

# Sport et mobilité à l'actif des entreprises

L'entreprise ne jure que par le sport ! Aux bénéfices pour l'entreprise s'ajoutent des gains sanitaires et financiers pour le salarié et des économies pour la collectivité. Des avantages qui se calquent trait pour trait sur ceux de la mobilité à vélo. L'utilisation de chaussures ou de vélos pour se rendre au travail n'a jamais semblé si évidente, d'autant qu'assureurs et mutuelles montrent la voie depuis cet été.

C'était prouvé, c'est désormais chiffré ! Une activité physique et sportive améliorerait de 6 à 9 % la productivité d'un salarié, selon l'étude Goodwill (2015). Les entreprises applaudissent à tour de bras. Pourtant, 82 % d'entre elles n'auraient toujours pas mis en place d'initiatives. Des données confirmées en 2017 par l'enseigne Decathlon, qui avance un (petit) score de 7 % d'entreprises incitant leurs employés à pratiquer une activité physique et sportive. Faible ! Tout comme les performances des plans de mobilité, toujours sous la barre des 1 %, malgré leur obligation depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour les entreprises de plus de 100 salariés. « *Les problèmes de calendriers chargés concernent chacun d'entre nous, et en utilisant le temps de transport pour faire du sport et désengorger les métros, les trains, les routes, tout le monde sort gagnant* », clame Didier Besseyre, président de la Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), qui n'hésite pas à confier une « double fonction » au vélo à assistance électrique (VAE) : « *Le VAE permet de rouler tranquillement le matin pour arriver en costume au travail sans transpirer et de rentrer le soir en mode plus sportif sans l'assistance, en appuyant plus fort sur les pédales.* »



## La mobilité mise sur les challenges sportifs

Sport et mobilité s'accordent fort bien. Le Challenge de la mobilité, organisé depuis 2010 en région Nouvelle-Aquitaine, l'atteste chaque année. « *Nous avons choisi le mode sportif et challenge pour faire tester de nouveaux modes de déplacement. Les agglomérations constituent le point d'entrée permettant aux entreprises du territoire de concourir* », indique Alain Besançon, chargé de mission mobilité pour l'Ademe Nouvelle-Aquitaine et maître d'œuvre du Challenge. Les résultats sont probants avec quelque 9 000 participants en 2017 ! La moitié des 1 000 répondants à l'enquête post-événement assurent même avoir changé de pratique suite à cette expérimentation. Autre intérêt selon Alain Besançon ?

« *Le Challenge constitue un appui pour les actions des agglomérations, notamment un point d'entrée pour les Plans de mobilité ! Sur Bordeaux métropole et Bayonne se mettent en place des contrats d'engagement, des*

*Pactes entre entreprises et collectivités, chacune s'engageant sur des actions : des infrastructures pour les agglomérations, des facilitateurs d'usage pour les entreprises.* »

### La responsabilité sociétale des entreprises en pole position

En recensant les personnes en capacité de venir à vélo mais toujours réfractaires, Bruno Renard, chargé de la RSE du CEA de Grenoble et président de la Fédération des plans de mobilité, affirme devoir traiter



À la recherche de productivité au travail, les entreprises savent les impacts positifs du sport sur le stress, la motivation, l'absentéisme... Si les activités physiques et sportives figurent au tableau de bord des entreprises, leurs incitations restent faibles, tout comme la mise en place des plans de mobilité.

