



CNFAS

Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives



GUIDE DU DIRIGEANT

Aérodromes d'Etat : Après le transfert...

*Une nouvelle donne et
de nouvelles opportunités pour
les Collectivités Territoriales
et les usagers des aérodromes*



CISA

Conseil Interfédéral des Sports Aériens

Comité National Olympique
et Sportif Français

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		1/38

CNFAS

Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives

Le CNFAS est une association de type 1901 qui regroupe les neuf fédérations aéronautiques et organismes nationaux à vocation aéronautique :

- Fédération Française Aéronautique (FFA)
- Fédération Française d'Aéromodélisme (FFAM)
- Fédération Française d'Aérostation (FFAérostation)
- Fédération Française de Giraviation (FFG)
- Fédération Française de Parachutisme (FFP)
- Fédération Française de Planeur Ultraléger Motorisé (FFPLUM)
- Fédération Française de Vol Libre (FFVL)
- Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)
- Fédération Française des Collectionneurs et Constructeurs Amateurs d' Aéronefs (RSA)

Il représente 150 000 pratiquants de l'aviation légère et sportive

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		2/38

Fédération Française Aéronautique (FFA)

Depuis sa création en 1929, la Fédération Française Aéronautique contribue au développement de l'aviation légère et des aéro-clubs tout en veillant au maintien des acquis des pilotes.



La FFA a pour missions de :

- Conseiller et défendre les aéro-clubs,
- Préserver le nombre et la qualité des aéro-dromes français,
- Développer et faciliter la connaissance et le rayonnement de l'aéronautique,
- Faciliter la formation des pilotes au sein des aéro-clubs,
- Aider les plus jeunes et les sensibiliser aux activités aéronautiques,
- Contribuer en tant qu'interlocuteur de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) à la mise en œuvre de la réglementation et à la défense des intérêts des pilotes privés,
- Organiser les activités et épreuves sportives aéronautiques en France et à l'étranger (attribution des titres régionaux ou nationaux, sélection des représentants français en vue des compétitions ou manifestations internationales).

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		3/38

•

Fédération Française d'Aéromodélisme (FFAM)

La FFAM rassemble des associations affiliées au sein desquels se pratique une activité d'aéromodélisme. Ces associations peuvent aussi être des sections d'aéroclubs ou de Comité d'entreprise.

La FFAM détient les pouvoirs sportifs par le biais du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative dont elle est agréée et délégataire, elle a pour but principal d'organiser, de diriger et de développer la pratique de l'aéromodélisme en France métropolitaine et dans les Départements et Territoires d'Outre-mer. Cet



exercice des pouvoirs sportifs se traduit également par l'élaboration des programmes et règlement sportifs au plan national.

Elle a pour objectifs d'encourager, soutenir, coordonner, harmoniser et contrôler l'action des associations affiliées et des membres agréés, et doit favoriser la formation technique des jeunes afin de contribuer à l'initiation aux carrières aéronautiques (ingénieur, pilote, mécanicien, etc.).

Son titre de Fédération Française lui vaut de devoir représenter l'aéromodélisme français en tous lieux et toutes circonstances et, pour ce faire, elle sélectionne, dans les différentes disciplines aéromodélistes reconnues au niveau international, les meilleurs représentants français qui constituent alors les Équipes de France.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		4/38

Fédération Française d'Aérostation (FFAérostation)



La Fédération Française d'Aérostation a été fondée en 1977.

Elle a pour rôle de

- Représenter l'aérostation française en tous lieux et en toutes circonstances, participer aux actions et au développement de l'aérostation en France et dans le monde
- Organiser et encourager la compétition aérostatique
- Favoriser la formation des pilotes d'aérostats
- Organiser encourager coordonner l'action des associations affiliées. Fixer les règlements sportifs
- Encourager la construction amateur

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		5/38

Fédération Française de Giraviation (FFG)



La Fédération française de giraviation est la représentation nationale et internationale des pratiquants de la giraviation sportive et de loisir. Association Loi 1901, elle fédère les associations, sociétés ou personnes physiques qui pratiquent l'hélicoptère à titre de loisir, de travail ou de sport.

