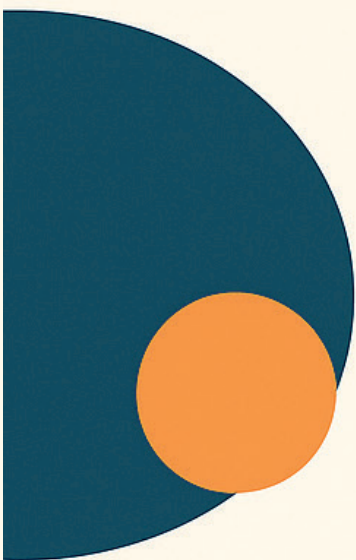




LIVRE BLANC –

HORIZON 2040

Édité par le collectif

La **Fédé!**
pour **Tous** 

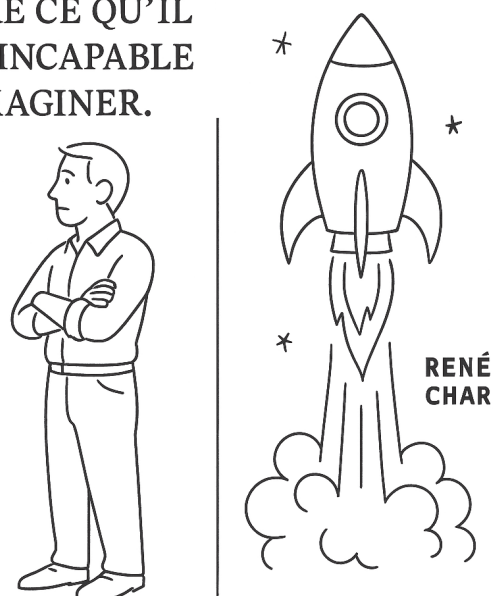


La Fédé pour Tous – Horizon 2040

Sommaire :

- I. Sécurité des cyclistes sur la route	p.6
- II. Promouvoir le vélo pour tous et la mobilité durable	p.8
- III. Clubs et bénévoles : le socle du cyclisme français	p.9
- IV. Un nouveau modèle économique au service du terrain	p.14
- V. Détection et formation des talents	p.17
- VI. Haut niveau : vers les podiums internationaux	p.19
- VII. Une gouvernance participative et paritaire	p.22
- VIII. Image et partenariats	p.26
- IX. Événements : du local à l'international	p.26
- X. S'adapter au dérèglement climatique	p.28
- XI. Horizon 2040 : des objectifs concrets	p.28
- XII. Horizon 2040 : un cyclisme français pour tous (<i>Conclusion</i>)	p.30

L'HOMME EST CAPABLE DE
FAIRE CE QU'IL
EST INCAPABLE
D'IMAGINER.



Avant-propos

Ce Livre Blanc – Horizon 2040 – n’a pas vocation à être un document figé. Il se veut d’abord une invitation au débat, à la critique constructive et à l’amendement permanent. Notre fédération souffre encore d’un déficit de démocratie participative : trop souvent, les décisions descendent d’en haut sans que la base des clubs, des bénévoles et des pratiquants ne soit pleinement associée. Ce texte propose un autre chemin : partir du terrain, y retourner, et itérer.

Avec ses limites et ses angles morts, ce document a néanmoins le mérite de poser des jalons et d’ouvrir des pistes de réflexion. Il ne prétend pas détenir toutes les réponses ; il propose des idées testables, des mesures pilotes et des priorités discutables. Chacun – dirigeant de club, éducateur, arbitre, athlète, parent, élu, simple passionné – est invité à dire pourquoi il n’est pas d’accord, à amender et, surtout, à proposer et innover.

Nous croyons à la force de l’intelligence collective. Les solutions durables naissent du croisement des regards, de la confrontation bienveillante des expériences, et d’un réel souci d’évaluation. Nous assumons une démarche de “test & learn” : expérimenter à petite échelle, mesurer, corriger, amplifier ce qui fonctionne. C’est ainsi que l’on bâtit une fédération plus moderne, plus juste et plus proche des réalités du terrain.

Surtout, ne comptons pas sur l’illusion de l’homme providentiel. Aucune transformation profonde ne peut venir d’une seule personne, fût-elle de bonne volonté, enfermée dans ses certitudes. L’avenir repose sur un projet clair, ouvert et partagé, porté par des collectifs (clubs, comités départementaux, grandes ligues géographiques, équipes techniques, athlètes) qui dialoguent et décident avec et pour les pratiquants.

Notre démarche s’appuie sur quelques principes simples :

Ouverture : chaque proposition est amendable. Rien n’est gravé dans le marbre.

Proximité : redonner un rôle fort aux comités départementaux et structurer l’échelon ligues Nord/Sud/Est/Ouest autour de la formation et de la détection.

Clarté : parler de clubs labellisés Départemental, Régional ou National selon leur projet, sans hiérarchie arbitraire.

Inclusion : simplifier les catégories post-U23 en tranches d’âge lisibles (23-33, 34-44, etc.) pour fidéliser toutes et tous.

Responsabilité : intégrer l’adaptation climatique (calendrier route réparti entre printemps et automne, pause estivale) et des critères environnementaux réalistes.

Transparence & évaluation : fixer des objectifs métriques, publier des bilans et accepter de corriger le tir.

Pour donner corps à ces principes, nous proposons une feuille de route vivante : des ateliers territoriaux, des consultations en ligne, des groupes de travail mixtes (clubs, officiels, athlètes), des projets pilotes (par exemple sur le calendrier, les catégories, la formation) et un rapport annuel d’avancement accessible à tous. Les contributions pourront être déposées par chapitres, afin de faciliter le tri, la synthèse et l’intégration.

Ce Livre Blanc n’est donc qu’une première étape : un socle de travail pour engager le dialogue et construire ensemble l’avenir de notre fédération et du cyclisme français. Si vous y trouvez des manques, comblez-les. Si vous y voyez des erreurs, corrigez-les. Si certaines idées vous inspirent, améliorez-les. C’est à ce prix – celui du débat franc, de l’écoute et du faire-ensemble – que nous pourrons, d’ici 2040, faire du cyclisme un sport plus ouvert, plus sûr, plus performant... et véritablement partagé.

1. Sécurité des cyclistes sur la route

La sécurité des cyclistes sur la route est un enjeu majeur pour l'avenir du cyclisme en France. Chaque année, trop de cyclistes – qu'ils soient champions ou pratiquants du quotidien – sont victimes d'accidents graves. Restaurer un sentiment de sécurité est indispensable pour encourager la pratique du vélo par le plus grand nombre, et donc pour développer le cyclisme à tous les niveaux. La Fédération Française de Cyclisme (FFC) doit jouer un rôle de premier plan dans la promotion d'une culture de sécurité routière et l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes. Cela suppose une organisation territoriale plus efficace et plus proche du terrain. Plutôt que de superposer les structures ou de les réformer abruptement, nous préconisons de simplifier les échelons administratifs et de renforcer l'échelon de proximité que constituent les comités départementaux. Ces derniers pourraient, le cas échéant, se regrouper autour de projets communs (surtout dans les zones où la démographie cycliste est en berne) afin de mutualiser leurs efforts. En resserrant ainsi le maillage territorial et en le rendant plus lisible, les initiatives de sécurité routière pourront être mieux relayées au plus près des usagers.

Bilan et enjeux actuels : Depuis des années, les initiatives en matière de sécurité routière des cyclistes provenaient surtout d'associations et de collectifs. En 2017, il n'existait quasiment aucune action fédérale d'ampleur dédiée à la sécurité des pratiquants. Constatant ce manque, plusieurs acteurs du cyclisme, toutes fédérations confondues, se sont regroupés pour alerter les pouvoirs publics (l'association « Mon vélo est une vie » en est issue) – une mobilisation largement relayée dans la presse spécialisée. Ce travail collectif a porté ses fruits : le programme Savoir Rouler à Vélo a été lancé par les autorités publiques, permettant depuis 2019 de former les enfants dès l'école primaire à la pratique du vélo en sécurité. De même, grâce au plaidoyer acharné de la communauté cycliste, la loi a évolué pour mieux protéger les cyclistes : désormais, mettre volontairement en danger un cycliste en le percutant est explicitement pénalisé par le Code de la route (une avancée rapportée par la presse cycliste en 2019). Ces progrès montrent qu'une mobilisation conjointe de la FFC, des autres acteurs du vélo (associations, collectifs, autres fédérations) et de l'État peut améliorer concrètement la sécurité des cyclistes.

Objectif Horizon 2040 : D'ici 2040, nous visons à tendre vers zéro cycliste tué dans le cadre de la pratique sportive organisée, et une réduction drastique des accidents graves touchant les cyclistes du quotidien. Le vélo doit devenir un mode de déplacement sûr et respecté. Atteindre cet objectif ambitieux nécessite une stratégie volontariste, à la fois pédagogique et militante, pour changer les mentalités et aménager des infrastructures adaptées.

Propositions pour renforcer la sécurité des cyclistes :

- Σ **Renforcer l'éducation et la prévention dès le plus jeune âge :** Étendre le programme Savoir Rouler à Vélo à l'ensemble du territoire et le compléter par des modules de formation continue pour les ados et les adultes. Chaque jeune licencié FFC, dès les catégories U13, devrait maîtriser un code de bonne conduite à vélo et les réflexes de sécurité de base. La FFC pourra élaborer, en partenariat avec l'Éducation nationale, des contenus pédagogiques modernisés (vidéos, applications mobiles ludiques) pour toucher les nouvelles générations.
- Σ **Poursuivre le combat pour des infrastructures sûres :** La FFC s'engage à être la voix des cyclistes auprès des pouvoirs publics pour réclamer des aménagements adaptés (bandes et pistes cyclables, signalisation, baisse des vitesses en agglomération). Elle militera pour la généralisation des double-sens cyclables, des sas vélos aux feux, et des zones de dépassement sécurisé. Dans les territoires ruraux, elle soutiendra les collectivités dans la création de circuits d'entraînement sécurisés pour les clubs (par ex. des routes temporel-

lement fermées pour les entraînements, ou des anneaux cyclables accessibles).

- Σ **Mutualiser les expertises avec les autres acteurs du vélo :** Dans un esprit d'ouverture, il est proposé de créer une Cellule fédérale « Sécurité Vélo » réunissant la FFC et les autres fédérations cyclistes (Fédération des Usagers de la Bicyclette, FF Vélo ex-FFCT, UFOLEP, FSGT, etc.), afin de partager données et bonnes pratiques. (Remarque : ces fédérations ne sont plus appelées "affinitaires" dans cette vision, car toutes contribuent à la même cause du vélo, avec l'ambition ultime de parler d'une seule voix pour les cyclistes.) Cette cellule aurait pour mission de centraliser les retours d'accidents impliquant des cyclistes (dans ou hors compétition) et de formuler des recommandations communes. Par exemple, s'accorder sur les messages de sensibilisation à diffuser massivement (distance de dépassement d'1,5 mètre, attention aux angles morts des camions, etc.) et organiser des campagnes nationales #RespecteUnCycliste en coordination avec le Ministère des Transports. Cet effort de coopération sans précédent entre les acteurs du cyclisme préfigure, espérons-le, une plus grande unité du monde du vélo en France dans le futur.
- Σ **Aider les clubs à développer une culture de sécurité :** Chaque club affilié se verrait doter d'un référent sécurité, bénévole formé par la FFC, chargé de promouvoir les bonnes pratiques lors des sorties d'entraînement ou des épreuves (port du casque évidemment, mais aussi rappel des règles de circulation en groupe, vérification de l'éclairage des vélos, etc.). La FFC fournira des kits de sensibilisation (flyers, affiches « Partageons la route », gilets fluorescents pour l'encadrement des jeunes, etc.) et pourra conditionner certaines subventions à la mise en place d'actions locales (par exemple, organisation d'une journée annuelle de la sécurité routière dans le club).
- Σ **Améliorer la protection des cyclistes en compétition :** En collaboration avec les organisateurs d'épreuves, la Fédération veillera à renforcer les mesures de sécurité pendant les courses. Cela passe par la formation (et la féminisation) des motards encadrants et des signaleurs (agents de sécurité aux intersections), la modernisation du matériel (radios, flèches directionnelles lumineuses), et l'élaboration de protocoles stricts en cas d'intempéries extrêmes. La sécurité doit primer sur l'impératif sportif : par exemple, adapter les parcours en cas de conditions dangereuses ou neutraliser une descente trop risquée. Les commissaires de course seront formés à ces questions et encouragés à prendre des décisions conservatoires sans craindre pour le spectacle sportif.

