

# Un nouveau Compagnon



© Jacques Fournia

D'abord très prudente, notre fédération a étudié les problèmes liés à l'intégration du vélo à assistance électrique (VAE) au sein de nos organisations. Ces pages ont pour but de faire le point et de profiter de témoignages de nos nouveaux pratiquants... en commençant par l'auteur du dossier !

Adepte du vélo traditionnel, l'approche de cette nouvelle pratique fut à la fois morale et psychologique. J'y suis venu par obligation après un grave problème cardiaque. Apprendre à oublier les joies du passé basées sur l'entraînement physique, le dépassement de soi-même, et le plaisir d'avoir atteint des objectifs que l'on pensait parfois inatteignables, ne fut pas facile.

### Franchir le pas

Contraint par mon cardiologue, j'ai donc opté pour la pratique du VAE moins fatigante et offrant plus de souplesse dans sa préparation. Au-delà du plaisir de rouler et en fonction de ses objectifs, le randonneur traditionnel doit effectuer des sorties programmées régulières et progressives afin d'assurer une forme physique optimale. Avec un VAE, et en fonction bien sûr des difficultés kilométriques et du dénivelé, ces contraintes ou ces obligations, sont en moyenne divisées par trois. Il y a deux manières de pratiquer le VAE : se laisser porter en utilisant en permanence l'assistance maxi ou pratiquer un pédalage souple en utilisant l'assistance basse ou moyenne. J'utilise personnellement la deuxième solution qui favorise une pratique et un pédalage soutenu, le plus près possible de l'utilisation du vélo traditionnel. Cela me permet par exemple de faire à nouveau l'ascension du mont Ventoux, qui ne me serait plus possible avec un vélo traditionnel et ma seule force physique. Quelle joie de se retrouver à nouveau au sommet !

### Qu'en est-il de ma participation à des randonnées FFCT ?

Personnellement, je ne participe plus que rarement compte tenu à ce jour du peu de participants en VAE. La cohabitation est quelque peu limitée, le VAE étant considéré par beaucoup comme un engin « anormal » et les utilisateurs comme des « sous cyclistes ».

Pour les sorties au sein du club, elles n'existent plus, car ma vitesse maxi de 25 km/h est nettement en dessous des moyennes tenues par mes collègues de club. Je me limite donc à des randonnées individuelles, accompagné d'amis proches avec pour objectif de pédaler ensemble. Dans cet esprit-là, je participerai à nouveau à la Semaine fédérale d'Albi.

Aujourd'hui, le nombre de licenciés FFCT pratiquant le VAE est faible, ceci est lié en grande partie à l'image qu'on lui prête et au manque de structures d'accueil. Demain, après-demain, la demande inévitablement augmentera et le critère santé pour son intégration ne sera plus l'unique référence. Personnellement, je suis partisan d'une plus grande ouverture, toujours contrôlée par le biais de la Charte d'usage du pratiquant VAE mais adaptée à cette ouverture pour ne plus diaboliser cette pratique. Alors, bon vent au VAE !

Jacques Fournia



## L'intégration du VAE

### à la FFCT

Jusqu'à ce jour la pratique du VAE n'était prise en compte que pour répondre aux problèmes rencontrés par certains licenciés. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Il fallait effectivement « attester d'une difficulté à la pratique du cyclotourisme sur une machine mue par la seule force musculaire », difficulté liée à l'état de santé ou à l'âge. Une déclaration sur l'honneur signée par le président de club, ou de CoDep pour un licencié individuel, devait confirmer cet état physique et justifier l'acceptation de ces cyclos.