Elle fonctionne avec des commissions de travail qui ont en charge les problèmes tels que les jeunes, les manifestations sportives, la formation privée, les assurances, les loisirs ...

Elle est l'interlocuteur privilégié des autorités aéronautiques (DGAC) et à ce titre, elle intervient dans l'évolution de la réglementation de la pratique de la giraviation.

Elle bénéficie de subventions de la part de ses Ministères de tutelle (DGAC et Ministère des Sports), intégralement utilisées pour la formation, la sécurité et le sport dans le cadre de ses clubs affiliés et de ses adhérents. pour représenter la FRANCE lors des Championnats du Monde tous les 3 ans.

Fédération Française de Parachutisme (FFP)

La Fédération Française de Parachutisme, reconnue d'utilité publique depuis le 2 mai 1986, est membre :

- du Comité National Olympique et Sportif Français,
- du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives,
- de l'Union Européenne de Parachutisme,
- de la Fédération Aéronautique Internationale.

A l'échelon national, la Fédération Française de Parachutisme s'organise autour de :

- 25 ligues,
- 52 comités départementaux,
- 343 associations dont 47 écoles associatives,
- 17 sociétés agréées dont 8 écoles commerciales et une soixantaine de travailleurs indépendants.



Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		6/38

Fédération Française de Planeur Ultraléger Motorisé (FFPLUM)

La Fédération Française de Planeur Ultra-Léger Motorisé gère le mouvement ULM en France et regroupe la majorité des adeptes de ce sport passionnant. Les Clubs ULM de France y sont affiliés et se retrouvent à l'Assemblée Générale Annuelle avec droits de vote.

La Fédération diffuse régulièrement l'information à ses adhérents dans la presse nationale spécialisée et dans son bulletin officiel fédéral trimestriel, ULM Info.



Par le biais des écoles labellisées et du Centre National de Formation Technique et d'essais d'ULM (CNFTE), la FFPLUM poursuit sa politique de formation de ses adhérents et de renforcement de la sécurité.

Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)



Créée en 1966, parue au J.O. en 1967, reconnue d'utilité publique en 1980, la Fédération Française de Vol à Voile regroupe tous les pilotes de planeurs [les "vélivoles"]. Elle a pour but d'organiser et développer le mouvement. Reconnue d'utilité publique, et rattachée au Ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports , ainsi qu'au Ministère

de l'Équipement et des Transports, elle permet au plus grand nombre de pratiquer dans les meilleures conditions

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		7/38

Fédération Française de Vol Libre (FFVL)

Depuis maintenant trente ans la fédération française de vol libre accueille et gère les disciplines traditionnelles du vol libre - delta et parapente -, auxquelles se sont jointes plus récemment celles du cerf-volant et du kite. Sport ou loisir, à vous de choisir... Pour vous accueillir, plus de 600 clubs vous permettent de voler et naviguer dans la convivialité et la sécurité du groupe. Pour vous former, les 200 Écoles françaises de vol libre (EFVL), de cerf-volant (EFCV) ou de kite (EFK) sont pour vous les garantes d'un enseignement de qualité.



Réseau des sports de l'air (RSA)



Le Réseau du Sport de l'Air est la fédération nationale dédiée à la construction et la restauration d'aéronefs grandeurs nature (avions, planeurs, ulm, hélicoptères, ballons...)

A titre individuel ou en association, les membres construisent ou restaurent, en vraie grandeur, des avions, planeurs, hélicoptères, ulm, ou ballons afin de pratiquer les sports aériens en toute liberté et dans le respect des règles de sécurité.