« *vérité et mauvaise foi en même temps* ». Fort de 4 000 salariés et d'un report modal faisant référence, le CEA a initié des tests d'évaluation sportive. « *Nous nous sommes rendu compte que certaines personnes pouvaient facilement venir au bureau en transport en commun, à vélo ou à pied mais affirmaient ne pas en avoir la capacité physique. Notre réponse a été la mise en place d'un programme expérimental comprenant*

*un test physique, puis la réalisation de 10 minutes de step une fois par semaine pendant douze semaines. Ensuite nous avons organisé un challenge sportif pendant le Challenge de la mobilité, du 22 mai au 7 juin derniers, en demandant à nos salariés d'effectuer le maximum de kilomètres sans utiliser leur voiture pour se rendre au travail. Nous avons généré plus de 50 000 km avec 200 personnes, dont 30 000 km à vélo. Une performance !* »

« *des voix s'élèvent sur les dangers du sport et du bien-être à tout prix* »

# L'impact économique de l'activité physique

Commanditée par le comité olympique et le Medef à l'occasion de la candidature française aux jeux Olympiques, l'étude Goodwill a répondu à la question des impacts économiques du sport sur la santé. Saliha Mariet, en charge de cette étude (<http://goodwill-management.com/fr>), précise la place des mobilités actives et le concept de sédentarité.



L'étude Goodwill-management commanditée par le comité olympique et le Medef lors de la candidature française aux jeux Olympiques a chiffré les bénéfices du sport en entreprise.

## Ville & Vélo : Avez-vous pris en compte les déplacements domicile-travail, à pied ou à vélo, comme activité physique et sportive ?

Saliha Mariet : Pas en tant que tels, mais nous avons pris en compte quasiment tous les types d'activités sportives, et notamment la marche (modérée à sportive) et la pratique du vélo. En résumé, nous avons intégré toutes les pratiques sportives, quel que soit le cadre dans lequel elles se font en cohérence avec la définition de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La définition que donne l'OMS de l'activité physique est très large : « Toute force exercée qui entraîne une dépense d'énergie supérieure à celle du

niveau de repos ». Dans son rapport, l'OMS parle aussi d'activité physique favorable à la santé et la définit comme suit : « Toute forme d'activité physique qui améliore la santé et les capacités fonctionnelles sans causer de tort ou représenter un risque ».

## Quels sont vos critères de définition de la sédentarité ?

S.M. : Notre critère de définition est le MET, ou équivalent métabolique : c'est l'unité standard de l'activité physique et sportive (APS), notamment pour l'OMS. C'est une mesure de la dépense énergétique occasionnée par une APS. Le MET est le rapport entre la dépense énergétique de l'activité considérée et la dépense énergétique du métabolisme humain de base. Les APS au sens le plus large incluant le repos total, pratiquées pendant une heure, vont de 0,9 MET (repos) à 30 MET (natation à 1,1 m/s). Dans notre étude nous utiliserons le MET multiplié par le nombre d'heures de pratique par semaine. Cette unité nous permet de mesurer l'intensité et la quantité de sport effectuée par semaine. Pour nos calculs nous prenons comme base de référence les recommandations de l'OMS en matière d'intensité d'APS par semaine. Donc un salarié n'est plus sédentaire dès lors qu'il n'est plus en repos et pratique une APS modérée (7,5 MET.h/semaine) à très intense (30 MET.h/semaine). ■



En dessous d'une activité physique de 30 à 60 minutes à intensité moyenne, trois fois par semaine, une personne est considérée comme sédentaire selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

## Les codes du sport dans ceux du travail ?

Le sport rendu obligatoire dans certaines entreprises suédoises a fait couler beaucoup d'encre et animé les réseaux sociaux au printemps dernier. La culture luthérienne du pays d'Ikea valorisant l'ascèse, l'effort et l'exercice physique aide pourtant à l'acceptation de telles obligations. Néanmoins, localement des voix s'élèvent sur les dangers du sport et du bien-être à tout prix. La réalité française ? Elle est autre. « Le code du travail est très difficile à bouger, et nos sujets de sport santé ne sont peut-être pas inscrits dans les priorités du gouvernement. Toutefois cela peut changer, car le président Emmanuel Macron a demandé à la ministre des Sports, Laura Flessel (NDLR, interview réalisée avant la démission de Laura Flessel et la nomination de Roxana Maracineanu), d'augmenter de trois millions le nombre de pratiquants de sport, et une des pistes essentielles passe par l'entreprise », avance Didier Besseyre. Le revers de la médaille est la discrimination qui pourrait toucher les salariés réticents. D'autant que « plus on grimpe dans la hiérarchie sociale, plus les gens font du sport », note Julien Pierre, maître de conférences à la faculté des Sciences du sport, à Strasbourg. Si bouger est devenu la norme parmi les dirigeants, seuls 48 % des Français pratiqueraient une activité sportive (étude Attitude Prévention 2017).