Depuis le 20 mars 2015, date à laquelle le comité directeur fédéral a validé le projet VAE, l'ouverture de cette pratique est faite pour l'ensemble des licenciés FFCT. Certes, il subsiste quelques restrictions bien compréhensibles liées à notre éthique et à l'esprit de la randonnée. Si chacun pourra participer à la grande majorité des organisations proposées par les structures organisatrices, ces dernières auront malgré tout le droit d'accueillir ou non les VAE au sein de leur club, de leurs organisations, ou simplement pour ces dernières, de les adapter. (Voir la Charte d'usage)

### Pour une bonne cohabitation

Des règles de cohabitation et de bonne conduite seront de toute évidence nécessaires. Ces règles seront élaborées par la commission nationale VAE en collaboration avec la commission sécurité. ➔

**La pratique du vélo est une activité physique contraignante. L'utilisation du VAE lève en partie cette contrainte et conquiert de plus en plus d'adeptes, sachons les accueillir pour un plaisir partagé.**



Passer du vélo traditionnel au vélo à assistance électrique ne sera pas simple, que l'on soit intermittent ou pratiquant régulier. Il faudra laisser le temps au temps pour assimiler et côtoyer ce nouveau compagnon et laisser de côté les regards goguenards lorsque vous doublerez dans un col.

**Le pratiquant du VAE ne triche avec personne**

En effet, s'il devait tromper quelqu'un, ce ne serait que lui-même. Notre esprit de tolérance et d'ouverture doit nous permettre d'accepter et de cohabiter avec ceux et celles qui, soit ne peuvent plus physiquement pratiquer comme avant, soit souhaitent pédaler différemment pour des raisons qui leur sont propres. La pratique du vélo, que ce soit pour le plaisir ou de manière utilitaire, est une activité physique contraignante. Soyons cependant vigilants vis-à-vis de ceux qui profitent et profiteront des avancées techniques pour faire équiper leur vélo traditionnel haut de gamme d'une assistance camouflée et surdimensionnée. Leur objectif personnel est sans conteste différent, mais il peut être facteur de nuisances au sein des randonnées organisées.

**Charte d'usage du pratiquant VAE**

**Rappel des statuts de la FFCT (titre I, article 1<sup>er</sup>, alinéa 2)**

Le cyclotourisme est une activité sportive de loisir et de plein air, touristique et culturelle, excluant la compétition et pratiquée sans but lucratif. Il utilise le cycle, mû principalement par la force musculaire. Le 05/06/2009, puis le 20/09/2013, le comité directeur de la FFCT a adopté la décision d'autoriser sous certaines conditions l'usage du VAE.

**Démarches obligatoires**

L'assureur fédéral prend en compte le vélo à assistance électrique utilisé selon les modalités définies par la FFCT. Pour les licenciés qui ne seraient pas assurés par l'assureur fédéral, il leur faudra vérifier que leur assureur garantit l'utilisation du VAE. L'usage du VAE sera autorisé, ainsi que les pratiquants du VAE non licenciés FFCT, pendant les sorties individuelles, les sorties du club et l'ensemble des manifestations de cyclotourisme organisées par la FFCT, ses clubs et ses structures, à l'exception des manifestations suivantes : sont exclues pour des raisons de déontologie et celles liées aux données techniques de cette pratique : les brevets de longue distance type (Diagonales, Brevet randonneur, Brevet de longue distance, Audax,

Flèches), les Cyclomontagnardes, ainsi que les organisations spéciales jeunes et école de cyclotourisme (Critérium, BER, Aiglon Audax...) et certaines organisations de VTT « sportif »...

L'intégration du VAE pour tous les usagers en général ne devra pas occulter l'aspect santé. La pratique du VAE, c'est aussi une possibilité pour accueillir les personnes ayant des problèmes de santé ou physique. Cet impact devra être préservé pour permettre de promouvoir le maintien le plus longtemps possible de la pratique du cyclotourisme auprès de ces personnes, et pouvoir ainsi leur permettre de prolonger ou d'intégrer la pratique et la vie en club.

Le licencié pratiquant le VAE s'engage dans son utilisation :

- à respecter les principes fondamentaux du cyclotourisme,
- à ne pas modifier son vélo à assistance électrique afin que celui-ci conserve son fonctionnement d'assistance limité à 25 km/h,
- à respecter la vitesse des groupes fréquentés,
- à ne pas lui servir d'entraîneur.