Le RSA (Réseau du Sport de l'Air) est né en 1946 du besoin qu'ont éprouvé diverses associations de construction amateur de se regrouper pour " faire front " face à une réglementation peu conciliante. Depuis lors, le RSA continue de soutenir et de défendre les constructeurs amateurs tant au niveau de leur droit à la construction qu'à celui de pouvoir voler sur les machines qu'ils ont construites.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		8/38

CISA

Conseil Interfédéral des Sports Aériens

Le Conseil Interfédéral des Sports Aériens est étroitement lié avec le CNFAS. Le CISA a été créé en 2001 comme membre du Conseil National des Sports de Nature du Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF).

Interlocuteur des pouvoirs publics au plan national comme le CNFAS, le CISA est aussi présent sur l'ensemble du territoire national au travers de Conseils Régionaux Interfédéraux des Sports Aériens (CRISA) dans les CROS et de Commissions Départementales Interfédérales des Sports Aériens (CDISA) dans les CDOS.

A ce titre, ces différents organismes sont les interlocuteurs et les partenaires des décideurs (Etat et collectivités territoriales) dans un esprit de compétences partagées, en faveur d'un développement durable du sport aérien.

Le CNOSF, dans le cadre de sa politique de facilitateur des actions interfédérales a souhaité apporter son appui à l'action volontariste des fédérations lors de l'élaboration d'un outil ayant vocation à aider les clubs, les associations de clubs, les Collectivités Territoriales à aborder de la façon la plus optimale possible la gestion du transfert des plates-formes aéronautiques dans le cadre de la mutations des aérodromes.

Henri SERANDOUR

Président du CNOSF

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		9/38

A propos de ce document...

Le présent document a pour but d'informer les dirigeants de clubs aéronautiques, toutes disciplines confondues, et les décideurs des collectivités territoriales sur les conséquences des transferts de propriété des aérodromes de l'Etat vers les **celles-ci**, et sur les nouvelles possibilités et opportunités qui en découlent.

Il se propose de fournir un certain nombre de points de repères et de propositions afin d'aider les différents acteurs dans leur réflexion et leurs projets d'aménagement de l'activité sur ces aérodromes.

Il est la synthèse des travaux menés par le Groupe de Travail institué sous l'égide du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, et qui comprend les représentants des fédérations sportives aéronautiques :

Ont participé à ce travail **au sein du CNFAS** :

Pierre Baudoin (FFA)	Alain Bordier (FFAM)
Daniel Casemode (FF Aérostation)	Gérard Delacote (FFVL)
Thierry Kunicki (FFA)	Gérard Lescasse (FFVV)
Patrick Mangin (RSA)	Michel Maugard (FFPLUM)
Jean-Paul Ruff (FFA)	Jean François Vassal (FFP)

Animateur et rédacteur : Jean-Paul Ruff (FFA)

Ont été associés à sa rédaction finale au sein du CNOSF :

Jean-François ANGLES,	responsable du CISA
Pascal VAUTIER,	chargé de mission à la mission
	« Aménagement du territoire et développement durable »