En somme, la lutte pour la sécurité routière conditionne l'avenir du cyclisme : plus les routes seront sûres, plus elles inciteront de personnes à enfourcher un vélo. Une FFC pro-active sur ce front crée un cercle vertueux où sécurité et développement de la pratique se renforcent mutuellement.

SÉCURITÉ DES CYCLISTES SUR LA ROUTE



2. Promouvoir le vélo pour tous et la mobilité durable

En renforçant la sécurité routière, on libère le potentiel de la pratique cycliste pour tous. Des routes plus sûres inciteront davantage de personnes – notamment des jeunes, des femmes et des seniors – à se déplacer à vélo. La Fédération doit être à la pointe de ce combat, fidèle en cela à l'héritage de l'association « Mon vélo est une vie » portée par des militants de la cause cycliste. Une FFC investie dans la sécurité s'adresse à tous les cyclistes, pas uniquement aux compétiteurs, et contribue à faire du vélo un pilier du quotidien en France d'ici 2040. C'est pourquoi la FFC, historiquement centrée sur la compétition, doit élargir son approche et encourager la pratique utilitaire et de loisir du vélo. Un cycliste urbain d'aujourd'hui peut devenir le licencié sportif de demain, et vice versa.

Propositions pour un vélo du quotidien accessible à tous :

- Σ **Promouvoir le vélo comme mode de déplacement sûr et accessible** : Développer des partenariats avec les collectivités locales pour soutenir des programmes du type « Ville Cyclable », visant à faciliter la circulation à vélo (stations de réparation, stationnement sécurisé, prêt de vélos). La FFC pourrait créer un label « Commune Amie des Cyclistes » valorisant les municipalités exemplaires en matière d'aménagements et de services cyclables. En outre, la Fédération encouragera ses licenciés à utiliser le vélo au quotidien, via des défis et challenges ludiques (par exemple un Challenge Strava du kilométrage domicile-travail parcouru à vélo par les licenciés d'un club). L'idée est de montrer que la FFC ne s'adresse pas qu'aux coureurs mais à tous les cyclistes, y compris ceux qui se déplacent pour aller au travail ou à l'école. Il convient également de dépasser l'opposition systématique entre cyclistes et automobilistes : la cohabitation apaisée sur la route nécessite un respect mutuel. La FFC encouragera donc les cyclistes à adopter une conduite exemplaire et respectueuse du Code de la route – respecter pour être respecté doit devenir un credo partagé – afin d'améliorer la compréhension entre usagers et de faciliter l'acceptation du vélo comme mode de transport à part entière.
- Σ **Valoriser les bienfaits du vélo sur la santé et l'environnement** : Nos supports de communication devront mettre davantage en avant le vélo comme solution face aux défis actuels (lutte contre la sédentarité, amélioration de la qualité de l'air, économies face au coût des carburants). Le message « Prendre le vélo, c'est protéger sa santé et la planète » sera diffusé, en complément des messages de sécurité. Il s'agit de déconstruire l'image d'un vélo dangereux ou d'un « sport réservé », pour la remplacer par celle d'un vélo bénéfique pour tous, femmes comme hommes, jeunes comme plus âgés. Plus il y aura de cyclistes sur les routes, plus ils seront visibles et respectés : c'est un cercle vertueux de normalisation de la pratique que la FFC veut encourager, afin que le vélo devienne d'ici 2040 un réflexe de mobilité pour le plus grand nombre.

En élargissant ainsi son champ d'action, la Fédération pourra accompagner la « vélorution » en cours dans la société française. Le vélo pour tous, c'est aussi le vélo par tous : faire en sorte que chaque Français, quel que soit son âge ou son milieu, se sente légitime à pédaler au quotidien. Cette démocratisation de la pratique quotidienne nourrira à terme le vivier du cyclisme sportif, tout en apportant d'importants co-bénéfices sociétaux (santé publique, lien social, transition écologique).

3. Clubs et bénévoles : le socle du cyclisme français

Les clubs sont la pierre angulaire de la FFC – c'est dans les clubs que naissent les vocations, que se forment les champions et que s'entretient la passion du vélo. Or, ces dernières années, les clubs cyclistes français ont souffert : baisse du nombre de licenciés, diminution des organisations de courses, complexification des tâches administratives, et sentiment d'abandon vis-à-vis de la Fédération. On estime qu'en six ans, environ 400 clubs ont disparu faute de bénévoles ou de soutien suffisant. Partout en France, on entend le même message de la part des dirigeants de clubs amateurs : « La Fédé nous a délaissés ». L'écart s'est creusé entre la Fédération et le terrain. Les bénévoles, qu'ils soient présidents de clubs, entraîneurs, encadrants ou arbitres, donnent de leur temps par passion mais se sentent peu reconnus. Beaucoup sont découragés par les lourdeurs administratives et le manque de soutien financier. Conséquence : le nombre d'épreuves locales diminue, faute de clubs organisateurs en nombre suffisant. Cette érosion de la base menace tout l'édifice du cyclisme français.

Objectif Horizon 2040 : Reconstituer un maillage territorial fort de clubs actifs dans chaque département, en inversant la tendance récente : ouvrir davantage de clubs qu'il ne s'en ferme. Cela passera par une revalorisation du rôle des bénévoles et des mesures concrètes pour faciliter la vie des clubs. Le bénévolat doit être encouragé, renouvelé et simplifié afin que l'organisation d'une course cycliste ou la gestion d'une école de cyclisme ne relèvent plus du parcours du combattant. Le bénévolat féminin en particulier doit être promu activement, pour diversifier les profils et augmenter les effectifs (secrétaires de club, trésoriers, arbitres, encadrantes, etc.). En 2040, nous imaginons un réseau de clubs dense et dynamique, réparti sur tout le territoire (Outre-mer inclus), du petit club de village aux clubs labellisés Départemental, Régional ou National selon leur orientation, leur taille et leur projet (formation, encadrement, performance). Aucune hiérarchie arbitraire ne doit opposer ces niveaux : chaque structure, qu'elle soit locale ou de haut niveau, contribue à sa manière au cyclisme français et mérite considération.

Propositions pour accompagner les clubs et les bénévoles :

- Σ **Créer une Cellule Fédérale d'Accompagnement aux Clubs** : Afin d'aider les dirigeants bénévoles dans leurs démarches quotidiennes (demandes de subventions, organisation d'événements, gestion comptable, obligations légales, etc.), nous mettrons en place une cellule nationale dédiée. Composée de salariés ou de volontaires experts (juristes, experts-comptables, anciens dirigeants), elle offrira un service de conseil gratuit aux clubs affiliés. Concrètement, un club cherchant à monter un dossier de subvention ANS (Agence Nationale du Sport), ou ne sachant comment déclarer ses bénévoles, pourra solliciter cette cellule qui l'accompagnera pas à pas. Ce guichet unique soulagera considérablement les bénévoles en leur faisant gagner du temps et en évitant les erreurs administratives. Dans un souci de proximité, le rayon d'action de cette cellule devra être adapté aux spécificités des territoires : elle pourra par exemple s'appuyer sur des correspondants régionaux afin de mieux prendre en compte les réalités locales.
- Σ **Lancer un plan de simplification administrative pour les clubs** : En parallèle de l'accompagnement humain, la FFC investira dans la modernisation de ses outils numériques. Objectif : d'ici quelques années, 100% des démarches courantes d'un club devront être réalisables sur un portail en ligne unique, ergonomique et intuitif. Licences, engagements, résultats, formulaires CERFA de demande d'autorisation d'épreuve... tout devra être centralisé sur une plateforme fédérale. De plus, nous militerons auprès des pouvoirs publics pour un allègement des contraintes réglementaires pesant sur les petites organisations (par exemple, simplifier la procédure de déclaration en préfecture pour les courses de faible envergure). Un club devrait pouvoir organiser une course de jeunes sans devoir na-

viguer entre dix interlocuteurs différents ; la Fédération assumera un rôle d'intermédiaire facilitateur. Par ailleurs, nous innoverons aussi dans les outils au service des compétitions : chaque licencié pourrait se voir attribuer un numéro de dossard unique valable à l'année lors de la prise de licence, et un transpondeur personnel universel pour le chronométrage de ses courses. En parallèle, le site internet fédéral sera intégralement repensé et complété d'une application smartphone performante, afin que chaque licencié puisse s'inscrire facilement à n'importe quelle épreuve, suivre ses résultats en direct, et effectuer toutes ses démarches (adhésion, certificat, engagement à une course, etc.) en quelques clics.

- Σ **Encourager la mutualisation des ressources entre clubs** : Le partage de compétences et de tâches administratives entre clubs d'un même territoire peut réduire significativement la charge pesant sur chacun. La FFC encouragera les clubs voisins à collaborer et à se rendre service : par exemple, un club qui maîtrise parfaitement les démarches administratives (déclarations de courses, demandes de subventions) pourra accompagner d'autres clubs géographiquement proches dans ces procédures. De même, des « pôles de compétence » pourront être identifiés par spécialité : un club qui excelle en cyclo-cross pourra organiser des stages et entraînements ouverts aux autres clubs de la région ; un autre doté d'une expertise en mécanique vélo pourra proposer des ateliers de maintenance à destination des licenciés des alentours, etc. Cette mutualisation inter-clubs, basée sur la solidarité et l'échange de bons procédés, évitera que chaque club ne réinvente la roue isolément et permettra d'optimiser les ressources disponibles sur le terrain.
- Σ **Licence bénévole à 1 €** : Nous réaffirmons une proposition forte portée par La Fédé pour Tous depuis son origine : la création d'une licence fédérale « bénévole » à 1 € pour tous les non-compétiteurs qui donnent de leur temps aux clubs (dirigeants, encadrants, éducateurs, motards sécurité, accompagnateurs d'équipes...). Actuellement, beaucoup de bénévoles n'ont pas de licence car ils ne courent pas, ou bien prennent une licence loisir onéreuse sans réelle contrepartie. La licence à 1 € permettra de les intégrer pleinement à la communauté fédérale, de les remercier symboliquement et surtout de leur offrir une couverture d'assurance adaptée lors des activités du club. Son financement sera assuré par un fonds de mécénat et de partenariats spécialement créé, pour ne pas peser sur les finances des clubs. Cette mesure, coûteuse pour la Fédération mais hautement symbolique, enverra un signal clair : les bénévoles valent de l'or, même si leur licence ne coûte qu'un euro.
- Σ **Instaurer des récompenses et avantages pour les bénévoles** : En complément de la licence à 1 €, nous travaillerons, en collaboration avec les pouvoirs publics, à une proposition de loi visant à reconnaître et récompenser le bénévolat sportif. Cela pourrait prendre la forme de crédits d'impôts, de bonifications de trimestres de retraite, ou de titres-restaurants offerts lors des missions bénévoles. La FFC s'engage à plaider cette cause au niveau national, dans le prolongement des travaux des commissions parlementaires (telle que la commission Buffet en 2021 sur le statut des bénévoles). Par ailleurs, dès à présent, la Fédération pourra instituer un Trophée des Bénévoles du Cyclisme annuel, mettant en lumière des parcours exemplaires (meilleur jeune bénévole, dirigeante de l'année, etc.), avec à la clé des invitations sur des événements prestigieux (par exemple une expérience en loge sur une étape du Tour de France, en partenariat avec ASO). Enfin, nous souhaitons valoriser le bénévolat comme tremplin vers l'emploi : un bénévole qui peine à trouver un travail pourrait se voir proposer des formations ou la reconnaissance de compétences acquises au sein de son club, afin de faciliter sa réinsertion professionnelle.
- Σ **Adapter la politique tarifaire pour encourager l'organisation de courses** : Sans course, pas de cyclisme sportif. Or, beaucoup de clubs hésitent à organiser des épreuves à cause des coûts et du travail que cela implique. Nous proposons de revoir le système des enga-

