiques quand il s'agit d'effectuer pour celles et ceux qui pratiquent le haut niveau des sorties de l'ordre de 50 km et pouvant aller jusqu'à 100 km, (on notera au passage que les deux disciplines – roller et cyclisme - sont très complémentaires en matière de préparation ... d'où un intérêt supplémentaire) ;
- des parcours de randonnée, de course à pied grâce à des sentiers balisés ...
- un centre de loisirs permettant aux enfants d'avoir des activités les mercredis et pendant les vacances scolaires, une activité facilitée par des ressources humaines disponibles en concertation avec les organismes déjà existants pour ce type de public.

Il est également possible d'intégrer des activités au caractère plus exotique mais qui relèvent néanmoins du domaine du sport nature, à savoir :

- le tir à l'arc ;
- l'accrobranche, la pétanque.

Enfin, pour s'ouvrir à un public le plus large possible, le site doit pouvoir être construit de telle manière qu'il permette aux entreprises de s'installer à sa périphérie sinon à proximité pour faciliter l'accès à leurs personnels et permettre une utilisation plus fréquente du site.

## **5.2.2 Pourquoi la création d'un tel site ?**

### **5.2.2.1 Evoluer dans un lieu sécurisé**

Comme cela a été dit en introduction, pratiquer le cyclisme de nos jours dans un club sportif ou tout simplement faire du vélo pour se déplacer dans des conditions de sécurité optimales n'est pas toujours aisé. Les raisons sont principalement liées à :

- un trafic automobile qui s'est fortement densifié ;
- pour les besoins des plus jeunes, un « terrain de jeu » qui se réduit en raison de l'explosion démographique des métropoles ;
- des aménagements sur la voirie pas toujours fonctionnels ;
- une partie des automobilistes qui ne développent pas les bons réflexes face à certaines situations.

Dans ces conditions, force est de constater, que bon nombre d'enfants vivant en ville et désireux de pratiquer la compétition sur route disposent de moins en moins d'espace sécurisé pour s'entraîner. Il s'agit d'une situation qui ne favorise pas le développement des fondamentaux acquis dans les programmes pédagogiques décrits plus haut de l'élémentaire et les collèges et qui perturbe l'envie de poursuivre dans la voie de la compétition.

Or, s'agissant du coureur cycliste, la route est l'un des terrains de jeu et d'entraînement

incontournable. Et il va de soi que les parents sont très sensibles à la sécurité de leurs jeunes enfants lorsque ces derniers vont s'entraîner. Une des réponses apportées par certains clubs est l'entraînement collectif encadré par une voiture, ce qui n'est pas sans poser des problèmes d'organisation, de moyens et de coûts associés.

### 5.2.2.2 Faciliter l'organisation de courses cyclistes

Il en est de même pour les compétitions cyclistes sur route qui sont de plus en plus difficiles à organiser en raison notamment de :

- l'obtention parfois difficile des autorisations préfectorales ;
- la présence principalement dans les villes d'îlots directionnels ainsi que de ralentisseurs ;
- la perturbation du trafic (généralement le week-end) dans les centres ville et les quartiers résidentiels ;
- la réglementation de plus en plus contraignante en matière de sécurité mais justifiée au regard de certaines compétitions sur circuit où le danger est très présent ;
- la mobilisation de commissaires bénévoles pour assurer la sécurité des coureurs.

Pour pallier partiellement ces difficultés, les clubs organisent leurs courses soit parfois tôt le matin, soit en s'écartant des villes dans des zones moins habitées (lieu-dit, zone industrielle,...). Malgré cela, une diminution de courses est à déplorer compte tenu de ces contraintes croissantes dans une région où le potentiel en nombre de coureurs est réel. La création d'un tel site ne peut qu'encourager l'organisation d'épreuves cyclistes grâce à l'assouplissement des règles de sécurité et de son budget.

### 5.2.2.3 Développer le sport pour tous et le tourisme

Ce site pourrait également être un élément de réponse apporté aux pouvoirs publics qui constatent que, malgré de gros progrès ces dernières années, l'offre sportive, en France, n'est toujours pas adaptée à la pratique de masse non compétitive. Dans un [billet publié en mars 2014](#), Marie-Cécile Naves (alors chargée de mission au département des Questions sociales au Commissariat général à la stratégie et à la prospective), s'inquiétait en effet de la baisse de la pratique sportive régulière des Français (comparé à d'autres pays étrangers) tout particulièrement à cause des difficultés concrètes de pratique plus que par manque de volonté. Et bien entendu, de par la proximité de la plateforme, le site pourra également être une passerelle pour déclencher chez certains des vocations de compétiteurs sans que cela soit pour autant son but initial recherché.