NB : Voir les divers documents sur le site fédéral : Espace fédéral – Gestion documentaire – Assurances

d'une deuxième batterie lors de grandes randonnées avec fort dénivelé.

Privilégier la localisation de la batterie entre la roue arrière et le cadre, au-dessus du moteur fixé sous le pédalier :

Elle vous assure une meilleure duplication de celui-ci.

Par rapport à une fixation sur ou sous le porte-bagages arrière, elle vous facilite l'usage de celui-ci en particulier pour la fixation des sacoches.

L'autonomie maximum annoncée varie suivant les constructeurs. En général une batterie de 18 Ah est donnée pour 100 km en moyenne. Ce chiffre est souvent surestimé et dépend de sa pratique, comme le choix du niveau d'assistance, le dénivelé cumulé, la présence de vent, le nombre d'arrêts et de relances, le poids du cycliste ou encore des charges transportées.



Pourquoi pas un VAE pliable ?

**Le VAE couché de Martine**

Après une double opération du genou, Martine Bacquet a continué à pratiquer grâce à des manivelles plus courtes sur son vélo et sur le tandem. Mais son pilote ayant jeté son dévolu sur le vélo horizontal...

« Je me suis fait violence » dit-elle, « je roule couchée depuis trois saisons ». Mais comment alors continuer à voyager, boucler des étapes de plus de 100 km, passer des cols ? « Je commençai à lorgner vers les VAE, tous avec une selle, pas très typés sport, chers, et d'une autonomie limitée. J'ai donc orienté mes recherches vers un kit assistance électrique, à installer sur ma propre machine ».

Aujourd'hui Martine ne regrette pas cette évolution « je suis fière d'avoir œuvré pour la liberté de mes compagnons de randonnée qui ne sont plus obligés de m'attendre en haut des côtes. Aujourd'hui, si je le veux, c'est le contraire ! » mais met en garde les débutants : « mon expérience des grandes randonnées, à vélo et en tandem, me sert dans l'utilisation raisonnée du système. Je fais encore du vélo, je ne conduis pas une motocyclette. Je joue autant du dérailleur quand la route s'élève et je sollicite très peu l'assistance sur le plat, sinon les indicateurs de charge disparaissent à vitesse grand V ». Et Martine conseille à ceux qui hésitent d'essayer et ajoute : « si vous changez d'avis, rien ne vous empêche de remettre votre ancienne roue, tellement plus légère ». CQFD !



© Christian Bacquet

► **Technique**

**Bien choisir sa machine**

Le choix dépend bien sûr de son mode d'utilisation mais aussi du rapport qualité/prix. En ce qui concerne la pratique randonnée sur route de courte ou de moyenne distance, certains critères sont à prendre en considération de manière prioritaire.

Choisir les modèles à vocation sportive, équipés d'un système de changement de vitesse « dérailleur », mieux adapté que le système « boîte de vitesse » incorporé dans le moyeu de la roue arrière.

Rapport des développements : ne pas hésiter à faire installer une gamme étalée (exemple 12 à 36 dents) si vous n'avez qu'un plateau à l'avant. Il faut pouvoir franchir des montées à dénivelés importants et répondre à une éventuelle panne moteur ou d'alimentation, et se donner les moyens

de poursuivre la randonnée en cours, sans assistance.

La localisation du moteur sous la boîte de pédalier en prise directe avec celui-ci, garantit également un meilleur centre de gravité.

Il existe deux types d'assistance : soit par rotation : le moteur se déclenche par capteur au premier tour de pédalier, soit assistance par pression : elle entre en fonction au moment où l'on appuie sur la pédale. Ce deuxième dispositif a la particularité de procurer au pédalage les sensations équivalentes à celles du vélo traditionnel.