gements et des droits d'organisation pour le rendre plus incitatif. Concrètement, la part fédérale prélevée sur les frais d'engagement des coureurs sera diminuée pour les courses amateurs et jeunes, de sorte que les clubs organisateurs récupèrent une plus grande part des inscriptions. De même, les droits d'organisation (reversés aux instances fédérales) seront modulés : forte réduction ou gratuité des droits pour une première organisation, ou pour les épreuves féminines et les catégories de jeunes, etc. À l'inverse, on pourrait envisager une majoration progressive au-delà d'un certain nombre d'épreuves organisées par le même club dans l'année, afin d'inciter à une meilleure répartition des organisations sur le territoire. Par ailleurs, un mécanisme de péréquation territoriale pourra être étudié pour soutenir les courses organisées dans les zones rurales ou peu denses : les petits clubs de zones isolées, qui jouent souvent un rôle crucial (beaucoup de belles épreuves traditionnelles sont portées par des clubs ruraux), pourraient bénéficier d'allègements spécifiques de droits d'organisation, au nom de la solidarité entre territoires. À terme, notre ambition est que les clubs puissent conserver la totalité des engagements des coureurs, les contributions aux structures fédérales étant progressivement allégées de 40 à 60%. Une telle évolution – rendue possible par une réduction des coûts de fonctionnement de la FFC et le développement de nouvelles recettes – rendra l'organisation d'épreuves beaucoup plus viable pour les clubs. (Bien entendu, toute mesure de ce type devra être étudiée et mise en œuvre de manière prudente, en gardant à l'esprit la soutenabilité financière globale de la Fédération.)

- Σ **Réformer les catégories d'âge au-delà des U23** : Pour dynamiser les compétitions et fidéliser les pratiquants de tous âges, nous proposons de revoir les catégories « seniors » post-Espoirs. Plutôt que les classes actuelles très fragmentées (1ère, 2e, 3e catégorie, ou Masters par tranches de 5 ans), on adopterait des tranches d'âge élargies d'environ 10 ans (par exemple 23-33 ans, 34-44 ans, 45-55 ans, etc.). Ce système, inspiré de l'athlétisme et des fédérations cyclistes voisines, permettrait à chacun de se mesurer à des cyclistes de sa génération, tout en étant plus simple et lisible. Des épreuves « toutes catégories » ou des classements scratch continueraient d'exister pour préserver l'émulation intergénérationnelle, mais ces catégories d'âge offriraient un cadre plus équitable et attractif pour les amateurs plus âgés, incitant bon nombre d'anciens coureurs à rester en lice plus longtemps. Par ailleurs, nous favoriserons le décroisement des catégories dès les jeunes : en fonction de son niveau, un cadet particulièrement talentueux pourrait être autorisé à participer à des épreuves juniors, un junior surclassé chez les espoirs, etc., de manière à ne pas brider la progression des meilleurs éléments. L'objectif est de sortir de la culture du résultat brut par catégorie pour encourager une approche centrée sur la performance et la progression personnelle, à l'instar des courses hors stade en athlétisme où chacun vise d'abord un temps de référence et où les classements par âge coexistent avec un classement général.
- Σ **Accompagner la féminisation du bénévolat, de l'encadrement et de l'arbitrage** : Un des axes transversaux de notre projet est la féminisation à tous les niveaux (voir aussi chapitres 1, 5 et 7). Au niveau des clubs, cela signifie encourager plus de femmes à prendre des responsabilités (secrétaire, trésorière, voire présidente de club), à devenir entraîneuses ou éducatrices, et à officier comme arbitres lors des épreuves. La FFC mettra en place des plans de formation spécifiques pour les femmes bénévoles, avec éventuellement un système de marrainage par des dirigeantes ou arbitres expérimentées. Des objectifs chiffrés seront définis (par ex. doubler le nombre de femmes arbitres d'ici 4 ans, atteindre la parité dans les postes de secrétaires de club, etc.). L'enjeu est double : profiter d'un réservoir de bénévoles actuellement sous-représenté, et apporter un regard neuf sur le fonctionnement des clubs. Des parcours féminins inspirants seront mis en avant dans la communication fédérale pour servir de modèles (par ex. tel club dont l'équipe

d'encadrement est majoritairement féminine, telle arbitre officiant sur des épreuves nationales...). La féminisation du cyclisme passe aussi par là : des clubs plus mixtes et inclusifs attireront davantage de pratiquantes, jeunes ou adultes.

- Σ **Soutenir les clubs des territoires ultramarins** : La France d'Outre-mer compte de nombreux cyclistes passionnés, mais leurs clubs font face à des contraintes particulières (éloignement géographique, coûts accrus, nombre limité d'épreuves locales, etc.). Nous proposons de créer un plan spécifique Outre-mer au sein de la FFC. Celui-ci comportera plusieurs volets :
- Aide aux déplacements : Négocier avec les compagnies aériennes des tarifs préférentiels pour les voyages des clubs ultramarins vers la métropole ou entre îles à l'occasion des championnats (tarifs de groupe, franchise bagage vélo gratuite...). Faciliter également le convoyage de matériel sportif.
 - Échanges sportifs bilatéraux : Mettre en place des jumelages entre des clubs/ligues de l'Hexagone et d'Outre-mer (par exemple un club de la Réunion jumelé avec un club de la région PACA) afin d'organiser des tournées, des stages communs, ou l'accueil de jeunes coureurs ultramarins en métropole au sein de structures d'entraînement pendant l'été. Ces expériences d'immersion renforcent le niveau sportif et les liens humains.
 - Accompagnement structurel : Aider à la création d'écoles de cyclisme locales, en envoyant du matériel (vélos, casques) et des cadres techniques en mission d'appui. Intégrer les spécificités ultramarines dans les formations fédérales (par exemple, en dépêchant sur place des formateurs au lieu de faire venir systématiquement les éducateurs en métropole). S'assurer également que le calendrier national réserve des créneaux aux compétitions ultramarines pour éviter les chevauchements pénalisant leur visibilité.
 - Reconnaissance et intégration : Impliquer davantage les territoires ultramarins dans la vie fédérale, via des invitations aux stages nationaux pour les meilleurs éléments, la présence de représentants ultramarins dans les commissions sportives, etc. L'objectif est de ne plus considérer ces territoires comme périphériques, mais bien comme une composante à part entière du cyclisme français horizon 2040.

Deux maîtres-mots guideront ce plan Outre-mer : simplification (des démarches, des circuits de décision) et mutualisation (des moyens entre la métropole et l'Outre-mer, ainsi qu'entre territoires ultramarins eux-mêmes). L'ensemble des mesures visera très concrètement les clubs locaux, pour leur donner les mêmes opportunités qu'en métropole et les intégrer pleinement au projet fédéral.

Exemples inspirants d'autres disciplines : D'autres fédérations sportives ont su dynamiser leur réseau de clubs et attirer de nouveaux publics en faisant preuve d'innovation et d'ouverture. Deux cas méritent d'être cités :

- Le triathlon : Encore marginal il y a 20 ans, le triathlon français a connu une croissance rapide des licenciés en multipliant les formats de pratique et en valorisant la convivialité. La Fédération Française de Triathlon a permis l'essor des formats courts et accessibles (triathlons « découverte », relais mixtes, aquathlons) aux côtés des épreuves longues distances. Cette diversification a attiré un public large, souvent familial, et amené de nouveaux bénévoles. Surtout, le triathlon a été pionnier dans l'organisation d'événements où cohabitent épreuves élite et populaires : sur beaucoup de triathlons, les amateurs s'élancent le matin et les championnats de France élite ont lieu l'après-midi sur le même site, créant une émulation. Le cyclisme pourrait s'en inspirer pour certaines manifestations (par exemple, des courses populaires ou jeunes le matin, suivies d'une course fédérale l'après-midi sur un même circuit). Par ailleurs, la FF Triathlon a développé des outils numériques performants pour la gestion des clubs et des résultats, facilitant énormément le travail des bénévoles.

- L'athlétisme : Confrontée il y a quelques années à une érosion de ses licenciés « traditionnels », la Fédération Française d'Athlétisme a su capter le phénomène du running grand public. Plutôt que de laisser les coureurs hors stade à l'écart, elle a créé la plateforme « J'aime Courir » et proposé des licences loisir « Running » à tarif réduit, donnant accès à des entraînements encadrés et à des dossards sur des courses partenaires[16]. Résultat : des dizaines de milliers de joggeurs occasionnels sont entrés dans le giron fédéral, apportant un souffle nouveau aux clubs d'athlétisme, tout en maintenant leur pratique libre. De plus, l'athlétisme a professionnalisé l'accueil des pratiquants (parcours balisés, challenges corporatifs, etc.). Notre Fédération de cyclisme peut elle aussi s'ouvrir à ces cyclistes d'un jour ou de toujours qui n'imaginent pas spontanément prendre une licence. En développant, par exemple, un réseau de randonnées cycloportives labellisées FFC, ouvertes aux non-licenciés avec une assurance journée, on pourra progressivement fédérer cette base de pratiquants loisirs et les orienter éventuellement vers les clubs.

Ces exemples montrent qu'innovation, accueil bienveillant des nouveaux publics et simplification sont les clés pour redynamiser les clubs. En appliquant ces principes au cyclisme, en allégeant la charge pesant sur nos précieux bénévoles et en valorisant leur engagement, la FFC renouera avec la base. Notre vision La Fédé pour Tous place clairement les clubs au cœur de l'édifice : une Fédération forte est d'abord une Fédération qui soutient ses clubs de terrain, car c'est là que bat le cœur du cyclisme français.



4. Un nouveau modèle économique au service du terrain

Le modèle économique actuel de la FFC est souvent perçu comme déséquilibré et trop centralisé. Les clubs et les organisateurs contribuent financièrement (licences, engagements, parts sur les inscriptions aux courses, vente de cartons publicitaires lors des épreuves...) sans toujours en voir suffisamment les retombées sur le terrain. La Fédération, quant à elle, dépend encore fortement des licences et des subventions publiques, tandis que les revenus de partenariats ou d'exploitation médiatique restent limités. Pour La Fédé pour Tous, il est impératif de refonder le modèle économique de manière à la fois plus équitable envers les clubs et plus ambitieuse dans la recherche de ressources nouvelles. Une fédération sportive moderne doit redonner du pouvoir économique à sa base tout en développant de nouveaux gisements de financement pour accompagner son développement.