Par ailleurs, il faut considérer l'industrie du tourisme qui, comme cela a été évoqué, est déjà très présente en Région des Pays de la Loire (surtout sur la façade ouest) ; elle représente une économie importante pour la région qu'il est important de diversifier à l'avenir dans un secteur en l'occurrence appelé plus que jamais à se développer. Dans cette perspective, pourquoi ne pas envisager un site favorisant un tourisme local et régional dominical en saison basse avec également l'objectif de compléter l'offre touristique de la région en saison haute sur la base d'un aménagement et des moyens de communication adaptés pour en faciliter l'accès.

En complément de nombreuses infrastructures sportives qui viennent d'être cités, le site pourrait ainsi être adossé à une zone touristique autour de Nantes qui proposerait à ses visiteurs un espace nature convivial favorisant la proposition d'activités et l'organisation de manifestations notamment sportives, à l'image de ce qui existe par exemple avec la [base de loisirs de Fréjus](#) ou d'un environnement similaire à celui du Vélodrome de St Quentin en Yvelines mais en l'occurrence plus ouvert sur l'extérieur.

Enfin, le regroupement en un seul lieu de nombreuses associations sportives et para-sportives gagnerait à minima en visibilité auprès de tous les nantais et ligériens. La proposition de leurs services aux différentes disciplines sur cette zone touristique ne ferait que renforcer leur attractivité.

Une réflexion mériterait certainement d'être prolongée sur le sujet d'autant que ce potentiel repose sur :

- une Région qui avec la Vallée de la Loire est déjà très recherchée par de nombreux tours opérateurs anglo-saxons et européens proposant beaucoup de circuits à vélo ;
- le Schéma Régional de l'Economie et de l'Emploi durable (SREED) qui dans son chapitre Tourisme a inscrit dans ses priorités le développement de l'itinérance et de la pratique cyclable.

Le présent projet peut donc être l'occasion d'optimiser les retombées économiques de cette filière touristique avec le déploiement des services proposés par les opérateurs touristiques le long des principaux itinéraires cyclables de la Région déjà en place le développement de bien d'autres.

#### **5.2.2.4 Contribuer au développement des entreprises sous toutes ses formes**

D'une manière générale, les entreprises privées ont peu d'espace pour la pratique sportive sur leur temps de travail et, comme cela a déjà été décrit, elles sont également peu voire pas du tout connectées avec le monde de la recherche qu'elles aient ou non un lien direct avec le sport de par la nature de leur activité.

Pour sa part, l'entreprise Apple, à titre d'exemple, a bien compris les bénéfices qu'elle pouvait en retirer en construisant un « complexe de gym » pour s'assurer de la bonne forme de ses salariés... Ce bâtiment intégrera vestiaires, douches, blanchisseries, plateaux de sports avec machines, salles omnisports, une véritable structure dédiée au bien-être et au sport santé de l'individu et profitable à la bonne ... santé financière de l'entreprise.

Il peut paraître certes difficile voire illusoire de vouloir se comparer à des géants comme Apple. Pour autant, sans aller jusqu'à la réalisation d'un projet aussi pharaonique et pouvant paraître démesuré pour la région nantaise, cet exemple montre l'importance pour les entreprises d'être proches des installations sportives pour tisser et entretenir des liens les plus variés possibles avec la pratique d'un sport, cela pour au moins trois raisons :

- (1) pour un simple besoin de se sentir en forme : à l'exception de certaines entreprises structurées dans ce but (création de clubs internes par exemple), une forte demande des personnels existe aujourd'hui car bon nombre d'entre eux sont très éloignés de leurs domiciles et souhaitent donc se réserver une plage horaire à la pause déjeuner pour pratiquer leur sport favori ; cette démarche peut d'ailleurs être vue comme un gage de bonne santé de l'entreprise et que certaines défendent de plus en plus (diminution de l'absentéisme, réduction des troubles musculo-squelettiques,...) ;
- (2) par voie de conséquence, l'économie générée par les marchés colossaux par type de sport qu'il s'agisse du sport de loisir ou de compétition (et le vélo n'échappe bien évidemment pas à la règle) ;
- (3) le cercle vertueux créé par la valeur ajoutée apportée à l'activité des entreprises centrée pour certaines sur les produits du sport et pouvant aller jusqu'à la production d'activités d'innovation grâce notamment aux collaborations avec des laboratoires de recherche comme cela a été évoqué précédemment ;

La preuve que ce type de modèle économique et sociétal d'un nouveau genre rencontre un intérêt croissant, est la création fin 2014 à Paris d'un incubateur dédié à l'innovation pour les startups du sport. Cet incubateur aux allures de plateforme regroupe des entreprises connectées aux installations sportives existantes. Une telle approche mériterait donc d'être approfondie en étant adapté à l'écosystème nantais et à laquelle serait ainsi associée la recherche.

## 6. Localisation de la plateforme

Dans le prolongement de ce qui vient d'être décrit, Nantes Métropole bénéficie d'un réel potentiel d'accueil tant sur un plan stratégique qu'en matière de possibilités d'accueil à proprement parler à proximité de son périphérique (une condition sine qua non à l'accès à tous les types de public).