La batterie : ne pas hésiter à prendre une 18 ampères amovible, afin d'assurer une autonomie plus importante, et de faciliter sa mise en charge ou l'utilisation



© Jacques Fourma

**Les données techniques du kit (1)**

- Roue AR 700C avec moteur 250 W et 9 pignons.
- Batterie 36 V – 15 Ah sur porte-bagages avec tous les connecteurs.
- Capteur placé près du pédalier, coupant l'assistance dès qu'on ne pédale plus.
- Poignées de frein coupe-circuit.
- Commandes (cinq niveaux de puissance) sur petit tableau de bord affichant la charge disponible.
- Poids : batterie 4,6 kg, moteur 5 kg.
- Autonomie : étape de 120 km et 1 800 m de dénivelé.
- Recharge : la batterie ne se recharge pas en roulant mais uniquement sur secteur en cinq heures environ. (Avec deux batteries, autour de 200 km).
- Prix : 850 € pour l'ensemble.

(1) Attention ! Tout VAE acheté monté ou avec kit ayant servi à transformer un cycle traditionnel en VAE doit posséder le certificat d'homologation résultant de la conformité aux deux normes EN 1594+A1 et EN14764, et directive européenne 2004/108/CE, document pouvant être demandé par les forces de l'ordre car il est la preuve que ce n'est pas un VAE débridé à la place d'un cyclomoteur. D'autre part, les articles du Code de la route traitant des cycles sont applicables au VAE.



© Christian Bacquet





Madame, intégrée au club.

# Madame et le VAE intelligent !

Monsieur a toujours pratiqué le vélo. Il est retraité. Il en fait beaucoup, souvent, partout, il est cyclotouriste assidu. Madame aime cela aussi. Elle aurait les possibilités physiques pour le suivre mais elle travaille encore et pratique un autre sport.

Madame ne peut pas s'entraîner souvent. Elle aimerait juste suivre son mari ou les membres du club lors des sorties et séjours afin de partager visites et culture. L'arme absolue, le VAE. Testé d'abord, acheté ensuite, le VAE de Madame peut effectuer en toute fiabilité un minimum de 80 km pour 1 000 m de dénivelé. C'est ainsi, qu'en groupe ou en duo, grâce au VAE, Madame a le bonheur de partager les loisirs et les escapades. Il

s'agit bien sûr de profiter au maximum des différents modes proposés par le VAE, entre « éco » et « speed » : sans quoi fiabilité et exploits ne sont pas autorisés. Cela permet ainsi à Madame de faire le même effort que son mari, que le groupe, d'être tout aussi fatiguée après une belle sortie - surtout si elle a économisé sa batterie -, de bénéficier du plaisir de l'effort en commun et du réconfort final. Bref, par une bonne gestion de son VAE, elle reste toujours

**Le VAE de Madame peut effectuer en toute fiabilité un minimum de 80 km pour 1000 m de dénivelé.**

maîtresse de ses efforts par rapport au relief et à la distance parcourue. Cela s'appelle le VAE intelligent. Le bénéfice, il est pluriel : la condition physique personnelle d'abord, le bonheur d'être en couple, de profiter de la convivialité du club, de la plénitude qu'engendre le partage des découvertes et des sensations ensuite. Ne parlons pas des cyclos jaloux, se sentant lésés lors d'un dépassement. Leurs remarques désobligeantes se font de plus



Advansolar, station de recharge solaire en libre-service à Lyon.

## Le VAE sur la planète vélo

Selon les chiffres de l'observatoire du cycle publiés par le CNPC (Conseil national des professionnels du cycle), 77 500 unités ont été vendues en France en 2014, soit une progression de + 49 % par rapport à 2010. En 2005, nous en comptons 3 900. Ce chiffre est à mettre en parallèle avec le marché du cycle, d'équipement et d'accessoires en général qui quant à lui enregistre une progression de 7,5 % par rapport à 2013 avec 2 977 000 vélos vendus en France. La France est le troisième pays européen en terme de vente derrière l'Allemagne et l'Angleterre. Le nombre de VAE en Allemagne est de 480 000, en France 77 500. La lutte contre le « tout voiture » et la protection de notre environnement propulse cette pratique. Elle est fortement encouragée à la fois par de nombreuses communes et communautés de communes, ainsi que par des entreprises, conseils généraux ou conseils régionaux. Ces encouragements sont principalement exprimés par des aides financières sur les prix d'achats de VAE, et également, de plus en plus, dans le cadre du libre-service.

en plus rares. Ils commencent à comprendre le sens profond de la pérégrination en VAE. Les cyclos du club sont ravis. Très vite le VAE est devenu une monture comme les autres. Madame fait partie intégrante du peloton. Elle apporte certes une touche originale, nouvelle, moderne mais surtout elle permet d'agrandir et d'enrichir la famille.