Constat : Actuellement, de nombreux dirigeants de clubs ont l'impression d'une Fédération « à sens unique » qui collecte plus qu'elle ne redistribue. Par exemple, le coût des licences peut apparaître élevé pour un retour jugé faible au niveau local. De même, l'organisation de compétitions engendre des frais (arbitres, sécurité, droits fédéraux) qui pèsent sur les clubs sans qu'un soutien financier proportionné vienne compenser. Ce ressentiment contribue au fossé institutionnel évoqué précédemment. Par ailleurs, la FFC, malgré quelques sponsors, n'a pas encore exploité tout le potentiel de monétisation de ses contenus et de son image (voir chapitre 8). Il en résulte un budget contraint, limitant les actions en faveur du développement du cyclisme. En clair, augmenter les licences ou les prélèvements actuellement, alors que de nombreuses épreuves s'annulent faute de participants, serait un non-sens : c'est bien en optimisant nos dépenses et en trouvant d'autres revenus qu'il faut agir, pas en ponctionnant davantage les clubs et les licenciés. L'objectif est donc double : mieux répartir les ressources existantes et créer de nouvelles ressources – toujours dans l'intérêt du cyclisme français.

Objectif Horizon 2040 : Parvenir à un modèle économique solidaire et durable où chaque euro investi par un licencié ou un club se traduit, directement ou indirectement, par un bénéfice pour le terrain (formation, aide matérielle, services rendus). D'autre part, augmenter significativement la part des recettes issues de partenaires privés, de la médiatisation et d'initiatives innovantes, afin de diminuer la pression financière sur les clubs et les licenciés. En 2040, la FFC devrait idéalement pouvoir abaisser le coût des licences et des engagements grâce à ces recettes additionnelles, tout en finançant davantage de projets de développement.

Propositions pour un nouveau modèle économique :

- Σ **Diminuer progressivement la dépendance aux licences** : À court terme, la licence demeure une ressource principale, mais à l'horizon 2040 nous souhaitons qu'elle ne représente plus qu'une part minoritaire des revenus fédéraux. Pour y parvenir, il faut accroître les revenus externes (voir sponsoring et médias au chap. 8). Toute nouvelle recette importante (par exemple, une nouvelle famille de partenaires, une meilleure valorisation des contenus médias) devra être en partie réaffectée à la baisse ou à la stabilisation des tarifs des licences. Nous prenons l'engagement que, durant la mandature à venir, le prix de la licence compétition n'augmentera pas. Mieux, le prix de la licence loisir sera revu à la baisse pour encourager le pratiquant occasionnel à rejoindre la FFC. À plus long terme, une hypothèse pourrait être de supprimer purement et simplement la part fédérale des licences jeunes (jusqu'à 16 ans), afin de lever tout frein financier à la pratique des mineurs – le manque à gagner étant alors compensé par des sponsors et subventions fléchés vers la jeunesse. Par ailleurs, nous explorerons de nouvelles formules de licence pour élargir notre base : par exemple des licences familiales (pour inciter parents et enfants à adhérer

ensemble) ou des licences de courte durée « découverte », à tarif réduit, pour les pratiquants occasionnels. L'idée est d'offrir une palette d'adhésions plus flexible et attractive, en lien avec les attentes des différents publics.

- Σ **Rediriger les ressources financières vers les clubs** : Financer le développement à la base est notre priorité. Concrètement, cela passe par plusieurs mécanismes. D'abord, l'instauration d'un fonds de solidarité clubs alimenté par une fraction fixe de certaines recettes fédérales (par exemple 5% des partenariats privés nationaux, ou une partie des bénéfices générés par de grands événements internationaux organisés en France). Ce fonds servirait à apporter des aides directes : dotations en matériel pour les écoles de cyclisme, soutien aux clubs en difficulté financière, cofinancement de postes d'agent de développement dans les comités départementaux, etc. Ensuite, la révision de la politique de subventions aux clubs : il faudra la rendre plus transparente et orientée vers l'incitation. Nous proposons de bonifier les subventions (ou abattements sur cotisation fédérale) aux clubs qui atteignent certains objectifs de développement – par exemple, une prime au club qui crée une section féminine ou handisport, ou qui organise une nouvelle épreuve après plusieurs années d'inactivité. Enfin, le développement d'une boutique fédérale en ligne (merchandising) dont une partie des bénéfices serait reversée aux clubs sous forme de bons d'achat. Par exemple, un club dont les licenciés commandent X maillots sur la boutique FFC pourrait recevoir Y euros de bonification à utiliser pour du matériel fédéral (dossards, rubalise...) la saison suivante.
- Σ **Autonomiser les clubs dans la recherche de partenariats locaux** : Actuellement, certains clubs se plaignent de restrictions dans le choix de leurs sponsors (par crainte de conflits avec des partenaires nationaux de la FFC ou de la Ligue). Nous voulons assouplir ces règles et donner le feu vert aux clubs pour développer pleinement leurs propres partenariats, y compris pour leurs courses ou leurs équipes, tant que cela ne va pas explicitement à l'encontre de contrats majeurs de la Fédération. Il faut sortir d'une logique de rareté pour aller vers une logique d'abondance : plus il y a de partenaires intéressés par le cyclisme – à tous les échelons – mieux c'est pour tout le monde. Par exemple, si un club labellisé National (anciennement DN1) décroche un sponsor-titre local important, la Fédération l'accompagnera au lieu de le contraindre, et adaptera éventuellement ses propres accords pour éviter les conflits frontaux. On peut imaginer des exclusivités segmentées : tel secteur d'activité pourrait être réservé à un partenaire national, tandis qu'un acteur local du même secteur pourrait soutenir un club de sa région sans interférence. Redonner du pouvoir économique aux clubs, c'est leur permettre de voler de leurs propres ailes en matière de marketing local, tout en fournissant un cadre juridique clair pour les y aider (modèles de contrats de sponsoring, conseils sur le mécénat, via la cellule d'accompagnement évoquée au chapitre 3).
- Σ **Développer des circuits courts de financement participatif** : L'essor des plateformes de financement participatif (crowdfunding) est une opportunité à saisir pour financer des projets cyclistes locaux. Nous proposerons la création d'une plateforme en ligne baptisée par exemple « Je pédale – Je finance », dédiée aux clubs et aux organisations cyclistes. Sur ce site, un club pourra lancer une campagne de collecte de fonds pour un projet précis (achat d'un minibus, organisation d'un tour cycliste régional, rénovation d'un vélodrome...). Les particuliers amoureux de vélo, anciens membres du club, commerçants du coin, etc., pourront y contribuer facilement. La FFC apporterait un soutien en communication pour promouvoir ces campagnes et pourrait abonder certaines cagnottes (effet de levier en offrant 1 € pour 5 € collectés, par exemple, sur des projets jugés structurants). Ce crowdfunding local renforcerait le lien entre le club et son territoire, et offrirait une alternative au schéma classique subvention/sponsor. De même, nous encouragerons la création de fonds de dotation ou de fondations locales dédiées au cyclisme, permet-

tant de flécher l'épargne de mécènes vers des causes d'intérêt général (la promotion du vélo auprès des jeunes, etc.), avec les avantages fiscaux associés.

- Σ **Repenser la répartition des revenus des grands événements** : Lorsque la France accueille de grands championnats (du monde, d'Europe) ou organise de nouvelles épreuves internationales lucratives, il est essentiel que l'héritage profite aux structures locales. D'un point de vue économique, cela doit se traduire par un mécanisme de redistribution des excédents financiers. Par exemple, si les Championnats du Monde 2027 en Haute-Savoie génèrent un bénéfice, une partie de celui-ci devrait être fléchée vers un fonds de développement pour les clubs français, notamment ceux impliqués dans l'événement (organisation de courses annexes, écoles de cyclisme locales). Plus généralement, nous veillerons à intégrer dans chaque dossier de candidature à un grand événement un plan d'héritage concret (investissements durables en équipements, programmes de promotion du vélo avant/après l'événement, etc.). Il ne s'agit pas seulement d'accueillir des compétitions de prestige, mais d'en faire un levier de développement pour tout le cyclisme français.

(Le chapitre 4 se poursuit avec d'autres propositions sur la diversification des recettes, la valorisation médiatique au chapitre 8, etc. Pour des raisons de lisibilité, nous passons au chapitre suivant, sachant que toutes ces mesures économiques convergent vers un même but : alléger les charges pesant sur les clubs et investir dans le terrain.)



5. Détection et formation des talents

La formation des jeunes cyclistes est l'une des clés pour assurer le renouvellement des élites. Grâce aux clubs, aux écoles de cyclisme et aux structures de formation, la France a vu émerger de nombreux champions. Néanmoins, des améliorations sont possibles pour détecter plus systématiquement les talents, notamment dans des publics ou des disciplines parfois négligés, et pour accompagner les meilleurs jusqu'au plus haut niveau.

Constat : Le vivier de jeunes cyclistes est large, mais le repérage des futurs champions reste perfectible. Le fossé entre les juniors et le niveau élite est difficile à franchir : beaucoup de jeunes talentueux arrêtent tôt faute de structure pour les accueillir dans la durée. Par ailleurs, l'identification des talents repose encore beaucoup sur l'intuition de quelques encadrants, et moins sur des critères objectifs ou une prospection systématique. Nous risquons de passer à côté de futurs champions, notamment dans des poches de population moins impliquées historiquement (jeunes des milieux urbains, ultramarins, ou même talents tardifs qui brillent sur des plateformes d'entraînement virtuelles). Enfin, la gestion du haut niveau manque parfois de stabilité et de vision à long terme : les projets sont trop dépendants des résultats à court terme ou des personnes en place, comme l'a montré la « crise de la piste » post-Tokyo.

Objectif Horizon 2040 : Bâtir une filière d'excellence complète, des écoles de cyclisme jusqu'aux podiums internationaux, qui soit l'une des meilleures au monde. D'ici 2040, nous voulons que la France retrouve une position de leader dans des disciplines comme la piste et le BMX, tout en maintenant son haut niveau en VTT et en progressant fortement en cyclisme féminin sur route. Chaque génération de jeunes cyclistes (U17, U19, Espoirs) doit voir éclore des talents capables de briller ensuite chez les professionnels ou en championnats du monde. Pour cela, la détection précoce sera renforcée, les parcours de formation seront clarifiés, et les passerelles entre niveaux (clubs amateurs / équipes professionnelles) mieux sécurisées. Aucun champion potentiel ne doit rester sur le bord de la route faute d'avoir été repéré ou accompagné.

Propositions pour la détection et la formation :

- Σ **Établir un plan national de détection des 13-19 ans** : Nous proposons un programme structuré de détection, appelé provisoirement « Génération 2040 », qui suivra les jeunes cyclistes tout au long de leurs années de formation. Ce plan combine plusieurs approches complémentaires :
- Détection par la compétition - s'appuyer sur le maillage des courses locales et régionales. Chaque grande ligue géographique (Nord, Sud, Est, Ouest), en lien avec les comités départementaux de son territoire, organisera des journées de détection U13/U15 (minimes et cadets), sous forme de mini-compétitions ou de tests physiques (contre-la-montre court, exercices d'adresse, etc.). Les meilleurs profils seront repérés tôt, et leur progression suivie d'année en année.
 - Détection en milieu scolaire - renforcer le lien avec l'UNSS et l'Ugsl (fédérations de sport scolaire) pour identifier les jeunes pratiquant le VTT, le BMX ou le cyclisme sur route à l'école. Créer des sections sportives scolaires dans les collèges/lycées là où il y a des clubs dynamiques à proximité, afin que les jeunes puissent allier études et cyclisme. Dans ces sections, faire passer chaque année des tests physiques standardisés (VO2max, PMA, tests de sprint) dont les données remontent à la FFC pour repérer des valeurs hors normes.
 - Détection via les tests fédéraux - réhabiliter et moderniser les tests nationaux de la DTN (ex : tests de détection cadets-juniors). Plutôt que des tests sur piste parfois décourageants, utiliser les nouvelles technologies : tests sur home-trainer connecté mesurant la puissance, tests de sprint départ arrêté pour la filière vitesse, etc. L'idée est d'avoir un profilage multidisciplinaire de chaque jeune : on pour-

ra ainsi détecter qu'un cadet A excelle en sprint pur et l'orienter vers la piste, qu'un autre a une PMA exceptionnelle à 17 ans et le suivre pour le cyclisme sur route, etc.