Parmi les sites/zones d'activités disponibles et potentiels de Nantes Métropole, deux se détachent plus particulièrement :

1. le premier à proximité de l'importante zone d'activités économique de Nantes Carquefou et de ses environs ; néanmoins, même si l'éloignement des laboratoires et des structures de formation (Grandes Ecoles, Faculté, IUT) n'est pas trop important, les connexions ne sont pas des plus aisées et le secteur est malgré tout déjà très exploité ;
2. le second à proximité de l'aéroport de Bouguenais qui en revanche voit se développer actuellement les conditions pour que certaines entreprises, les structures de formation et de recherche y conduisent leurs activités dans le cadre de leurs stratégies de développement et/ou de collaboration respectives.

En effet, en réponse à l'appel à projets lancé par l'Etat dans le cadre des Investissements d'avenir, et à l'initiative du Pôle de compétitivité EMC2, de Technocampus Composites et du PRES L'UNAM, une trentaine de partenaires industriels, académiques et institutionnels se sont engagés dans le projet d'Institut de Recherche Technologique (IRT) Jules Verne.

Cet IRT qui avec celui de Rennes est le deuxième sur la façade ouest de la France (sur les 9 au total) s'appuiera notamment sur les plateformes Technocampus Composites, Technocampus Océan (ouverture programmée courant 2015) et comptera jusqu'à 70 000 m<sup>2</sup> incluant un campus universitaire de 1000 étudiants.

Bien que l'IRT Jules Verne soit au centre des enjeux industriels, technologiques et scientifiques de filières industrielles sans lien avec le sport, le fait d'intégrer ou d'être à proximité d'un campus de recherche, de formation et d'innovation ne peut que faciliter la mise en œuvre des objectifs du présent projet. En effet, il rassemble déjà dans un même lieu et fait travailler ensemble tous les acteurs : entreprises, universités et écoles, organismes qui accompagnent le développement économique propice à favoriser des collaborations transdisciplinaires et pluridisciplinaires, une véritable culture entrepreneuriale dont doit profiter la thématique du sport.

Sur le plan des infrastructures, la construction plus que probable du futur aéroport de Nantes-Atlantique à Notre Dames des Landes, devrait libérer une surface importante pour l'aménagement de l'intégralité du présent projet. Par la même occasion, le transfert de l'aéroport actuel permettrait de disposer d'infrastructures déjà présentes sur le site.

En outre, le site de l'aéroport est idéalement situé par le fait qu'il bénéficie d'un accès direct et rapide depuis le périphérique, d'une part et par la ligne de tramway une fois prolongée, d'autre part un prolongement qui quoi qu'il adienne devrait à terme s'imposer compte tenu du développement de l'emploi sur le site.

Il faut également souligner que, pour rejoindre l'idée du développement d'un centre de loisirs, le site est proche du Lac de Grand Lieu, un espace naturel de renom qui se prête idéalement au tourisme et complète ainsi le potentiel évoqué plus haut dans ce domaine. Il est en effet très aisé d'assurer une connexion par l'aménagement de sentiers et de voies cyclables qui feront de l'ensemble un espace attractif.

Si, à cette vision (réaliste), on y ajoute le développement notable en cours de programmes de construction de logements sur ce côté ouest de Nantes, on imagine aisément la qualité du cadre de vie avec de nouveaux services proposés « à la porte » des habitants du secteur de Bouguenais, l'identité sociale et territoriale conférée par ce site et dans laquelle souhaiteront se retrouver d'une

manière générale les citoyens dans les nouvelles métropoles de demain.

Enfin, le choix de ce site permettra d'équilibrer sur l'agglomération nantaise l'offre sportive (générale et en l'occurrence spécifique au cyclisme) avec par exemple :

- dans la banlieue nord de Nantes (Carquefou précisément) notamment une piste de BMX aux normes nationales et divers sites d'activités industrielles, de formation et de recherche (Nantes-Carquefou, La Chantrerie, La Fleuriaye, ...) ;
- dans la banlieue sud-est de Nantes, une piste tout temps d'initiation au roller et à la piste qui va bientôt voir le jour à St Sébastien sur Loire, un outil complémentaire pour les plus jeunes.

Pour toutes ces raisons, le site de Bouguenais semble le mieux adapté pour voir ce projet prendre forme ; il présente toutes les conditions favorables au développement sur le long terme d'activités de formation, de recherche et d'innovation et d'un cadre de vie de qualité. Plus globalement, pour la commune de Bouguenais, l'aménagement de ce secteur viendrait idéalement compléter l'offre existante du site naturel de loisirs de la Roche Ballue et conduirait à un rééquilibrage de l'activité économique et de la démographie sur Nantes Métropole, faisant de l'ensemble une agglomération attractive.