© JMD 2018

Traît d'union entre sport et mobilité active, le Challenge de la mobilité, organisé indépendamment en Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Hauts-de-France, conduit chaque année de nouveaux usagers à tester des modes de déplacement autres que la voiture.

## Être sportif et sédentaire, c'est possible

Sous la houlette de l'Ademe et du Club des villes et territoires cyclables, une expérimentation débute en septembre après recrutement d'entreprises volontaires depuis le mois de mars. Le programme MASSCE (Mobilité active, sport santé et compétitivité des entreprises) se situe au carrefour de ces préoccupations. Son objectif ? Renforcer l'efficacité des démarches de promotion de l'activité physique et sportive et de l'usage du vélo domicile-travail. La démarche implique la FFSE et l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (Onaps), qui se

« Plus on grimpe dans la hiérarchie sociale, plus les gens font du sport »

mobilise également pour dénouer la confusion installée entre activité physique et sédentarité. « Vous pouvez être très sportif et totalement sédentaire », déclarait Corinne Praznoczy, directrice de l'observatoire. Les Français obtiendraient la médaille de bronze de l'immobilisme, en restant assis 7h24 par jour, contre 8h13 pour le champion britannique et seulement 5h50 du côté de la Finlande (Attitude Prévention). Si les objectifs de santé publique d'effectuer quotidiennement 10 000 pas étaient connus par un Français sur deux en 2016, trois quarts affichent un niveau d'activité encore éloigné de cet idéal, avec une moyenne constatée (de 2012 à 2017) de 7 889 pas par jour.

## La mobilité active à la rescousse du sport

# 42%

des Européens ne pratiquent jamais d'activité physique ou sportive\*, mais 48 % des Européens s'adonnent à d'autres activités physiques, à des fins récréatives et non sportives, en se déplaçant à vélo, en pratiquant la danse ou en jardinant au moins une fois par semaine.

Le manque de temps\* empêcherait

# 42%

des Européens à pratiquer plus souvent une activité sportive.

# 62%

La raison la plus fréquente\* avancée pour l'exercice d'une activité physique ou sportive est la volonté d'améliorer sa santé (62%).

Selon l'Organisation mondiale pour la santé, les adultes de 18 à 64 ans devraient chaque semaine pratiquer au moins

# 150 minutes

d'activité d'endurance à intensité modérée ou au moins 75 minutes à intensité soutenue.

\* Sources : Eurobaromètre sur le sport et l'activité physique – mars 2014

Se lever régulièrement, augmenter son temps de marche, emprunter les escaliers... constituent les remèdes avancés par le corps médical. Aux Pays-Bas et en Suisse, certaines réunions de recherche se feraient même debout.

### Les entreprises de santé s'impliquent dans le vélo

Moins médiatique que la canicule, l'arrivée d'acteurs de santé dans le

vélo cet été constitue une nouveauté sanitaire non négligeable. Un mois après le Crédit Mutuel, le groupe AG2R La Mondiale a lancé son offre de location de vélos (le 12 juillet), incluant des vélos à assistance électrique. Pourquoi cette démarche ? « Notre approche multifactorielle est une suite logique de l'acteur de santé que nous sommes qui souhaite faciliter l'appropriation des bons gestes de

« Un mois après le Crédit Mutuel, le groupe AG2R La Mondiale a lancé son offre de location de vélos »

La Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), présidée par Didier Besseyre, comptait 42 000 licenciés en 2017 (contre 6 000 il y a dix ans) et l'affiliation de 2 000 clubs, comités d'entreprise et entreprises.