- Utilisation de l'e-cycling et des données connectées - c'est une innovation phare de notre projet. Beaucoup de jeunes (et moins jeunes) roulent aujourd'hui sur des plateformes virtuelles (Zwift, MyWhoosh, TrainerRoad...) ou partagent leurs données sur Strava. La FFC doit investir cet espace numérique pour y dénicher des talents cachés. Nous créerons, en partenariat avec ces plateformes, des événements de détection en ligne : par exemple un challenge MyWhoosh ouvert aux 15-18 ans, avec des parcours spécifiques (montée virtuelle de cols, course plate) et un classement national. Les puissances développées et les résultats permettront d'identifier des jeunes qui ne courent peut-être pas encore en club mais présentent des aptitudes hors du commun. Ceux-là seront contactés et invités à passer des tests en conditions réelles. Par ailleurs, nous encouragerons la tenue de championnats de France e-cycling officiels, dont les lauréats juniors pourraient obtenir des wild cards pour intégrer des stages nationaux ou participer à des courses sur route de niveau national, afin de vérifier leur talent dans le monde réel.
- Suivi personnalisé des espoirs - tous les athlètes repérés via ces canaux seront inscrits dans une base de données fédérale et suivis régulièrement par les CTS (conseillers techniques sportifs) et entraîneurs nationaux. Il s'agit de ne pas se limiter à une photo à l'instant T, mais de mesurer la progression sur plusieurs années. Un cadet repéré mais en stagnation pourra bénéficier de conseils pour adapter son entraînement, etc. La Fédération mettra en place un "passeport talent" pour chaque jeune identifié, qui le suivra jusqu'en catégorie Espoirs, avec bilan annuel, objectifs et orientation vers la discipline la plus adéquate.

(La suite du dispositif « haut niveau » est abordée au chapitre suivant, notamment la continuité junior-espoirs-élite et la réforme de la gestion des équipes de France.)



6. Haut niveau : vers les podiums internationaux

Pour compléter les actions de détection et de formation décrites précédemment, il convient de sécuriser la transition vers le haut niveau et de structurer l'élite du cyclisme français sur le long terme. Le fossé entre les rangs amateurs et le monde professionnel doit être comblé par des tremplins efficaces, et la gestion des équipes nationales modernisée. L'objectif est de créer les conditions d'une réussite durable de nos athlètes sur la scène mondiale.

Propositions pour préparer les champions de demain :

Σ **Garantir la continuité entre juniors, Espoirs et élites** : Le passage en catégorie Espoirs (U23) puis dans le monde professionnel est un point critique où beaucoup de jeunes prometteurs se perdent. Il faut consolider les structures passerelles et offrir à chaque talent une chance de progression :

- Valoriser et renforcer les clubs de haut niveau amateurs - Les équipes de Nationale 1 (ex-DN1) doivent être de véritables tremplins vers le professionnalisme. Dans notre nouvelle nomenclature sans hiérarchie rigide, il s'agit des clubs labellisés National. La FFC, en collaboration avec la Ligue Nationale de Cyclisme (LNC) et les équipes professionnelles, encouragera la création d'équipes réserves (pour les UCI WorldTeams françaises notamment) ou de partenariats formalisés entre un club National et une équipe pro. Ainsi, chaque talent sortant des rangs juniors devrait avoir une place soit dans une structure National, soit directement en centre de formation d'une équipe pro, afin de ne pas le perdre en route. En complément, il faut revoir complètement l'organisation des équipes amateurs de « Division Nationale » sur route. Aujourd'hui subdivisé en plusieurs divisions (DN1, DN2, DN3), ce système pourrait être simplifié en ne conservant que deux niveaux nationaux, plus lisibles et plus accessibles. Les critères d'accès à ces niveaux seraient largement assouplis : par exemple, ne plus imposer systématiquement la présence de salariés dans l'encadrement des clubs, afin de laisser chaque structure libre de son organisation interne. Parallèlement, une rémunération des coureurs pourrait être autorisée mais encadrée par un plafond, afin d'éviter la surenchère financière entre clubs tout en respectant le droit social (finies les « indemnités déguisées » et autres détournements de statuts civiques pour payer les athlètes). Quant à la Coupe de France des clubs, telle qu'elle existe aujourd'hui, elle mérite d'être repensée car son format actuel suscite peu d'enthousiasme. Plutôt que d'imposer un calendrier de manches parfois artificielles, nous pourrions nous appuyer sur le riche patrimoine des épreuves amateurs historiques. Par exemple, mettre en place un classement national type Challenge Raymond Poulidor, regroupant les résultats des grandes classiques amateurs réputées. Chaque équipe serait libre de courir les épreuves les plus judicieuses en fonction de ses objectifs et de sa position au classement, ce qui redonnerait du sens et de l'intérêt à la compétition tout au long de la saison (les clubs choisissant leur propre chemin vers le titre, plutôt que de suivre un circuit figé).

- Créer de nouvelles épreuves pour les Espoirs - Nous souhaitons renforcer le calendrier national U23. Par exemple, relancer une Route de France « Espoirs - France » (le Tour de l'Avenir actuel étant international et très sélectif, beaucoup de Français n'y ont pas accès), ou un Challenge France Espoirs avec plusieurs manches sur l'année. Un projet pourrait consister à s'appuyer sur des courses par étapes U23 (Ex. : Tour du Loir-et-Cher Espoirs, etc.) en soutenant financièrement les organisateurs via un fonds spécial. À l'étranger, l'Italie organise chaque année un Tour d'Italie Espoirs (Giro Next Gen) qui a révélé de nombreux champions locaux, et la Belgique propose un calendrier très dense de kermesses ouvertes aux espoirs. La France doit offrir, elle aussi, un terrain d'expression suffisant à ses jeunes pour progresser et se montrer.

– Suivi des athlètes à la sortie des rangs Espoirs – Dans des disciplines comme la piste, le BMX ou le VTT de descente, où le professionnalisme est moins structuré qu'en cyclisme sur route, la FFC doit assurer la transition des meilleurs éléments. Par exemple, prolonger l'accompagnement des meilleurs pistards Espoirs au-delà de 23 ans en les intégrant au Groupe Élite Piste même s'ils ne sont pas immédiatement médaillés, afin d'éviter le gâchis de talents « perdus entre deux eaux ». De même en BMX ou en VTT, soutenir les athlètes de 22-25 ans qui progressent un peu plus tard. L'idée est d'adopter une vision à long terme du développement de nos athlètes, avec des plans de progression individualisés jusqu'à maturité sportive.

Σ **Revoir l'organisation de la DTN et des équipes de France** : La Direction Technique Nationale (DTN) doit être le chef d'orchestre du haut niveau. Nous préconisons une réorganisation fonctionnelle pour la rendre plus efficace et au service des athlètes :

- Segmenter par discipline, mutualiser les expertises – Chaque discipline (route, piste, VTT, BMX, cyclo-cross, etc.) doit avoir un référent au sein de la DTN (un entraîneur national responsable), mais les ressources en sciences du sport devraient être mutualisées entre disciplines. Ainsi, un pôle « performance & innovation » transversal fournirait aux entraîneurs de chaque discipline des outils modernisés (capteurs de puissance et de positionnement, suivi GPS en direct pendant les courses, data scientists pour analyser les stratégies en course, etc.). L'idée est de combler tout retard technologique éventuel et de diffuser les meilleures pratiques d'une discipline à l'autre (par ex., appliquer aux routiers certaines méthodes d'entraînement PMA éprouvées en VTT, etc.).
- Stabilité et expertise – Nommer les entraîneurs nationaux sur des cycles olympiques de 4 ans minimum, pour leur laisser le temps de construire des projets. Éviter les changements précipités après une contre-performance ponctuelle. Au besoin, aller chercher des compétences à l'international dans les domaines où nous manquons d'entraîneurs formés : par exemple, recruter un expert étranger pour encadrer le sprint sur piste si nécessaire (à l'instar de la Fédération néerlandaise qui s'était attaché les services de doctorants) – Plan Piste 2024-2028 (et au-delà) – Déployer un plan de relance du cyclisme sur piste, discipline historiquement pourvoyeuse de médailles, mais en difficulté récente. Ce plan pourrait inclure la création d'un centre d'entraînement piste renforcé à Saint-Quentin-en-Yvelines, Hyères ou à Roubaix, où un groupe élite piste – regroupant les meilleurs éléments seniors et Espoirs – s'entraîne ensemble toute l'année, à l'image de ce que font les Britanniques ou les Australiens. Ce collectif bénéficierait d'un encadrement complet (entraîneurs, kiné, mécanicien) et d'un budget dédié pour les déplacements sur les Coupes du Monde. L'objectif serait aussi de reconstruire une équipe de France de poursuite et de vitesse capable de rivaliser pour l'or lors des prochains Jeux Olympiques (Los Angeles 2028, puis Brisbane 2032), en capitalisant sur cette dynamique de groupe. Un tel modèle pourrait ensuite être décliné pour d'autres disciplines (par exemple un groupe France BMX permanent basé sur une installation dédiée).
- Implication des athlètes dans les décisions – Mieux associer les coureurs de haut niveau à la vie de leur équipe nationale. Par exemple, instaurer une Commission des Athlètes au sein de la FFC, où des représentants élus des coureurs (hommes, femmes, route, VTT, etc.) donnent leur avis sur les calendriers, les sélections, les besoins en matériel. Un champion qui se sent écouté est un champion qui performe mieux, parce qu'il a confiance en sa Fédération et se sent partie prenante du projet.

Σ **Développer le cyclisme féminin de haut niveau** : Nous avons souligné en introduction l'importance de féminiser la gouvernance et la base. Au niveau sportif, cela se traduit par une attention accrue aux disciplines féminines. Nos propositions :

- Plus d'épreuves féminines et de visibilité – Inciter les organisateurs à créer des courses féminines là où elles manquent. Soutenir financièrement les nouveaux événements féminins (via la réduction des frais d'organisation mentionnée au chap. 3). La Fédération pourra elle-même prendre l'initiative de créer des épreuves si nécessaire, pour combler les « trous » du calendrier féminin national.
- Valorisation des championnes – Multiplier les occasions de mettre en avant nos athlètes féminines de haut niveau. Par exemple, développer un circuit de conférences ou stages où des championnes viennent échanger avec de jeunes cyclistes filles, pour inspirer la relève. Ou encore, s'assurer que les événements médiatiques de la FFC (présentations, galas) donnent une place égale aux femmes.
- Encadrement technique au féminin – Encourager l'accession de femmes à des postes de management sportif (directrices sportives, entraîneuses nationales, membres de l'encadrement des équipes de France). Atteindre la parité dans l'équipe d'encadrement d'une sélection est un objectif : par exemple, former autant de mécaniciennes que de mécaniciens d'ici 2030. La FFC pourrait soutenir financièrement la formation de femmes aux métiers techniques du cyclisme (mécanique, kinésithérapie sportive, etc.), voire expérimenter la création d'une équipe de France féminine encadrée à 100% par des femmes – pourquoi pas sous la direction d'une ancienne coureuse internationale française, ce qui serait un symbole fort et inspirant.