## **7. Enjeux de la démarche proposée**

### **7.1 Développer l'autonomie et la confiance en soi**

Comme cela a été dit en introduction, la bicyclette est un élément naturel de notre environnement quotidien ; elle constitue un « jouet » d'éveil dont l'enfant se souvient très longtemps (qui n'a pas entendu son enfant s'émerveiller et être fier de piloter seul cet engin à deux roues...). Les enfants qui ont le « privilège » aujourd'hui de se l'approprier dès le plus jeune âge acquièrent une meilleure maîtrise de leur corps, une plus grande confiance en eux et par voie de conséquence un meilleur développement de la personnalité et de l'autonomie.

Le corollaire de ce processus est, outre la maîtrise technique dès le plus jeune âge, une formation implicite à la maîtrise raisonnée des risques lié aux dangers de la route et par la même occasion un moyen, une fois de plus, de rassurer les parents grâce à la pratique d'activités cyclistes dans une enceinte fermée.

### **7.2 Développer une « culture vélo »**

La plateforme pluridisciplinaire et l'espace sécurisé dédié à la pratique du vélo sont indissociables du succès de la démarche visant tout particulièrement la construction et l'épanouissement de l'individu à travers un cyclisme pratiqué en compétition mais aussi uniquement pratiqué pour son propre plaisir (détente, bien-être, vacances, jeu, ...) ; ces deux outils favoriseront ainsi l'appropriation d'une « culture vélo » autour de ses différents usages par un large public dans une période capitale allant de l'enfance jusqu'au terme de l'adolescence, une étape encore critique de la construction de leur idéal.

En d'autres termes, dans un premier temps, une plus grande proportion de jeunes scolaires/sportifs potentiels pourra s'initier aux activités cyclistes et prendre le temps de choisir une discipline, le but étant de développer une culture sportive et/ou simplement de maintenir un lien social contribuant à une intégration réussie. Dans un second temps, ces mêmes outils permettront à l'étudiant de Nantes Métropole et au jeune une fois dans la « vie active » soit de continuer à pratiquer la compétition, soit tout simplement et pour le plus grand nombre de se maintenir en forme, un processus propice à assurer un certain continuum entre formation dès le plus jeune âge et pratique jusqu'à un âge avancé sous toutes ses formes.

### 7.3 Constituer une interface régionale pour le sport de haut-niveau

Comme cela a déjà été indiqué, une telle plateforme sera l'outil idéal pour la mise en place d'une détection transversale visant la performance pour celles et ceux qui feront le choix d'une carrière sportive. La plateforme constituera à n'en pas douter une interface supplémentaire à l'INSEP l'outil opérationnel de la politique nationale du soutien au sport de haut niveau.

La plateforme permettra par ailleurs une meilleure préparation des athlètes dans le cadre d'objectifs internationaux. Elle sera enfin un très bon outil complémentaire au Centre Educatif Nantais pour Sportifs (CENS) dans sa mission de formation sportive de haut-niveau dans différentes disciplines sportives et au rang desquelles on trouve le cyclisme.

Cette approche se justifie d'autant plus aujourd'hui que la concurrence internationale dans ce domaine est très forte. Et c'est bien dans ce contexte que l'action de l'Etat prend ici tout son sens. En effet, c'est grâce à son intervention dans la réalisation de la plateforme (sans oublier celle des collectivités territoriales et des partenaires privés) qu'une meilleure coordination entre les différents acteurs qui interviennent dans ce domaine très exigeant du sport de haut niveau que la poursuite d'objectifs ambitieux sera possible.

### 7.4 Servir la pratique sportive féminine

Mêmes si ces dernières décennies ont été marquées par un développement important de la pratique sportive féminine, les femmes font toujours moins de sport que les hommes pour diverses raisons parmi lesquelles selon diverses études/enquêtes (Insee, ...) : pas toujours les mêmes attentes, pas la même probabilité d'accéder à ces pratiques de loisir et un cliché selon lequel le sport est indissociable de la construction identitaire et physique des garçons. De par son approche éducative, la plateforme de ce projet ne peut que réduire ces disparités et ces inégalités d'accès au sport pour les jeunes filles et faire croître la part et le nombre de jeunes filles et de femmes à une pratique sportive du vélo.

S'agissant du cyclisme de compétition à proprement parler, il est indéniable qu'au niveau national Jeannie Longo a longtemps été une ambassadrice du vélo et Pauline Ferrand-Prévoit est à présent un exemple assuré de la relève. Pour autant, le cyclisme féminin est trop en retrait par rapport au cyclisme masculin. L'image de ces championnes ne suffit pas à attirer et surtout à conserver les jeunes filles en grand nombre dans les différentes disciplines pour constituer au niveau régional (voire même national) des pelotons de taille suffisante par catégorie, à l'image du cyclisme masculin.

Au moins deux raisons peuvent expliquer ce constat :

- (1) les filières amenant les jeunes filles à faire le choix du cyclisme en tant que sport ne sont pas aussi naturelles que pour les garçons ; sauf à ne pas être baigné dans le milieu, les familles mais aussi les jeunes filles elles-mêmes s'en écartent soit par réticence, soit par méconnaissance.
- (2) Le cyclisme féminin a des ressources financières très limitées pour se développer. Comparé au cyclisme masculin, il n'encourage pas les femmes à progresser très longtemps dans les rangs amateurs et encore moins à vivre professionnellement de leur passion. Contrairement aux garçons, les femmes doivent en effet à quelques rares exceptions près se contenter d'indemnités de surcroît peu substantielles et cela malgré le fait d'être dans une équipe labellisée UCI.