© Alain Dalouche

## Le sport corpo, du col bleu au col blanc

Le sport corpo s'est débarrassé du corporatisme suranné du siècle dernier et se retrouve au cœur du trio sport-santé-mobilité. Didier Besseyre, président de la Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), explique cette mutation.

l'abord du sport par l'angle unique de la compétition, mais plutôt par une dimension de sport d'entretien, de sport santé, loisir, bien-être. J'ai modifié les approches en permettant que des sports qui ne sont pas des sports de compétition s'intègrent dans nos épreuves emblématiques.

« Le sport est notre passion, l'entreprise notre réalité »

### Quel intérêt une entreprise trouve-t-elle à l'adhésion à votre fédération ?

D.B. : Cela lui permet d'utiliser le sport comme un des bras armés de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) ! Notre fédération déploie des programmes spécifiques. Par rapport à une fédération sportive traditionnelle, nous vivons d'abord l'entreprise. Le sport est notre passion, l'entreprise



Du cyclisme professionnel à la mobilité à vélo, le groupe AG2R La Mondiale vient de lancer une offre de location de vélos, tout comme le Crédit Mutuel

notre réalité. Et on ne confond jamais les choses ! Les salariés doivent être aidés pour pratiquer une activité physique, mais une prise en charge totale n'est généralement pas recherchée.

### Pourquoi organiser des grands événements, comme récemment les jeux mondiaux à La Baule (44), et reproduire les schémas des fédérations traditionnelles ?

D.B. : Pour être médiatisé, mais aussi pour faire plaisir aux adhérents qui prolongent leurs séjours. Le sport est devenu un loisir pour beaucoup. D'ailleurs nous parlons de tourisme sportif à la fédération, un thème que je reprends de certains de mes collègues étrangers. Les Danois, par exemple, considèrent que le sport d'entreprise s'intègre dans le tourisme sportif. ■

# Le vélo sportif décroïssonne les genres

Jeunes, connectés, féminisés, des pelotons de nouveaux cyclistes à l'ADN sportif investissent la ville.

Leurs coups de pédales musclés font voler en éclat le cloisonnement entre vélo sport et vélo utilitaire. Cette tendance porte une nouvelle culture du vélo, une approche « transgenre » où le cycliste urbain et l'amateur d'épreuves sportives ne font souvent qu'un. Les codes changent. Les montures aussi. Les fixies, vélos aux pignons fixes, conservent toujours leurs adeptes. Tout comme les vélos vintage sortis des caves ou des ateliers vélos. « Nouveaux » venus, les gravel

bike, débarqués d'outre-Atlantique, tiennent la corde. Hyperpolyvalents, ces deux-roues au look de vélos de course autorisent les déplacements utilitaires la semaine et des sorties sportives sur routes et chemins le week-end. Les vélos de course munis d'éclairage et parfois de garde-boue filent aussi sur les pistes cyclables à côté d'anciens VTT qui vivent une seconde jeunesse hors des sentiers. Les cyclistes sportifs recyclent leurs vélos et se retrouvent dans le vélotaf. ■



© Knog



© Feel Bikes

un mois auparavant. Une actualité révélatrice de l'implication croissante des acteurs économiques de la santé dans le vélo utilitaire.

