



FEDERATION FRANCAISE DE CYCLISME

ENTENTES
STRUCTURES
INTERCLUBS EN 2015

ENTENTES – STRUCTURES INTERCLUBS EN 2015

Une entente de clubs est une association dûment déclarée en préfecture (loi de 1901) qui permet une réunification de clubs, à effectif réduit, affiliés à la FFC dans un même comité régional et qui s'engagent par convention à unir leurs moyens pour évoluer au plus haut niveau. L'entente peut accueillir, au maximum, 4 pilotes de plus de 19 ans et 2 juniors, issus du même club.

Le but essentiel de cette structure est de permettre à des pilotes isolés de pouvoir participer en France ou à l'étranger à des épreuves au sein d'une équipe constituée, alors que leur association d'origine n'a pas la possibilité d'assurer financièrement et techniquement, avec son effectif, cette participation et n'a pas les moyens pour accéder à un niveau supérieur.

Cette entente ne peut envisager une participation en DR. Elle ne peut regrouper des pilotes appartenant déjà à une autre DN1 ou DN2.

Un bureau exécutif pourra être constitué au sein de l'entente, mais les membres de celui-ci devront avoir une licence au sein d'un club FFC dûment affilié et si possible dans l'un et l'autre des clubs signataires du pacte d'entente. Chacun ne peut posséder qu'une seule licence.

Cette entente aura une labellisation fédérale et devra s'acquitter du droit de labellisation correspondant à la DN dans laquelle elle sera inscrite, mais ne pourra en aucun cas être affiliée directement comme club à la FFC.

Les clubs signataires de cette convention s'engagent à accepter les articles du règlement interne de cette entente et de respecter les modalités définies dans la convention.

La gestion de la partie technique et spécifique de l'activité cycliste de cette structure sera assurée prioritairement par l'entente qui sera le seul interlocuteur auprès de la FFC et du comité régional concerné.

Les pilotes faisant partie de l'entente resteront licenciés dans leur club d'origine. Le nom de l'entente pourra apparaître sur le maillot de celui-ci avec les partenaires qui collaboreront avec celle-ci.

Le nom de l'entente apparaîtra également sur la licence sous le nom du club d'origine dans la zone commentaire, avec l'accord du comité régional concerné.

Pour obtenir le label « Division Nationale 1 » ou « Division Nationale 2 », l'effectif minimum de l'entente devra être conforme au minimum requis dans le cahier des charges du label sollicité.

Tous les dossiers présentés par ces ententes seront soumis à la commission d'évaluation fédérale dans les délais prévus à cet effet pour obtenir le label correspondant.

L'ensemble des pilotes appartenant à l'effectif d'une entente (10 pilotes maximum) pourra prendre part, sans distinction, aux épreuves Coupe de France, Indoors, Championnat de France, Epreuves internationales

L'entente s'engage à ne pas présenter en compétition des pilotes autres que ceux issus des clubs signataires de la convention.

Les clubs de l'entente devront avoir leur siège sur le territoire du comité régional ou départemental concerné.

Un pilote de nationalité étrangère au maximum, pourra évoluer au sein de cette entente à condition d'être domicilié dans la région. Ces pilotes étrangers devront être en conformité avec la réglementation générale en vigueur.

Les ententes doivent avant tout répondre à une demande locale, sous contrôle du comité

régional concerné.

Les clubs signataires de la convention acceptent que les pilotes de l'entente évoluent :

- au sein de l'entente : avec un équipement distinctif propre à l'entente,
- au sein de leur club : sous les couleurs de leur club.

a) Lorsque l'entente sera engagée dans une épreuve, les pilotes évolueront en équipe, selon les critères spécifiques définis par l'entente au niveau tactique, choix sportifs sans tenir compte de l'appartenance du ou des pilotes à tel ou tel club ;

b) Les clubs signataires de cette convention acceptent que leurs pilotes évoluent avec l'entente dans une manifestation ou un stage obéissant aux directives des responsables prévus par l'entente ;

c) Les clubs signataires de la convention acceptent le principe de sélection lorsque la participation à une épreuve est sujette au nombre de pilotes participants définis par club ;

d) Dans tous les cas de déplacements de l'entente, les frais de déplacement et d'hébergement seront pris en charge par l'entente selon le règlement intérieur régissant l'association ;

Toutefois, une participation pourra être sollicitée au prorata des participants du club représenté dans un stage au sein de l'entente. Cette participation sera sollicitée et son montant fixé pour le stage concerné, en accord avec le ou les clubs concerné(s)

e) Les pilotes et l'encadrement de l'entente évoluent sous les couleurs de celle-ci,

f) Les pilotes participant à une épreuve, dans le contexte de l'entente, seront engagés par celle-ci, qui devra en aviser les clubs respectifs.

En aucun cas, un club labellisé DN1 ou DN2 ne peut se composer en entente après avoir obtenu sa labellisation. Par contre, pour la saison suivante, le club peut intégrer ou constituer une entente, à condition que celle-ci demande une labellisation en DN 2.

Les clubs signataires de la convention pourront exploiter personnellement les résultats de l'entente ainsi que ceux de leurs pilotes respectifs obtenus avec l'entente, à condition bien évidemment de mettre en avant au sein même de leur club et dans leur communication l'image de l'entente et éventuellement celle de ses différents partenaires.

En contrepartie, l'entente pourra exploiter les résultats des pilotes déterminés dans l'entente, obtenus au sein de leur club.

Les clubs signataires de cette convention seront avisés de l'activité de l'entente et du comportement de leurs compétiteurs au sein de l'entente par un rapport trimestriel.

Une convention sera signée entre les parties concernées. Elle doit préciser la date d'effet, avec possibilité de renouvellement selon les effectifs et les clubs concernés.

Ces derniers ne peuvent se modifier que d'une année sur l'autre et en aucun cas en cours de saison.

Différentes conventions peuvent être établies entre les parties concernées, notamment avec les pilotes, les clubs, le comité régional, le comité départemental et la DTN (pôles).