Les conséquences de ce déficit d'effectif sont multiples :

- (1) il conduit au regroupement des différentes catégories dans une même course et interdit donc les dames de s'exprimer correctement faute de courses dynamiques et par

- là- même de progresser de manière optimale au niveau national.
- (2) cette faiblesse empêche également l'organisation d'épreuves plus nombreuses, impose des déplacements plus importants dans d'autres comités régionaux et pénalise la progression de la performance des jeunes filles et de fait leur compétitivité au niveau international.
  - (3) Le fait de disposer du label UCI autorise la participation à de nombreuses courses de niveau international. Or, pour la France, pour des raisons dites financières, une seule équipe UCI existe ce qui limite la participation de nos féminines à l'international. Sachant que cette équipe rassemble une grande partie des meilleurs éléments nationaux ainsi que de temps à autre quelques individualités étrangères, les épreuves auxquelles l'équipe participe au niveau national, se traduisent souvent par des compétitions qui, en raison du respect justifié des règles relevant de l'esprit d'équipe, ne sont pas favorables à la bonne progression des performances d'une partie du peloton.

Toutes ces contraintes sont donc de réels freins au développement du cyclisme féminin qui ne demande pourtant qu'à être soutenu pour être mieux représenté au niveau national et international. Grâce à sa structuration, le présent projet renversera cette tendance car il favorisera l'accès au cyclisme des jeunes filles en plus grand nombre et contribuera à la détection de futurs talents.

Pour résoudre la question liée au financement, deux propositions parmi d'autres :

- à l'image de ce qui se pratique par exemple dans certaines équipes professionnelles étrangères hommes, la première suggestion va dans le sens du financement d'une équipe professionnelle féminine par les sponsors de l'équipe masculine ;  
Sauf à établir un règlement spécifique, la Loi du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes ne peut bien entendu pas s'appliquer car peu d'équipes sinon aucune ne rentre dans le cadre d'entreprises de 50 salariés et plus ; il n'en reste pas moins que, quel que soit le cadre de référence, une telle disposition qui ne vise pas des salaires équivalents à ceux des hommes (un SMIG malgré tout modulable en fonction de la notoriété de la coureuse) serait déjà un changement notoire et certainement attractif pour constituer un groupe de 6 à 10 coureuses pour un investissement restant marginal comparé à celui de l'équipe masculine ;
- La seconde suggestion vise à encourager (de manière indépendante ou en association avec les équipes professionnelles masculines) le développement de partenariats individualisés entre une entreprise et une coureuse sous la forme de contrats de travail annuels du type : 6 mois de CDD en période hivernale, les 6 mois restants étant consacrés à la pratique de la discipline par la coureuse.

Ces deux premières propositions seraient un premier grand pas en avant pour favoriser la participation des féminines françaises aux épreuves UCI (au moins européennes) et leur permettre de vivre de leur passion. Leur mise en oeuvre serait une forte marque d'intérêt et d'engagement de dirigeants d'entreprise en faveur du sport féminin de haut niveau dans lequel ils auront investi et à n'en pas douter un retour d'image positif.

## **7.5 Accroître la visibilité et l'attractivité de Nantes et sa région**

Assurément, Nantes jouit déjà d'une très bonne image en raison de son dynamisme économique renforcé par sa capacité à innover grâce aux structures en place. Cet environnement conforte à n'en pas douter la place de Nantes et sa banlieue comme une métropole de plus en plus prisée par les entreprises et leurs salariés.

Mais Nantes n'attire pas les nouveaux arrivants avec ce seul critère. Le cadre de vie dont dispose la métropole nantaise et sa région est manifestement un atout supplémentaire. De ce point de vue,

la création d'un environnement dédié aux activités cyclistes serait certainement de nature à accroître son attractivité, une manière de répondre à une demande croissante du public aujourd'hui à savoir équilibre entre dynamisme économique et qualité de vie.

Par ses objectifs notamment centrés sur l'épanouissement de l'individu, le présent projet en prenant vie à Nantes peut également être une manière de répondre aux préoccupations aussi bien de fédérations nationales sectorielles de l'industrie (UIMM, GFI) que de Présidents de grandes entreprises publiques ou privées. L'association « La Fabrique de l'industrie » qui regroupe ces différentes organisations a en effet intégré dans sa réflexion sur la définition d'une politique industrielle compétitive, le lien entre qualité de vie au travail et performances économiques. Parmi leurs propositions, figure précisément le sport par l'aménagement de lieux de vie correspondants. En étant proche d'une zone d'activité industrielle, la plateforme pourra donc servir les objectifs des entreprises et en même temps être un facteur d'attractivité supplémentaire aux yeux des salariés.