(Le chapitre 6 se poursuit avec d'autres actions pour le haut niveau, mais les éléments principaux ont été couverts. Nous insistons sur le fait que toutes ces mesures seront élaborées en concertation avec les acteurs de terrain et ajustées en fonction des retours des athlètes et entraîneurs.)



7. Une gouvernance participative et paritaire

Réussir la transformation de la Fédération et concrétiser les ambitions présentées dans ce Livre Blanc nécessitent une évolution profonde de la gouvernance de la FFC. Il s'agit à la fois d'ouvrir plus largement l'institution à ses membres (clubs, licenciés, partenaires) et de moderniser son fonctionnement interne par plus de transparence, d'efficacité et de diversité. La Fédé pour Tous propose une vision d'une fédération plus démocratique, plus inclusive, et résolument tournée vers l'avenir.

Constat : Historiquement, la gouvernance de la FFC s'est appuyée sur un modèle assez centralisé et pyramidal, où le pouvoir de décision était surtout concentré dans les mains des comités régionaux via un système de délégués (certains qualifiaient ce modèle de « sénatorial »). Les clubs et licenciés de base avaient peu de poids direct dans les orientations stratégiques. Cette situation a contribué au sentiment de déconnexion entre la Fédération et le terrain. Heureusement, une évolution législative récente, issue de la loi du 2 mars 2022 visant à démocratiser le sport, a modifié le mode de scrutin fédéral en renforçant la voix des clubs et des licenciés dans les votes. C'est une avancée majeure vers plus de démocratie interne. Pour résumer, le poids des clubs devait peser pour 50% dans le résultat. Chaque fédération sportive a donc librement adapté cette règle à ses contraintes ou ses commodités. Cependant, la gouvernance ne se limite pas aux élections : il faut également améliorer la composition des instances (notamment en termes de parité et de compétences variées), la prise en compte des parties prenantes externes, et l'adaptation aux nouveaux enjeux (digitalisation, éthique, développement durable). Actuellement, la représentation féminine reste insuffisante dans les organes dirigeants, et la collaboration avec d'autres entités du cyclisme (ex : autres fédérations, Ligue professionnelle) pourrait être optimisée.

Objectif Horizon 2040 : Bâtir une gouvernance fédérale exemplaire, qui soit un reflet fidèle de la diversité du cyclisme français. Concrètement, cela signifie viser la parité femmes-hommes dans toutes les instances dirigeantes, intégrer davantage de jeunes, d'athlètes en activité ou récemment retraités, et de profils aux compétences variées (marketing, juridique, médical, numérique...) au sein des commissions et du Bureau Exécutif. Sur le plan démocratique, l'objectif est que chaque club et chaque licencié se sente réellement acteur de la vie fédérale, consulté et écouté régulièrement. Enfin, la FFC devra s'inscrire dans une logique d'ouverture et de coopération avec son écosystème : autres fédérations cyclistes, institutions publiques, partenaires privés, et même d'autres sports pour échanger les bonnes pratiques.

Propositions pour une gouvernance ouverte et paritaire :

- Σ **Renforcer la démocratie interne et la participation des clubs/licenciés** : Tirant parti du nouveau mode de scrutin où clubs et licenciés pèsent désormais autant que les délégués des comités régionaux et départementaux, nous veillerons à son application effective et transparente. Chaque assemblée générale électorale devra être préparée avec un véritable débat d'orientations, impliquant les clubs via des réunions de territoire (par département ou région) afin de faire remonter les attentes. Néanmoins, ce nouveau système électoral comporte encore des biais qu'il convient de corriger pour aller plus loin dans la démocratie interne. En effet :
 - Les mineurs de moins de 16 ans sont aujourd'hui intégrés dans le calcul du nombre de voix attribuées aux clubs, alors qu'ils n'ont juridiquement pas le droit de vote dans une association. Cela fausse la représentativité et gonfle artificiellement le poids de certains clubs.
 - Les délégués des comités régionaux disposent d'un poids considérable dans le collège électoral. Or, ces comités sont des organes déconcentrés de la Fédération, dépendants

directement de son fonctionnement central. Ils ne peuvent donc être considérés comme des acteurs neutres, ce qui fragilise l'équilibre démocratique du scrutin.

En clair, le système actuel entretient une double distorsion — au détriment des clubs et de leurs licenciés. C'est pourquoi nous proposons d'ouvrir le débat sur deux pistes de réforme du mode de scrutin fédéral :

1. **Aménager l'actuel scrutin à deux collèges** – Corriger les biais, tout en gardant l'architecture existante. D'une part, seuls les licenciés âgés de plus de 16 ans seraient pris en compte dans l'attribution des voix aux clubs (retrouvant ainsi une base électorale cohérente). D'autre part, le barème des voix par club serait rendu plus progressif : par exemple 1 voix pour un club de 1 à 50 licenciés (de plus de 16 ans), 2 voix de 51 à 150 licenciés, 3 voix de 151 à 300 licenciés, 4 voix au-delà de 300 licenciés. Par ailleurs, le vote des délégués (comités régionaux, membres du Conseil fédéral, etc.) devrait gagner en transparence et en objectivité : soit en le rendant public et nominatif (chaque grand électeur assume publiquement son vote), soit en le subordonnant à un vote d'orientation démocratique adopté en conseil d'administration de chaque comité (le délégué portant alors un nombre de voix proportionnel au poids des licenciés de son territoire et votant conformément à la décision collégiale de son comité). Un tel aménagement conserverait une pondération entre la voix des clubs et celle des structures, mais réduirait fortement les dérives actuelles en redonnant de l'importance aux clubs de base.
2. **Instaurer une élection fédérale pleinement démocratique** – La voie la plus directe et la plus transparente : donner la parole à tous les licenciés. Chaque licencié de plus de 16 ans disposerait d'une voix pour élire directement le président de la Fédération Française de Cyclisme. Le vote serait organisé de manière électronique sécurisée et vérifiée, garantissant à la fois accessibilité et sincérité. Ce système mettrait fin aux intermédiaires et redonnerait du sens au rôle de chaque adhérent, en plaçant la Fédération en cohérence avec les valeurs démocratiques modernes (un adhérent = une voix).

Ces deux options méritent d'être discutées sans a priori. La première améliorerait le système actuel en corrigeant ses failles, la seconde opérerait une rupture démocratique claire en faisant confiance directement aux licenciés. Le débat est ouvert : l'essentiel est de rapprocher durablement la Fédération de sa base et de moderniser son fonctionnement.

En dehors des élections, nous instaurerons un rituel de consultation annuelle des clubs sur les grandes décisions (via questionnaire en ligne ou assises territoriales). Par exemple, consulter sur « Faut-il modifier telle règle sportive ? Quelle priorité de dépense pour le budget excédentaire ? ». Les résultats de ces consultations, bien que non contraignants juridiquement, seront publiés et discutés en Comité Directeur, pour que la base influence réellement les décisions. Par ailleurs, un représentant des licenciés individuels (non rattachés à un club, comme c'est le cas de nombreux pratiquants cycloportifs) pourrait être intégré au Conseil Fédéral afin de donner une voix à cette catégorie en croissance. L'ensemble de ces mesures visent à ce que chaque licencié se sente partie prenante de la vie fédérale.

- Σ **Consolider et étendre la parité dans les instances** : La parité est désormais acquise au Bureau exécutif et inscrite dans le processus électif du Conseil fédéral ; elle est largement effective dans les conseils d'administration des ligues régionales. Le principal défi se situe à l'échelon départemental, où la crise du bénévolat rend plus difficile l'atteinte d'équipes dirigeantes mixtes et renouvelées. Notre objectif n'est donc plus d'ériger de nouveaux principes, mais de consolider les acquis et d'étendre concrètement la parité là où elle manque encore, sans alourdir la charge des structures ni décourager les bonnes volontés. Pistes d'action (amendables) centrées sur les comités départementaux : Cibles

progressives : viser ≥ 40 % de chaque sexe dans les bureaux départementaux à court terme, avec un cap paritaire d'ici 2032 (et suivi annuel public des indicateurs). Recrutement & vivier : campagnes locales « Rejoignez le comité », binômes paritaires sur les postes clés, passerelles depuis les clubs (repérage de dirigeantes, arbitres, encadrantes) et programme de mentorat régional adossé aux ligues. Levier pratique : horaires et visioconférences adaptés, micro-engagements (missions de 3-6 mois), prise en charge garde d'enfants / frais lorsque possible, kits de prise de fonction et modules e-learning courts. Incitations : bonus de subventions ou priorités d'accompagnement pour les comités qui progressent vers la mixité, Trophées territoires paritaires valorisant les exemples inspirants. Gouvernance transversale : la commission fédérale « Femmes & cyclisme » garde un rôle de pilotage, mais priorise l'appui aux départements (réseau de référentes, partage de bonnes pratiques, outils de recrutement). Cette démarche vise une parité vécue (fonctionnelle et durable), pas seulement réglementaire. Elle repose sur des solutions pratico-pratiques pour lever les freins du bénévolat, et reste ouverte au débat et aux ajustements selon les réalités de chaque territoire.

Σ **Impliquer davantage les athlètes et les clubs dans la gouvernance courante** : La création d'une Commission des Athlètes de haut niveau, élue par leurs pairs, apportera la voix des sportifs dans les décisions fédérales. Cette commission pourra envoyer des représentants aux réunions du Bureau Exécutif lorsque des sujets liés au haut niveau sont discutés, afin de formuler un avis consultatif. De même, nous proposons qu'à terme un siège du Comité Directeur de la FFC soit réservé à un représentant des clubs (élu spécifiquement par les clubs lors de l'AG) pour que la base club ait une voix directe dans l'instance suprême. Ce serait une innovation démocratique forte, symbolisant que la Fédé appartient d'abord aux clubs. Sur le plan local, nous inciterons les ligues régionales et les comités départementaux à adopter des pratiques similaires (ex : associer des capitaines de route, des représentants de coureurs formés localement, etc., à leurs instances dirigeantes).

Σ **Transparence et éthique** : Une gouvernance moderne se doit d'être transparente. Nous publierons chaque année un rapport d'activité détaillé, non seulement financier (voir chap. 4) mais aussi en termes d'éthique : suivi des indicateurs de parité, de diversité, bilan des éventuelles sanctions disciplinaires (dopage, incivilités) et des mesures prises. Un Code de bonne conduite renouvelé sera adopté pour les élus et dirigeants : non-cumul de certaines fonctions pour éviter les conflits d'intérêts, limitation du nombre de mandats successifs pour favoriser le renouvellement (par exemple, proposer dans les statuts de limiter à 3 mandats consécutifs la fonction de président de la FFC, afin de garantir une rotation régulière des idées). En interne, nous souhaitons développer un outil d'évaluation du Bureau Exécutif par les clubs : par exemple, tous les 2 ans, un questionnaire anonyme adressé aux présidents de club pour noter diverses dimensions (communication Fédé/clubs, satisfaction sur les actions menées, etc.), dont les résultats seront présentés en AG. C'est une forme de reddition de comptes périodique qui incitera à la réactivité et à l'amélioration continue de la gouvernance.