santé du quotidien. Cela veut dire être capable de proposer des services à nos assurés, de les accompagner et de démocratiser l'usage du vélo (...). Il s'agit d'une continuité du cadre de référence du groupe par la protection de la santé des assurés au sens large », a tenu à nous préciser Denis Saules, directeur santé du groupe. Le public concerné ? « Lorsque nous avons segmenté l'offre, nous avons pensé aux néoretraités. Il faut savoir qu'un retraité sur quatre perçoit sa retraite complémentaire par AG2R La Mondiale. Le deuxième point a été de destiner cette offre aux chefs d'entreprises qui rencontrent des problèmes de transport intermodal dans les grandes villes. Et il s'agit aussi d'un axe pour la qualité de vie en interne des 11 000 salariés du groupe. » Ce dernier poursuit une démarche engagée sur le vélo depuis vingt ans par le partenariat d'une équipe cycliste professionnelle. Il pourrait rapidement étendre cette offre de location à d'autres publics, notamment les collectivités territoriales. L'enjeu de santé publique du vélo a rarement été à ce point palpable. Tout comme le décroïssonnement des pratiques. ■



© SRAM

# Les jeux Olympiques 2024 sur le podium de la mobilité ?

La candidature parisienne a abattu la carte de la mobilité active pour décrocher l'organisation des jeux Olympiques 2024. Au cœur de l'événement, le département de la Seine-Saint-Denis (93) pourrait en bénéficier pleinement.

« L'aménagement du Village répondra par ailleurs aux normes de durabilité les plus élevées, que ce soit en matière d'accessibilité, de transports durables et d'efficacité énergétique. » La déclaration d'intention du dossier de candidature (phase 1) a fait l'objet d'une convention de coopération territoriale en juin 2016\*.

Les boucliers levés pendant la candidature se sont baissés. Désormais, selon Frédérique Denis, conseillère départementale de la Seine-Saint-Denis en charge des modes actifs, l'objectif est « de tendre à des jeux Olympiques les plus vertueux possibles qui apportent des retombées positives pour les habitants, notamment sur les mobilités actives ». Les 1 030 km d'aménagements cyclables à Paris et en Seine-Saint-Denis (Apar – mars 2018) devraient se prolonger. « Un certain nombre d'aménagements sont prévus. D'une part les continuités cyclables entre Paris et la Seine-Saint-Denis, en général sur les anciennes routes nationales. En second lieu, les boucles olympiques vont permettre de relier les sites olympiques de Paris et du département par des itinéraires cyclables avec une vaste boucle à l'est, une qui traverse l'axe du canal de l'Ourcq et une autre dans Paris. Et ces trois anneaux seront raccordés par des axes transversaux », précise Frédérique Denis.

## Un budget d'environ 6,5 millions d'euros

L'édile se réjouit de voir les Jeux faire ressortir des tiroirs un vieux

dossier d'aménagement : « Les boucles olympiques vont permettre de réaliser en grande partie le Chemin des parcs, un ancien projet visant à relier tous les espaces classés Natura 2000. » L'investissement pour ces boucles olympiques s'élève à environ 6,5 millions d'euros. Une somme modique

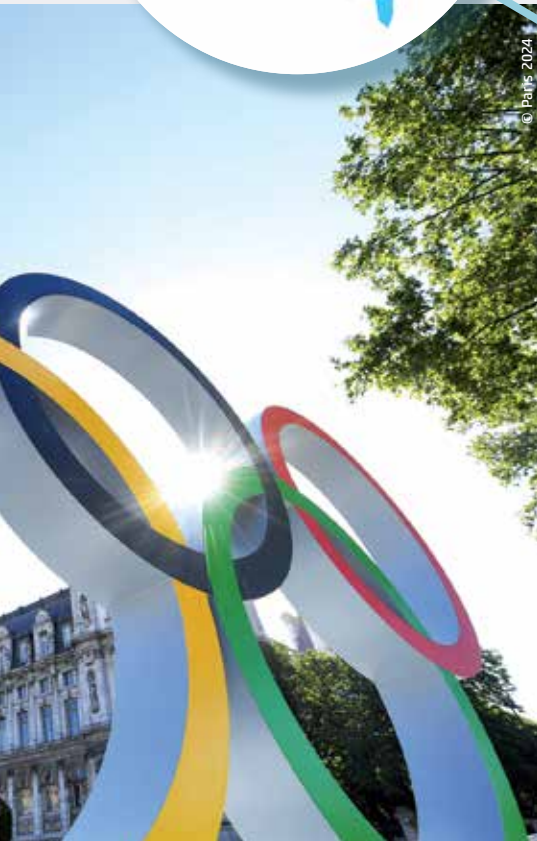
« relier les sites olympiques par des itinéraires cyclables »

par rapport au budget total de l'organisation de 6,8 milliards d'euros, dont 3 milliards consacrés aux chantiers. Les continuités cyclables, portées par plusieurs collectivités, sont prises en charge par le département dans le plan mobilité durable à