VAE ou pas, peu importe ! Pratiqué intelligemment, il procure les mêmes joies, exige les mêmes efforts physiques, suscite les mêmes passions. Faisons confiance au choix du cyclo concerné. Comprenons sa démarche. D'ailleurs ! Ne peut-on pas imaginer le même cyclo, selon ses capacités, sa forme, son parcours, choisir un VTT, un VTC, un vélo de course... ou un VAE ? Un doux rêve ? Une utopie ? Non ! La pratique du vélo moderne tout simplement : une vérité dans un proche avenir ? Au fait ! Qui, selon ses besoins, n'a pas encore changé de monture ? Pour faire nos courses, un vélo de ville ; pour aller en forêt, un VTT ; pour battre la campagne, un VTC ; pour conquérir espaces, cols et montagnes, un classique et tôt ou tard ajoutons-y le VAE, il y a aujourd'hui, et il y aura surtout demain, de la place pour lui !

Jean-Paul Winling

## Autour de nous



Système de recharge par induction.

Si à ce jour, la pratique du VAE se situe principalement en milieu urbain et interurbain, les professionnels du tourisme ne restent pas inactifs et proposent de la location. Certains comme le « Parc du Luberon » ou « Alsace à Vélo » la proposent couplée à des circuits touristiques au cours desquels les pratiquants peuvent bénéficier de points d'accueil (auberges, gîtes, offices du tourisme...) où ils peuvent recharger ou échanger la batterie pendant leur halte. De leur côté, les stations de ski élargissent leurs activités d'été en mettant à disposition des touristes des circuits pour VTT à assistance électrique.

Il est à noter que d'autres fédérations, telle

# Pour un déplacement propre

Maurice Pellerin aime « sa » montagne. Si sa pratique du VAE est due à un besoin de rééducation suite à un accident de ski, il a trouvé dans ce nouvel engin le moyen de rouler propre.

Le vélo est pour beaucoup d'entre nous un moyen de faire du sport et de profiter de la nature sans la polluer, sans cracher de particules polluantes. L'éthique de notre fédération ne prône-t-elle pas un comportement propre et non polluant ? Mais en montagne, les pentes sont raides et l'âge venant, bien des amis, un jour, abandonnent le vélo. Pour ma part, en février une chute en ski m'a empêché de réattaquer avec mon club dès le mois de mars, comme à l'accoutumée. Je me suis tourné vers un essai de VAE : j'ai compris qu'il allait me permettre de commencer très vite ma rééducation et même de grimper au col de la Colombière devant chez moi, puis de redescendre au Reposoir, et de remonter au milieu d'une nature grandiose. La vélocité des jambes est ainsi revenue, la force... pas tout à fait. Progressivement, j'ai pu panacher,

une sortie en vélo classique avec le club et une autre en VAE. Toutefois je me suis vite rendu compte qu'avec un VAE, il faut aussi de la volonté, car il n'avance pas tout seul. Plus vous êtes capable d'appuyer sur les pédales, plus il vous aide. Jouer avec la cassette arrière est absolument nécessaire car la vitesse de rotation des pédales a aussi une incidence sur l'aide fournie par le moteur et donc sur la durée de la charge. Mon VAE n'est pas très beau, les industriels ont encore du chemin à faire mais ce qui compte c'est de profiter encore et encore de la nature, du goût de l'effort, des amis cyclos... et donc de vivre notre passion. Le « vélo aidé » nous permettra d'aller encore respirer longtemps le bon air en montagne, là-haut, où nous ne pourrions nous rendre qu'en voiture, polluant encore un peu plus nos belles régions alpines. En somme le VAE, c'est le vélo écolo !

la FFC, ont déjà avancé en ouvrant leurs activités loisirs au VAE (première randonnée en mars à Montélimar). Enfin, pour exemple, l'Office du tourisme mâconnais organise chaque année, depuis quatre ans, en juillet la « Randonnée en VAE en Bourgogne, la Transmâconnaise ».