TABLE DES MATIERES

1. PRÉAMBULE	12
2. LE POIDS DE L'AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE	13
2.1 L'impact économique direct.....	13
2.2 L'impact économique indirect :	15
2.3 L'impact économique se décline aussi en impact social.....	16
2.3.1 L'aviation légère soutient l'industrie aéronautique :	16
2.3.2 L'aviation légère est un acteur du corps social :	17
2.3.3 L'aviation légère est un acteur irremplaçable sur les aérodromes.....	17
2.3.4 Le réseau des aérodromes	18
3. RAPPEL DU CONTEXTE GÉNÉRAL DES TRANSFERTS	19
3.1 Les dispositions légales et réglementaires	19
3.2 Les points à retenir.....	19
3.2.1 Les aérodromes concernés.....	19
3.2.2 Les collectivités territoriales concernées.....	20
3.2.3 Le transfert des biens.....	20
3.2.4 Les compétences transférées.....	20
3.2.5 Procédures et calendrier de mise en œuvre.....	20
3.2.6 La formalisation des transferts.....	21
3.2.7 Les compensations financières de l'Etat.....	21
4. COMMENT AGIR POUR ASSURER LA CONTINUITÉ DE L'ACTIVITÉ ?	22
4.1 Les réticences à la reprise, et les risques consécutifs	22
4.1.1 Les Régions.....	22
4.1.2 Les Départements.....	22
4.1.3 Les communes, communautés de communes, syndicats de communes.....	22
4.1.4 Le risque de réaffectation.....	23
4.2 L'action des usagers	23
4.2.1 Existe-t-il une voie de recours judiciaire ?.....	23
4.2.2 Usagers de toutes disciplines aéronautiques, unissez-vous !	24
4.2.3 Faites-vous connaître, faites connaître vos activités.....	24
4.2.4 Soyez en liaison étroite avec la Direction de l'Aviation Civile	25
4.2.5 Soyez légitimes et appuyez-vous sur le mouvement sportif.....	25
4.2.6 L'important, c'est la continuation de l'activité aéronautique.....	26
4.2.7 Soyez acteurs de votre avenir : devenez gestionnaire d'aérodrome	28
4.2.8 Votre projet est réaliste : faites-le savoir !.....	29
5. CONCLUSION	29
6. ANNEXES	30
6.1 ANNEXE 1: Les aérodromes et les collectivités bénéficiaires	30
6.2 ANNEXE 2 : Procédure de transfert définitif.....	33
6.3 ANNEXE 3 : Correspondants DAC sur la décentralisation	34
6.4 ANNEXE 4 : L'organisation du Sport en France.....	35

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		11/38

1. Préambule

"L'Etat est propriétaire, pour des raisons historiques, d'un très grand nombre d'aérodromes, dont la plupart revêtent un intérêt purement local ou régional. Pour ceux-ci, l'Etat n'est pas le mieux à même d'en déterminer les enjeux stratégiques, ni d'évaluer les opportunités d'évolution de ces infrastructures..."

C'est ainsi que la circulaire du Ministère des Transports présente la motivation qui sous-tend l'Art 28 de la loi relative aux libertés et responsabilités locales. Elle propose aux collectivités territoriales de postuler au transfert de plus d'une centaine d'aérodromes.

Ainsi, un certain nombre de terrains ont changé de propriétaire. Les questions fondamentales qui se posent aux utilisateurs de ces terrains, sont **celles** de savoir quel sort leur sera réservé :

- Quel est le projet du repreneur ?
- Comment assurer la pérennité de la vocation aéronautique du terrain après transfert ?

Les "repreneurs", quant à eux, se posent de nombreuses questions sur les projets qui naissent de cette situation nouvelle :

- Faut-il maintenir, développer ou réduire l'activité aéronautique ?
- Quelles sont les nouvelles responsabilités du repreneur ?
- A quel coût?

Nous sommes en face d'une extrême disparité des plates-formes concernées, puisque certaines accueillent un trafic commercial qui approche, voire dépasse le million de passagers par an, alors que d'autres sont plutôt consacrées aux activités aéronautiques de type aviation légère et sportive.

De ce fait, aucune règle générale ne se dégage après analyse de chaque situation. Chaque cas est particulier, compte tenu de nombreux facteurs économiques, historiques, politiques ou humains en présence.

Ce document a pour vocation de guider tant les dirigeants de clubs que les collectivités territoriales sur la conduite à tenir et les démarches à entreprendre, afin d'optimiser les chances de succès dans la recherche de solutions préservant l'activité aéronautique

Car c'est localement que les actions devront être menées...

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		12/38

2. Le poids de l'Aviation Légère et Sportive

Avant de considérer le transfert des terrains sous l'angle technique, il est important de bien comprendre l'enjeu qui s'y attache, et pour cela il faut rappeler ce qu'est cette activité souvent méconnue des décideurs locaux.

Qu'appelle-t-on aviation légère ?