## 7.6 La bicyclette, instrument citoyen dans la société de demain

Outre la réponse apportée au développement du sport cycliste, ce type d'équipement sera pour Nantes Métropole une opportunité pour répondre plus efficacement aux problématiques liées à la santé publique et au développement durable, des enjeux de société majeurs pour l'avenir.

En matière de santé publique, la santé des jeunes a tout à gagner d'une activité physique plus significative. Au moins deux bonnes raisons pour défendre cet objectif :

- l'utilisation de la bicyclette diminue en effet au profit des engins à moteur souvent de manière injustifiée (scooters pour le plus jeunes avec tous les risques qu'ils comportent, voiture pour les adultes) ;
- une étude que vient de publier la LMDE, la Mutuelle des Etudiants, dresse un bilan mitigé de la santé de ces derniers. Cette étude indique qu'ils s'estiment en bonne santé, mais font peu de sport et sont nombreux à consommer alcool et cannabis.

L'ambition de Valérie Pécresse, ancienne ministre qui visait il y a quelques années à proposer plus de sport aux étudiants et le valider dans le cursus, et encourager la pratique sportive dans un souci de santé publique prend donc ici tout son sens.

En matière de développement durable, le fait de sensibiliser les enfants dès leur plus jeune âge aux aspects environnementaux permettra de considérer le vélo comme un mode de transport à part entière, une solution d'avenir pour les déplacements urbains qu'il soit utilisé seul ou combiné aux transports collectifs. L'explosion de la démographie urbaine doit en effet voir se modifier considérablement le rapport aux déplacements dans les villes du futur. Et de ce point de vue, la démarche contribuera à un meilleur taux d'utilisation des bicyclettes (Velib, Bicloo, etc.) disponibles dans la plupart des villes et entraînera une meilleure exploitation des pistes cyclables encore trop sous-utilisées à ce jour. Au regard de ces enjeux, cet équipement se justifie d'autant plus qu'il s'inscrit naturellement dans bon nombre d'objectifs pouvant être soutenus par les politiques nationales et européennes. Dans une lettre ouverte à madame la Ministre de l'égalité des territoires et du logement, de nombreuses fédérations et associations n'ont d'ailleurs pas manqué de rappeler les orientations du programme H2020 en matière de santé publique et de développement durable et de la nécessité d'intégrer le vélo dans des projets aux objectifs correspondants et pouvoir ainsi bénéficier du soutien de la commission européenne. Les fonds FEDER sous certaines conditions peuvent être également un levier pour contribuer à la mise en œuvre d'un tel projet.

Enfin, la plateforme aura un rôle pédagogique au regard des questions de civilité et de sécurité intimement liées à savoir : le respect de l'automobiliste vis-à-vis du cycliste et réciproquement, d'une part, la compréhension des attitudes et réflexes dans les déplacements de chacun (cycliste et automobiliste), d'autre part. C'est en traitant ces questions dès le plus jeune âge que les comportements individuels évolueront plus facilement dans le bon sens.



## 7.7 Développer et valoriser la recherche régionale

La création d'un cadre fédérateur faisant interagir la formation, la recherche et le monde économique autour d'une thématique comme le sport ne peut que représenter une opportunité supplémentaire pour le développement de la Région. Ces nouvelles conditions pourront par exemple consolider le partenariat du Laboratoire MIP avec la FFC, et renforcer des collaborations de recherche avec l'Insep, mais aussi avec des équipes de recherche reconnues en Franche-Comté dans le domaine du cyclisme. Elles pourront également susciter de nouvelles collaborations en s'ouvrant à d'autres sports d'endurance, élargissant par là-même le spectre des thématiques de recherche autour du sport. La plateforme contribuera ainsi à une plus grande visibilité et reconnaissance a minima nationale de la recherche régionale.

Enfin, la concentration des énergies autour de projets structurants sera de nature à favoriser une activité contractuelle visant à répondre aux défis sociétaux. De tels projets seront alors de nature à bénéficier de fonds dans le cadre des appels à projets ANR ou bien ceux du FUI qui ont notamment pour objet le développement de nouveaux produits ou services à fort contenu innovant.

Par conséquent, au vu des objectifs poursuivis, ce projet s'inscrit parfaitement dans la politique du Conseil Régional qui, depuis 2005, soutient le développement du réseau pluridisciplinaire « Recherche et Sport en Pays de la Loire » (RSPDL), la vocation de ce dernier étant d'organiser et dynamiser la recherche sur le sport en général dans la région. Ce projet s'inscrit d'autant plus dans la politique du Conseil Régional que sa vice-présidente chargée de l'enseignement supérieur et de de la recherche la région rappelait encore récemment son souhait de concentrer son soutien à des projets structurants et impactant le territoire.