## L'exemple du conseil général du Bas-Rhin

Dans le cadre de son plan de déplacement d'entreprise Mobiléo, dont l'objectif est de développer l'usage des transports alternatifs pour les déplacements domicile-travail et professionnels de ses agents, le conseil général a acquis dix VAE. Ils complètent la flotte de plus de 130 vélos conventionnels mis à leur disposition. Ils sont installés sur les sites strasbourgeois de l'hôtel du département et à « Passerelle 67 ». Ils ont la particularité d'être rechargés par une transmission d'énergie sans contact. Développée par la société SEW USOCOME de Haguenau, cette innovation permet de recharger les batteries du vélo en le stationnant sur une plaque de transfert intégrée dans le sol. Un champ magnétique se crée à travers la bécquille, permettant la transmission d'énergie électrique. Ainsi, avec ce système, on s'affranchit des branchements par prises électriques classiques.



© Gisèle Pellerin



# Quand la santé nous joue des tours !

Le passage au VAE reste pour beaucoup la réponse possible à un problème de santé, à la possibilité de continuer encore, seul ou avec ses amis. C'est pour tous la joie retrouvée et des motifs d'espoir.

En 2010, après plus de trente-cinq années de cyclotourisme traditionnel, Robert Racapé, comme il le dit avec humour « a été rattrapé par une drôle de bestiole que d'habitude en Bretagne on déguste avec de la mayonnaise ». Il s'est donc vu interdire le vélo pour un temps. En 2012, il a pu reprendre son loisir à petites doses mais dit-il « j'ai alors observé avec curiosité que les alentours de chez moi avaient pris du relief ! » En 2013, lors d'un séjour de cyclo-camping-caristes, sa rencontre avec des amis équipés de VAE, suivant sans peine le groupe, le décide à se pencher sur la question : « Je me documente et effectue de nombreux essais. Finalement j'opte pour le système

Bosch. Je choisis de me tourner vers le VTT avec fourche suspendue. Depuis je suis heureux de pouvoir faire sans peine de belles balades seul ou avec les copains. » Ainsi, en 2014, Robert a pu à nouveau participer avec bonheur et sans fatigue à un séjour d'une semaine avec... ses amis cyclo-camping-caristes et à la SF de Saint-Pourçain.

Pour Philippe Garcia, « le moindre petit faux plat prenait des airs de Galibier et maintenant que le docteur Parkinson s'est invité à ma table, me voilà avec les toutes dernières trouvailles de la science. Il ne me restait plus qu'à adapter mon tricycle couché pour être capable de reprendre presque normalement ma pratique ». Mais comment équiper un tel engin d'une assistance électrique ? Philippe a retenu le moteur intégré au moyeu arrière avec batterie fixée sur le porte-bagages et capable de se recharger dans les descentes. « Si les 120 km peuvent être atteints aisément sur terrain peu vallonné, une assistance maximum sur une route montagneuse permettra certes une vitesse supersonique mais vous laissera à sec au bout de 20 km ! » tient-il à préciser.

Quant à Claude Séguy, il habite au pied de l'Aigoual : « J'adore grimper les cols cévenols été comme hiver avec mes amis. En mars 2014, pour soigner un cancer, la Commission Oncogard m'a conseillé des séances de radiothérapie et un traitement par hormonothérapie à suivre pendant deux ans, mais les cols cévenols ne m'aiment plus et me repoussent. » Ces traitements le fatigant considérablement, il a envisagé d'arrêter mais après réflexions, est venu au VAE. « Avec les amis qui m'accompagnent depuis plus de trente ans, nous avons fait les premières sorties, une cinquantaine de kilomètres avec deux cols en bavardant et s'arrêtant pour le café comme d'habitude ». Claude a aujourd'hui retrouvé sa place au sein du groupe et la passion qui le lie au vélo

Revenir au rassemblement du club.