Σ **Ouverture aux autres fédérations et acteurs du cyclisme** : Sous le slogan d'une fédération pour tous, il y a l'idée d'abattre les cloisons historiques entre la FFC et les autres entités qui font vivre le cyclisme en France. Concrètement, nous proposons d'instaurer un « Conseil du Vélo français », se réunissant une fois par an, où siègeraient la FFC, mais aussi la FF Vélo (cyclotourisme), la FSGT et l'UFOLEP (organisations multisports gérant aussi des courses cyclistes), la Fédération Française Handisport (paracyclisme), etc. L'objectif : coordonner les calendriers pour éviter les collisions d'épreuves, harmoniser certaines règles, et mener des projets communs (par ex. campagne de sécurité, organisation conjointe de championnats quand c'est pertinent). Plutôt que de voir ces entités comme des concurrentes, il faut y voir des partenaires dans la promotion du vélo. Un exemple

concret : permettre à un licencié UFOLEP de participer facilement à une course FFC de niveau départemental, via une licence à la journée simplifiée, et vice versa. Actuellement, beaucoup de cyclosportifs jonglent entre plusieurs licences ; une reconnaissance mutuelle simplifierait leur vie et augmenterait la fréquentation des épreuves. Notre gouvernance ouverte recherchera un accord en ce sens avec les autres fédérations. De même, nous voulons renforcer les liens avec la Ligue Nationale de Cyclisme (LNC), qui gère le cyclisme professionnel sur route en France. Les tensions passées ont montré qu'une meilleure concertation était nécessaire. Nous proposons d'intégrer systématiquement un représentant de la LNC aux travaux de la commission route de la FFC, et réciproquement, afin d'aligner les stratégies de développement du cyclisme pro et amateur (ex : calendrier Coupe de France, règles d'accession des équipes, etc.). L'appui de personnalités du cyclisme pro (comme par exemple Marc Madiot, manager et ancien président de la LNC) serait précieux pour retisser une relation de confiance entre la Fédération et le monde professionnel.

Σ **Modernisation numérique de la gouvernance** : Enfin, une gouvernance innovante passe par l'adoption d'outils numériques pour faciliter la participation. Nous encouragerons les réunions en visioconférence pour réduire les frais et permettre à des élus éloignés (Outre-mer, zones rurales) de participer plus facilement. Nous mettrons en place un système de vote électronique sécurisé pour les consultations intermédiaires, ce qui permettra de recueillir l'avis de centaines de clubs en quelques jours sur une question donnée – un vrai plus démocratique. De plus, la création d'une plateforme collaborative (forum ou réseau social interne) permettra aux présidents de clubs, aux entraîneurs, aux commissaires, d'échanger directement leurs idées et de co-construire certaines décisions avec la Fédération. Par exemple, l'élaboration du calendrier national des épreuves pourrait bénéficier de ce mode participatif, en recueillant sur la plateforme les propositions et contraintes des uns et des autres avant arbitrage.

En synthèse, ces mesures visent à transformer la FFC en une maison de verre où chaque licencié se sente chez lui et entende sa voix portée. Une Fédération participative, où l'information circule, où les décideurs représentent fidèlement la base, et où chaque acteur peut contribuer à l'orientation du cyclisme français.



8. Image et partenariats

(Chapitre synthétisé pour concision : il aborde la valorisation de l'image de la FFC et le développement des partenariats. Les modifications majeures ne portent pas sur ce chapitre, donc il est résumé ici.)

L'image de la Fédération et ses partenariats sont des leviers essentiels pour accroître les ressources et le rayonnement du cyclisme. Ce chapitre propose de moderniser la communication de la FFC, de renforcer sa marque, et d'attirer de nouveaux partenaires au-delà du cercle cycliste traditionnel. L'objectif Horizon 2040 fixé est de faire de la FFC une marque forte du paysage sportif français, capable d'attirer des sponsors multi-secteurs et de monétiser ses contenus au bénéfice du terrain.

Parmi les propositions figurent : - la création d'une stratégie de marque autour de "La Fédération Française de Cyclisme", - l'organisation de campagnes médiatiques régulières mettant en avant les réussites du cyclisme français (y compris amateurs, bénévoles, etc.), - le développement de la présence sur les réseaux sociaux et plateformes vidéo (avec, d'ici 2040, un objectif de 500 000 abonnés cumulés et plus d'un million de vues annuelles sur nos contenus, pour élargir la communauté digitale), - la professionnalisation de la production de contenus lors des événements (photos, vidéos highlights, interviews en direct des courses fédérales et championnats, etc.), - l'établissement de partenariats stratégiques avec des entreprises diversifiées, chaque partenaire étant associé à un axe du projet fédéral (par ex. une entreprise de transport sponsorisant l'axe mobilité durable, une entreprise tech l'axe digitalisation, etc.). L'idée est d'avoir un portefeuille de sponsors solide et cohérent avec nos valeurs, - le renforcement des liens avec les médias spécialisés et généralistes pour accroître la visibilité du cyclisme amateur et féminin (ex : conclure des accords de co-production de contenus avec DirectVélo, Vélo101, Velo-Club.net..., inviter des journalistes généralistes sur nos événements pour des reportages immersifs, etc.), - et enfin, la mise en place d'une démarche RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) pour la FFC elle-même, afin de poser en champion de l'écoresponsabilité : cela renforcera l'image positive d'un sport tourné vers l'avenir et la protection de la planète.

(Ces mesures concrètes s'intègrent dans la stratégie globale et contribueront à diversifier les revenus de la FFC, en complément du chapitre 4.)

9. Événements : du local à l'international

En parallèle de l'image et du marketing, la politique événementielle de la Fédération mérite d'être rééquilibrée. Il faut trouver un juste milieu entre la quête légitime de grands événements internationaux et le soutien aux épreuves locales et nationales qui font vivre le cyclisme toute l'année.

Constat (événementiel) : La FFC a eu tendance, ces dernières années, à concentrer beaucoup d'énergie sur des projets phares (par exemple la candidature victorieuse pour accueillir les Super Mondiaux UCI 2027 en Haute-Savoie), ce qui est positif pour le rayonnement du cyclisme français, mais peut donner l'impression aux clubs que tout l'investissement part vers le sommet de la pyramide. Pendant ce temps, nombre d'épreuves traditionnelles nationales ou régionales souffrent ou disparaissent faute de moyens ou d'attention. Le calendrier amateur s'est appauvri sur certaines périodes de l'année, et les organisateurs locaux peinent à attirer du public et des financements dès lors que la lumière médiatique est monopolisée par quelques grands rendez-vous.

Objectif Horizon 2040 (événementiel) : Trouver un équilibre durable entre grands événements internationaux organisés en France et un calendrier national riche et pérenne. La France doit évidemment accueillir périodiquement de grands rendez-vous (Championnats du Monde, étapes de Coupes du Monde dans diverses disciplines) pour inspirer la jeunesse et laisser ce fameux «héritage», mais cela ne doit pas se faire au détriment du soutien aux courses locales/régionales. L'objectif est que chaque grand événement international profite aux clubs et aux territoires (en termes d'équipements, de visibilité, de nouveaux pratiquants), et que parallèlement, le nombre d'épreuves nationales et régionales reparte à la hausse, garantissant aux compétiteurs de tous niveaux de quoi s'exprimer régulièrement chez nous.

Propositions pour dynamiser les événements cyclistes à tous les niveaux :

- Σ **Choisir stratégiquement les grands événements à accueillir** : Plutôt que de courir tous les lièvres (multiplier les candidatures tous azimuts), il faut cibler ceux qui apportent un réel plus et un héritage concret. Par exemple, accueillir les Super Championnats du Monde UCI 2027 en France est une chance de visibilité pour le cyclisme dans toutes ses disciplines. Mais dès la conception du projet, nous veillons à intégrer un plan d'héritage dans le dossier de candidature. Cela inclut des investissements durables (par ex. construction ou rénovation d'équipements utilisables par les clubs ensuite, comme un nouveau BMX park ou un vélodrome couvert là où il manque mais aussi raisonnable et dimensionné), et des programmes d'animation locale pour transformer l'essai (ex : suite aux Mondiaux BMX 2027, lancement d'un plan « BMX dans les écoles » dans la région hôte). À l'avenir, pour chaque championnat du monde ou événement majeur organisé en France, la question « qu'est-ce que cela laissera au cyclisme français de base ? » devra avoir une réponse claire et audible dès le montage du projet.
- Σ **Ne pas négliger le calendrier national pendant la préparation des grands événements** : Il est facile pour l'appareil fédéral d'être absorbé par l'organisation d'un Mondial ou d'une Coupe du Monde, mobilisant les salariés et les bénévoles cadres. Nous devons cependant garantir que, même lors de ces années fastes, les autres courses continuent de bénéficier d'un soutien actif. Par exemple, en 2027, s'assurer que les championnats de France (organisés quelques semaines avant les Mondiaux) bénéficient de toute l'attention médiatique voulue et ne soient pas traités au rabais. Plus généralement, investir aussi dans des formats innovants de compétitions nationales : développer un week-end annuel Cyclisme en Fête, où dans chaque région se tiennent des épreuves populaires (randonnées, cyclo-portives, courses de jeunes) tandis que l'élite dispute une manche de Coupe de France diffusée en live – de quoi célébrer le vélo partout en France simultanément.
- Σ **Aider à la pérennisation des courses traditionnelles** : Beaucoup de courses amateurs historiques (tours régionaux, classiques d'un jour) ont disparu faute de budget ou de bénévoles. La FFC, via le fonds de solidarité évoqué au chap. 4, pourrait créer un Fonds de soutien aux épreuves pour co-financer la relance de certaines courses emblématiques. Par exemple, redonner vie au Circuit des Mines (course par étapes en Lorraine) ou au Tour du Limousin amateur, en apportant un soutien logistique et financier initial, le temps qu'un comité d'organisation local solide se (re)constitue. Ces courses ne doivent pas être écrasées par les grands événements, au contraire : elles préparent la relève et entretiennent la passion des territoires. Le cyclisme français ne doit pas devenir uniquement visible lors d'événements mondiaux ponctuels : il doit vivre chaque semaine sur le terrain, dans nos villages et nos quartiers.
- Σ **Mieux coordonner calendrier international et national** : Travailler de concert avec l'UCI pour éviter des concurrences préjudiciables entre grands événements et épreuves nationales. Par exemple, si la date des Super Mondiaux 2027 bloque la tenue de multiples

championnats nationaux et autres courses, anticiper en adaptant notre calendrier pour que nos coureurs nationaux ne soient pas privés d'opportunités de courir. Faire valoir auprès de l'UCI l'importance de fenêtres pour les épreuves continentales et nationales dans un calendrier mondial de plus en plus dense. Une FFC plus influente sur la scène internationale, parce que forte de sa base et de ses résultats sportifs, aura plus de poids dans ces discussions. L'objectif est que les grands événements profitent à tous et ne vampirisent pas les autres niveaux de pratique.

En redynamisant ainsi le volet événementiel, nous créerons une véritable symbiose entre le rayonnement international du cyclisme français et la vitalité locale de ses épreuves. L'un ne va pas sans l'autre : les champions d'aujourd'hui sont nés dans les courses d'hier, et les grands rendez-vous de demain n'auront de sens que s'ils inspirent la génération d'après-demain.

10. S'adapter au dérèglement climatique

Le changement climatique est une réalité à laquelle le monde du sport doit s'adapter, et le cyclisme est en première ligne. L'augmentation des températures, la fréquence accrue des canicules et des phénomènes météorologiques extrêmes posent déjà des défis pour l'organisation des compétitions et la pratique du vélo en général. À l'horizon 2040, ces enjeux seront encore plus prégnants, et la FFC doit dès maintenant anticiper pour que le cyclisme reste praticable en France.