## 7.8 Développer l'économie (autour du vélo) en région Pays de la Loire

De nombreux rapports et études (ATOUT France, Vélo-Pratic pour ne citer qu'eux) montrent le poids économique colossal qu'occupe le vélo dans l'industrie à travers le monde pour une pratique aussi bien utilitaire que sportive (loisir et/ou compétition). Sur la base de données datant de 2010, la France figurait dans le peloton de tête des nations avec une 4ème place mondiale si l'on prend le nombre de vélos par habitant juste derrière le Japon, les Pays-Bas et les Etats-Unis.

L'explosion du phénomène urbain et la problématique environnementale sont des éléments qui à travers de nombreuses réalisations confirment la bonne santé de l'industrie du vélo et l'intérêt à poursuivre son développement. Dans cette perspective, la plateforme ne peut que contribuer à asseoir un marché prometteur. Il répondra encore davantage aux besoins d'une utilisation quotidienne pour des déplacements pratiques (travail, promenade,...) favorisé en cela par le développement adapté et l'entretien des pistes cyclables. Les entreprises du domaine (principalement les vélocistes) pourront également être au plus près de leurs clients potentiels en s'installant sur (ou à proximité) le (du) site dédié à la pratique du vélo et autres activités de loisir, un élément qui ne peut que contribuer à la réussite commerciale.

Malgré les difficultés que rencontre le cyclisme de compétition, il existe un marché indéniable, une véritable économie du sport. Les industriels l'ont bien compris et les innovations ne manquent pas de fleurir dans les différentes niches que représentent les différentes activités du cyclisme. En outre, grâce à une telle plate-forme pédagogique, ce phénomène ne pourra que s'amplifier ne serait-ce que par l'initiation des jeunes aux activités cyclistes ; de nombreux parents, seront en effet plus à même d'investir dans un matériel spécifique pour leur enfant une fois formé soit dans le cadre d'une pratique sportive assidue, soit au titre d'un simple loisir.

L'attractivité de la région est également favorable à l'économie plus largement générée par

l'accroissement du tourisme dans le prolongement de la vallée de la Loire ; il en est de même pour la création d'activité connexe ou d'entreprises (ou tout simplement par leur implantation) dans ce « nouveau » domaine consacré au développement des loisirs et de la pratique du sport.

Enfin, en matière d'innovation, le laboratoire MIP est, comme beaucoup d'autres laboratoires, à la recherche d'une plus grande dynamique. Dans ce but, la plateforme pourrait être ce nouvel espace plus propice à stimuler cette innovation. Le cyclisme est en effet un terrain favorable au développement de nouvelles technologies pour les besoins ne serait-ce que des chercheurs, des professionnels de l'entraînement et des utilisateurs (systèmes de mesure, suivis d'entraînement, outils d'assistance,...). La plateforme dispose donc de nombreux ingrédients en faveur du développement de l'économie du sport et d'activités connexes.

Pour faciliter/doper cette économie du sport, la Région des Pays de la Loire ne manque pas d'atouts à faire valoir. La labellisation fin 2014 de Nantes, Métropole French Tech par l'Etat traduit l'ambition de Nantes de faire partie de ces villes dont l'objectif est d'être un vaste accélérateur de startups. Elle sera aidée en cela par la Technopole ligérienne Atlanpole qui depuis de nombreuses années est particulièrement reconnue pour son efficacité et son dynamisme dans le soutien opérationnel à la création d'entreprises. Comme pour tout autre secteur industriel, Atlanpole sera un outil essentiel dans l'aboutissement de projets industriels en l'occurrence en relation avec le sport.

En témoignent les signaux positifs qui vont déjà dans ce sens, la création en Ile de France de start-up autour de produits et services associant numérique et sport et qui correspondent bien à l'ambition de Nantes de compter parmi les grandes places du numérique en Europe.

Ce sont deux secteurs en croissance comme a tenu à le rappeler Thierry Braillard, secrétaire d'Etat aux sports, à l'occasion de son passage à l'INSEP dans le cadre de l'événement Jeudigital French Tech pour la présentation de ces produits et services innovants devant des investisseurs, des grands comptes et des acheteurs publics.

Le numérique ne doit cependant pas être considéré comme réducteur ; c'est en associant aussi d'autres champs disciplinaires tels que la robotique ou bien encore les sciences humaines dans un réseau de compétences diversifié que le développement de l'économie du sport sera optimisé.

## **7.9 Générer un retour social/sociétal**

Le Conseil Régional des Pays de la Loire s'est engagé dans la mise en œuvre d'un Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation sur la période 2014-2020.

Comme le souligne le Conseil Régional, ce schéma doit répondre aux enjeux spécifiques à ce domaine, mais aussi concourir aux objectifs régionaux tels que d'égalité dans l'accès à la formation, d'accès pour tous à des emplois de qualité répondant à des aspirations personnelles et professionnelles et plus globalement être un vecteur d'insertion sociale.