Robert et son VTT...AE.

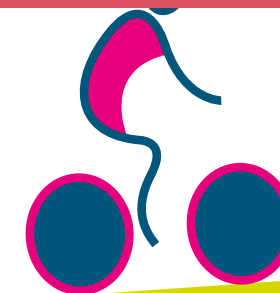


Philippe sur son tricycle.

depuis l'âge de 15 ans. Il n'a pas acheté un VAE pour attendre au sommet ses copains mais pour pouvoir rester parmi eux. Comme Robert, Philippe ou Claude, nous serons peut-être de plus en plus nombreux un jour à continuer comme eux à rouler, à humer l'air vivifiant du petit matin, à accompagner nos amis, à profiter encore des sorties de notre fédération et surtout à faire fi du regard des autres !

**Merci à tous ceux qui nous ont apporté leurs témoignages positifs et pardon à ceux qui, pour des contraintes de montage, ne s'y retrouveront pas en intégralité.**

## Sélection des « Bonnes adresses » de la FFCT



Retrouvez-les toutes sur [www.veloenfrance.fr](http://www.veloenfrance.fr)

Bourgogne - Parc Naturel Régional du Morvan  
2.400 km de circuits balisés - 7 chambres - Gîte\*\*\* - Forfait groupe - Demi pension - Location de vélo/VTT - Pique-niques - Piscine Chauffée - Jardin - Petit déjeuner gourmand - Cuisine maison



Auberge de la Chaloire\*\* - 71400 La Petite Verrière - FRANCE tél. 0385541410  
hotel@auberge-de-la-chaloire.com www.auberge-de-la-chaloire.com

**L'ARDOISIÈRE** GITE D'ETAPPE & DE SÉJOUR À JAUSIERS  
Idéalement situé au départ du célèbre col de La Bonette / Restefond, dans la vallée de l'Ubaye, pour une soirée étape ou pour un séjour à la découverte des 6 autres cols de la vallée

- 21 places réparties en chambres de 2 à 4 places
- Local à vélos fermé
- Quartier calme à 600 m du centre du village de Jausiers
- Repas adaptés aux sportifs



Les Magnans - 04850 Jausiers  
Tél.: 04 92 32 03 82 - Site : [gite-etape-auberge-jausiers-ubaye.fr](http://gite-etape-auberge-jausiers-ubaye.fr)  
Mail : ardoisiere04@gmail.com

10 Cols au départ de l'Hôtel :  
Tourmalet, Aspin...



**Hôtel LE CATALA**  
65710 BEAUDEAN  
Tél : +33 (0)5 62 91 75 20  
Mail : [le.catala@orange.fr](mailto:le.catala@orange.fr)  
Site : [www.hotel-lecatala.com](http://www.hotel-lecatala.com)

\*\*\*  
**HÔTEL CAPO D'ORTO**  
M. Antoine Battini  
[www.hotel-capo-dorto.com](http://www.hotel-capo-dorto.com)  
[info@hotel-capo-dorto.com](mailto:info@hotel-capo-dorto.com)  
04 95 26 11 14 ou 06 80 43 09 63

Venez profiter des senteurs et des couleurs Corses



39 chambres Piscine chauffée 27° 5 cols aux alentours  
Site classé au patrimoine naturel mondial par l'Unesco

### Aux portes des Alpes

Au pas de  
**l'Alpette**



Bellecombe, 38530 CHAPAREILLAN

Etape Vélo, circuits, séjours et week-end pour groupes et individuels  
Confort, service, panoramas  
Tél : 04.76.45.22.65  
Internet : [www.alpette.com](http://www.alpette.com)