(Ce chapitre détaille des mesures pour adapter le calendrier et les pratiques : par exemple, aménager les horaires de courses en été pour éviter les pics de chaleur, prévoir des protocoles en cas de pollution élevée ou d'intempéries, promouvoir des équipements et tenues plus adaptées (casques ventilés, etc.), contribuer à la lutte contre le changement climatique en réduisant l'empreinte carbone des événements cyclistes (logistique plus locale, matériels réutilisables...), etc. Il souligne que le cyclisme, mode de transport décarboné, doit aussi être exemplaire en matière d'environnement. L'objectif Horizon 2040 est de garantir que le cyclisme français reste attractif toute l'année malgré le climat et même d'en faire un atout, le vélo étant partie de la solution contre le réchauffement.)

(Les propositions incluent également le plaidoyer pour que l'UCI adapte le calendrier international aux nouvelles contraintes climatiques – comme militer pour une pause globale en août lors des étés caniculaires – et la sensibilisation des clubs aux enjeux écologiques. Ce chapitre renforce l'idée que la FFC intègre le développement durable dans toutes ses actions, consolidant ainsi l'image positive du cyclisme.)

11. Horizon 2040 : des objectifs concrets

Ce chapitre se projette vers l'avenir en synthétisant notre vision d'ensemble et en la traduisant en quelques indicateurs clés de réussite. La Fédé pour Tous – Horizon 2040 n'est pas un catalogue de mesures isolées : c'est une feuille de route cohérente pour faire du cyclisme un sport plus ouvert, solidaire et performant dans les deux prochaines décennies. Notre ambition est qu'en 2040, le cyclisme français soit à la fois une référence sportive mondiale et une pratique ancrée dans la vie quotidienne de millions de Français.

Un équilibre à trouver et à maintenir : Au fil des chapitres, un maître-mot est apparu : l'équilibre. Équilibre entre le haut niveau et la base, entre le prestige des grands événements et le dynamisme des compétitions locales, entre l'héritage d'une tradition et l'adaptation aux nouveaux enjeux (parité, numérique, sécurité, climat). La réussite de notre plan tient à la capacité de la FFC à ne négliger aucun versant de sa mission. Par exemple, accueillir des championnats du monde est un honneur, mais cela doit servir le développement local, pas se substituer à lui. Inversement, investir dans les clubs de base sans chercher de grands moments de visibilité ferait manquer à

la Fédération des occasions de rayonnement et d'attraction de nouveaux publics. Horizon 2040 signifie que nous pensons le temps long : chaque action engagée maintenant doit construire un socle pour les générations futures.

Des objectifs concrets pour 2040 : Afin de guider notre action et d'évaluer les progrès au fil du temps, voici quelques cibles chiffrées et vérifiables que nous nous fixons pour l'horizon 2040 :

- Σ **Licenciés et clubs** : Stopper l'hémorragie et retrouver la croissance. Viser 150 000 licenciés FFC (contre ~100 000 aujourd'hui), avec au moins 30% de femmes (contre ~14% actuellement). Avoir plus de 2 000 clubs actifs (contre ~1 500 aujourd'hui), y compris en réimplantant des clubs dans des zones aujourd'hui dépourvues.
- Σ **Bénévolat et encadrement** : Doubler le vivier de bénévoles impliqués dans les clubs. Atteindre la parité de genre chez les encadrants (éducateurs, entraîneurs) et officiels (arbitres) licenciés. Faire que la licence « bénévole » à 1 € couvre 100% des acteurs concernés, assurant ainsi leur reconnaissance et leur assurance.
- Σ **Cyclisme au féminin** : Tripler les effectifs féminins licenciés en 15 ans, de sorte qu'en 2040 les femmes représentent près de la moitié des cyclistes fédérées (contre seulement ~10% en 2023). Avoir au moins une épreuve féminine de haut niveau pour chaque épreuve masculine de référence. Avoir des équipes de France féminines performantes dans toutes les disciplines, régulièrement médaillées en championnats internationaux.
- Σ **Jeunes et formation** : Augmenter de 50% le nombre de jeunes (minimes à juniors) participant aux compétitions fédérales. Couvrir 100% du territoire en journées de détection annuelles (plan Génération 2040). Avoir des sections sportives cyclisme dans chaque région. Obtenir des médailles mondiales U23 chaque année dans au moins deux disciplines.
- Σ **Haut niveau** : Que la France figure dans le Top 5 mondial des nations en cyclisme (classments UCI) dans au moins 3 disciplines olympiques. D'ici 2040, remporter par exemple 5 médailles d'or aux JO (cumulé sur 2024–2040) et retrouver une victoire française sur un Grand Tour (Tour de France, Giro ou Vuelta) dans les deux genres. Avoir chaque année des champions français engagés par les meilleures équipes pros internationales, signe de la qualité de la formation hexagonale.
- Σ **Épreuves et rayonnement** : Augmenter de 50% le nombre d'épreuves amateurs inscrites au calendrier national par rapport à 2023 (en particulier relancer des courses là où elles ont disparu). Obtenir l'organisation en France d'au moins un championnat du monde ou d'Europe tous les 2 ans, en veillant à chaque fois à l'héritage pour les clubs locaux. Créer au moins un nouvel événement national populaire (type Cyclisme en Fête) réunissant plus de 10 000 participants combinés sur l'ensemble du territoire chaque année.
- Σ **Sécurité et image** : Réduire drastiquement le nombre d'accidents graves impliquant des cyclistes licenciés pendant des activités encadrées (entraînements, compétitions), grâce aux mesures de prévention et aux améliorations d'infrastructures. Tendre vers « zéro décès » d'ici 2040 dans les épreuves officielles (voir chap. 1). Faire en sorte que, dans l'opinion publique, la pratique du vélo ne soit plus perçue comme dangereuse mais comme positive et sûre, grâce aux campagnes de sensibilisation continues.
- Σ **Financement et communication** : Augmenter de manière significative la part des revenus privés dans le budget fédéral, de sorte que les licences et engagements ne représentent plus qu'une minorité des ressources (voir chap. 4). Diminuer le coût des licences (en euros constants) pour les clubs et licenciés d'au moins 20% d'ici 2040, en allégeant d'autant la part supportée par les adhérents. Avoir une communauté digitale large et engagée :

par exemple cumuler 500 000 abonnés sur l'ensemble des réseaux sociaux FFC et dépasser le million de vues annuelles sur nos vidéos en ligne. Que le cyclisme fédéré soit présent régulièrement dans les médias généralistes (presse, TV) avec des histoires positives (portraits de bénévoles, jeunes talents, etc.).

(Ces objectifs seront bien sûr ajustés en fonction des évolutions conjoncturelles, mais ils donnent une direction claire. Un comité de pilotage "Horizon 2040" sera chargé du suivi annuel, comme décrit dans le chapitre sur la gouvernance, afin de garantir que ce Livre Blanc aboutisse à des résultats concrets et puisse être réévalué collectivement en cours de route.)

12. Horizon 2040 : un cyclisme français pour tous

Plus qu'un programme, La Fédé pour Tous – Horizon 2040 est un état d'esprit collectif. « **Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin** » : cet adage doit guider chacune de nos décisions. Ensemble signifie Fédération + clubs + licenciés + bénévoles + partenaires + pouvoirs publics, unis dans un même élan. Si l'un de ces maillons manque, l'édifice vacille ; s'ils avancent de concert, aucune côte ne sera trop raide.

Un constat d'urgence : l'effondrement en cours. Nous sommes à un point critique. Fermetures de clubs, raréfaction d'épreuves locales, crise du bénévolat, complexité administrative, filières de formation sous tension : tout indique un affaiblissement structurel. Dans le même temps, le climat nous impose des adaptations rapides (canicules, événements extrêmes), la sécurité reste un frein majeur, et les attentes démocratiques (parité, transparence, participation) s'intensifient. Ne pas agir maintenant, c'est laisser s'installer un déclin durable. Le paradoxe français, jamais le vélo n'a été autant plébiscité : vélotaf, VAE, gravel, VTT, BMX, cargos familiaux, e-cycling... La pratique explose dans la société. Et pourtant, l'offre fédérale n'est pas encore à la hauteur de cette mutation : passerelles d'entrée insuffisantes pour les nouveaux pratiquants, formats d'épreuves parfois peu lisibles ou trop exigeants, licences et services pas assez modulaires, calendrier peu adapté aux contraintes climatiques et aux rythmes de vie, maillage territorial inégal. Ce décalage est une opportunité manquée : si nous l'estompons, nous pouvons transformer cette vague cycliste en moteur de renouveau pour les clubs, les compétitions et la haute performance. Notre réponse : des leviers clairs, articulés et amendables. Ce Livre Blanc propose une trajectoire cohérente, ouverte au débat, structurée autour de leviers concrets :

- Territoires : 4 grandes ligues (Nord/Sud/Est/Ouest) centrées sur formation & détection, et comités départementaux renforcés (ou mutualisés en bassins de vie) pour la proximité et l'animation.
- Clubs : fin des hiérarchies symboliques ; labellisation Départemental / Régional / National selon projet et ressources, sans rangs arbitraires. Soutien financier (fonds de solidarité, crowdfunding), simplification massive (portail unique, dossard annuel, transpondeur personnel).
- Pratique : catégories post-U23 en tranches de 10 ans (23-33, 34-44, etc.) pour fidéliser toutes et tous, formats plus courts et accessibles, passerelles loisirs-compétition.
- Climat : saison route bi-saison (printemps & automne) avec pause juillet-août et protocoles chaleur/météo ; logistique et événements plus sobres.
- Sécurité : cellule « Sécurité Vélo » inter-acteurs, référents sécurité en club, protocoles course modernisés.
- Gouvernance : démocratie participative outillée (consultations, plateforme, vote électronique), parité consolidée là où elle manque encore (notamment au niveau départemental), commission « Femmes & cyclisme » orientée vers le terrain.

• **Haut niveau & formation** : plan « Génération 2040 », passerelles clubs-équipes, pôles performance transversaux, relance de la piste, développement du haut niveau féminin.

• **Économie & image** : dépendance réduite aux licences, sponsoring par disciplines, production médias, streaming, héritage obligatoire des grands événements au bénéfice des clubs.

Passer du dire au faire : 6 actions immédiates

• **Lancer la consultation nationale** (clubs, licenciés, comités) chapitre par chapitre, et publier un calendrier d'arbitrage.

• **Ouvrir le portail unique** (MVP) : licences, engagements, résultats, demandes d'autorisations en ligne.

• **Acter le cadre climato-compatible** : bi-saison route + pause estivale, guides chaleur et sécurité.

• **Démarrer le fonds de solidarité clubs** et un premier appel à projets « relance d'épreuves locales ».

• **Piloter deux territoires pilotes** (urbain et rural) pour la nouvelle structuration ligue-département et la labellisation des clubs.

• **Plan parité de terrain** : objectifs progressifs et dispositifs concrets pour les comités départementaux (mentorat, viviers, horaires souples, micro-mandats).

Une conclusion ouverte. En 2040, nous voulons une FFC maison commune : inclusive, solidaire, innovante, performante. Une fédération qui écoute ses clubs, protège ses bénévoles, révèle ses talents, sécurise ses pratiquants, s'adapte au climat, crée de la valeur pour le terrain et assume la co-construction comme méthode.

Ce Livre Blanc est vivant. Il appelle vos objections, vos ajouts, vos preuves, vos contre-propositions. Si vous y voyez des manques, comblez-les ; des erreurs, corrigez-les ; des idées perfectibles, améliorez-les. L'urgence nous oblige, le paradoxe nous stimule : transformons l'engouement actuel pour le vélo en renouveau durable du cyclisme fédéral. La co-construction commence maintenant, avec vous.

Livre blanc, pensé, débattu, écrit, par le collectif associatif