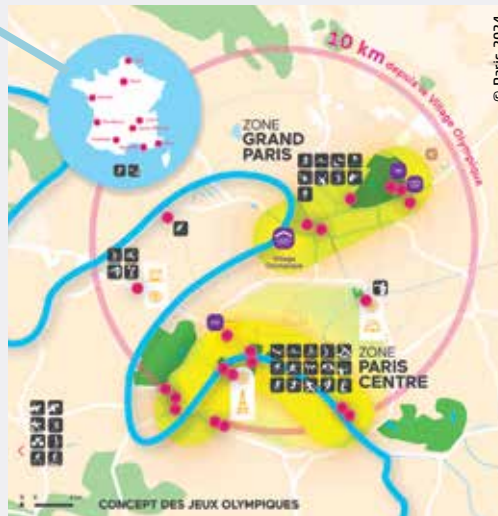
l'échéance de 2021. Des aménagements destinés aux athlètes ou au public ? « Les deux, assure Frédérique Denis, l'essentiel est que le public puisse en profiter. Les transports routiers et autoroutiers seront arrêtés le temps des convois des officiels (athlètes, personnalités...). Ces aménagements seront nécessaires pour l'équilibre afin que la grande fête ne se traduise pas par un quotidien pénible pour les habitants de la Seine-Saint-Denis. » ■

\* Ville de Paris, département de la Seine-Saint-Denis, Établissements publics territoriaux de Plaine commune, Est Ensemble, Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est.





© Paris 2024



© Paris 2024

Le département de la Seine-Saint-Denis (93) se retrouve au cœur des Jeux dans la zone Grand Paris avec l'accueil du Village olympique et paralympique (Saint-Denis, Île-Saint-Denis, Saint-Ouen), mais également du village des médias, du Centre international de radio et télévision – Centre principal de presse (Le Bourget). Côté enceintes sportives, le Stade de France (Saint-Denis), le centre Aquatique (Saint-Denis), le centre de Water-Polo (La Courneuve) et les Pavillons du Bourget (Le Bourget).

## La Coupe du monde de rugby se prépare sur les territoires

Entre septembre et octobre 2023, neuf grandes villes françaises accueillent la Coupe du monde de rugby. Un événement permettant aux territoires d'affirmer leurs politiques transport et mobilité et de bénéficier de l'impact des retombées, estimées de 1,9 à 2,4 milliards d'euros pour 17 000 emplois préservés ou créés (cabinet Deloitte). En région Occitanie, l'approche de l'événement s'inscrit dans la droite ligne des événements patrimoniaux et culturels, comme

le précise Jean-Luc Gibelin, vice-président aux transports : « En Occitanie, pour les événements sportifs, nous menons des actions sur les transports actifs et le TER à l'image de ce que nous réalisons pour le patrimonial et le culturel. Bien sûr qu'il faut réussir ces opérations très médiatiques, mais elles se déroulent sur un temps court pour un public qui n'est pas régional. » Les villes d'accueil de l'événement ? Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Paris, Saint-Étienne, Toulouse.

« Tous les sites de Paris 2024 sont parfaitement alignés avec les plans de développement et intégrés aux stratégies à long terme de la ville et de la région. Le concept des sites de Paris 2024 assure ainsi un héritage durable », retrouve-t-on dans le dossier de Paris 2024.

© Alain Delouche