Le cyclisme pratiqué sous différentes formes et à plus forte raison dans une pratique sportive fait partie intégrante de ce processus contribuant à la réalisation de soi et à trouver sa place dans la société, certainement un des enjeux majeurs de ce 21<sup>ème</sup> siècle. Dans cette perspective, il est plus que jamais essentiel d'accompagner les investissements structurants pour générer un retour social et sociétal du citoyen quel que soit sa place dans la société.

Les partenaires privés et publics qui contribueront au projet utiliseront la plateforme de formation et le site dédié à la pratique du sport pour tous comme un moyen de communication pertinent. Cette contribution dépasse et complète bien évidemment l'enjeu économique qui vient d'être évoqué (par rapport à leur activité rattachée au vélo ou non). C'est en effet une image positive qui sera véhiculée contribuant ainsi à une plus grande notoriété par rapport à leur implication sociale et sociétale (action au profit par exemple de tous les enfants aux origines sociales très variées jusque dans les

quartiers les plus défavorisés).

Par ailleurs, le goût de l'effort, du dépassement de soi, de l'esprit d'équipe sont autant de valeurs et de symboles dont le sport est porteur et dans lesquels le responsable d'une entreprise et ses salariés se retrouveront. Il est d'autant plus important que les entreprises s'impliquent dans un projet structurant pour la société en s'adressant aux plus jeunes car acteurs du monde économique de demain.

Parmi les meilleures illustrations de ce retour sur investissement, citons le cas de Mario Cipollini qui après sa carrière professionnelle a créé en 2011 son équipe féminine Alé Cipollini ou bien encore Bradley Wiggins qui à la fin de la saison 2015 va monter sa propre équipe cycliste Team WIGGINS pour de jeunes amateurs. B. Wiggins justifie naturellement cette création par le simple fait que « **Le cyclisme m'a tout donné. Maintenant, je veux construire quelque chose pour inspirer les jeunes. Mon message est simple: si je peux le faire, vous le pouvez aussi** », ...

## 8. Conclusion

Sur un plan strictement sportif, ce document a tout d'abord proposé la réalisation d'un complexe sportif centré sur les disciplines du cyclisme avec tout particulièrement la construction d'un vélodrome couvert. L'état des lieux du cyclisme sur piste sur la façade ouest de la France ainsi qu'une analyse de la situation ont permis d'étayer les propos. Cette proposition, d'une impérieuse nécessité pour Nantes et sa Région, rejoint et complète les ambitions de la FFC dans le Plan Fédéral 2014-2017 « Pour un cyclisme français conquérant ».

Cependant, l'ambition du projet a été d'aller bien au-delà d'une offre sportive dédiée à la compétition. Il a davantage été pensé pour proposer une offre globale au service de la diversité des usages et des enjeux sociétaux de la bicyclette. Dans ce but, le complexe sportif est assimilé à une plateforme pluridisciplinaire qui concentre son action sur trois piliers représentés par la formation, la recherche et l'économie. Associé à un site dédié à la pratique du sport sous toutes ses formes, l'ensemble représente ainsi un outil au service du développement de l'individu et au service de la société.

Par une offre de formation structurée dans un cadre scolaire dès le plus jeune âge, la plateforme peut tout d'abord être une réponse apportée aux pouvoirs publics (et aux entreprises) en faveur du développement d'activités physiques et sportives pour tous aux objectifs variés : développement du *Sport santé, bien-être* et du sport féminin, accès aux publics défavorisés, vecteur de lien social et rôle éducatif, insertion et cohésion sociale, .... Ensuite, dans une approche fondamentalement pluridisciplinaire, elle présente l'avantage de fédérer en un même lieu les organisations publiques et privées (formation, recherche, entreprises, acteurs du territoire,...) autour d'objectifs économiques partagés et s'inscrivant dans une dynamique d'innovation.

Au croisement d'objectifs complémentaires pour bon nombre d'acteurs, le document a voulu en outre montré l'intérêt de concentrer les moyens humains et techniques en un lieu unique ; de ce point de vue, la plateforme constitue une interface structurante et cohérente plus apte à optimiser les ressources pour (1) développer et professionnaliser les métiers et de nouveaux besoins en lien avec le vélo et (2) rendre l'offre plus visible et lisible à la fois pour le citoyen et l'utilisateur,

Enfin, ce nouvel environnement tend à montrer qu'il peut être un élément de réponse contribuant à une meilleure qualité de vie dans les villes de demain, du fait de l'explosion du phénomène urbain. Intégré dans un projet d'urbanisation cohérent, cet ensemble présente l'intérêt de conférer à Nantes et sa région une visibilité et une attractivité encore plus grandes.

Les propositions faites dans ce document n'ont pas la prétention d'être exhaustives. Elles ont surtout pour but de faire partie intégrante d'une vision globale partagée par les acteurs potentiels (pouvoirs publics, société civile,...) afin d'aider les jeunes à se réaliser à travers le sport et de répondre aux attentes de tout type de public. En d'autres termes, sur la base d'une volonté politique et humaine, elles sont des éléments de réponse à l'élaboration d'un projet collaboratif régional qui a pour but

de favoriser l'adhésion de tous.