Nous rassemblons sous le vocable d' « aviation légère », plus exactement d' « aviation légère et sportive » la pratique des choses de l'air avec des machines (avions, ULM, planeurs, hélicoptères, parachutes, ailes...) dont la masse est, sauf exception rare, inférieure à 2 tonnes et très majoritairement inférieure à 1000 kg. Ces aéronefs sont utilisés à des fins non marchandes. Il s'agit donc de pratique de loisir aérien, de sports aériens, de tourisme aérien.

On peut donc affirmer que si l'aviation légère et sportive est bien l'une des composantes de l'aviation générale, elle n'est pas l'aviation générale et ne souhaite pas être confondue avec elle.

L'aviation légère est représentée en France par le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et sportives qui réunit neuf Fédérations représentant 150 000 pratiquants.

2.1 L'impact économique direct

Tenter de chiffrer l'impact économique de l'aviation légère en France est un exercice périlleux, et les éléments annoncés doivent être pris avec les précautions d'usage. Il est possible sur ce point de reprendre quelques éléments d'une étude menée dans le cadre de son travail de fin d'études par un ingénieur de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État, sous la houlette du chef de mission aviation légère à la DGAC et du chef du département sûreté et équipements du Service Technique de l'Aviation Civile. Selon la formule consacrée, ces chiffres n'engagent que leur auteur.

Le premier élément d'appréciation réside dans le **chiffrage des sommes consacrées par les pratiquants de l'aviation légère à leur activité**. Il s'agit là pour l'essentiel des coûts des heures de vol et des cotisations puisque l'activité se pratique surtout dans le cadre associatif. Dans ce cadre, les membres associés contribuent à la hauteur des charges, sans recherche de marges bénéficiaires.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		13/38

		Volume financier en k€
Vol moteur		74 735
	<i>FFA</i>	69 460
	<i>AOPA</i>	5 275
	<i>autre</i>	<i>Non connu</i>
Vol à Voile		8 401
	<i>FFVV</i>	8 401
	<i>autre</i>	<i>Non connu</i>
Parachutisme		20 325
	<i>FFP</i>	20 325
	<i>autre</i>	<i>Non connu</i>
ULM		32 717
	<i>FFPLUM</i>	27 149
	<i>Autre</i>	5 568
Hélicoptères		2 014
	<i>FFG</i>	2 014
	<i>autre</i>	<i>Non connu</i>
Total		138 192

C'est donc un total minimum de 138 millions d'euros que consacraient les passionnés de l'aviation légère à leur pratique.

Tentons, comme le fait l'auteur de ce rapport, de chiffrer la part de **taxes et impôts divers** versés dans ce cadre.

Taxes (TVA; TIPP)		30 555
	<i>sur équipements nouveaux disposant d'un CDN</i>	4 221
	<i>sur équipements nouveaux ne disposant pas d'un CDN</i>	902
	<i>sur prestations diverses</i>	6 651
	<i>sur carburants</i>	18 781
Impôts		47 058
	<i>Sur le revenu</i>	501
	<i>sur les sociétés</i>	
	<i>charges sociales patronales</i>	29 839
	<i>charges sociales salariales</i>	16 718
Total		77 613

Le même rapport fait état de charges pour l'Etat de l'ordre de 77 000 k€. Il s'agit essentiellement de l'exploitation et de l'entretien des aérodromes (qui depuis ont été transférés), mais également des aides directes aux associations et fédérations, des services de la navigation aérienne, des aides

indirectes (formation d'instruction par exemple) et de la gestion des examens et délivrances des licences.

Ainsi peut-on en conclure que **l'aviation légère apporte plus à la collectivité qu'elle ne lui coûte.**

Ceci tend à démontrer aux gestionnaires d'aérodrome, mais aussi aux élus et décideurs en la matière que l'impact économique direct, même s'il n'est pas colossal, est bien réel, et que **l'activité de loisir est aussi source de développement économique.**

2.2 L'impact économique indirect :

Un terrain d'aviation fait partie intégrante de l'infrastructure touristique locale. Il participe au rayonnement de sa région, de sa commune, de son "pays" selon la terminologie actuelle. Il draine une « clientèle » qui va également injecter des moyens financiers et ainsi contribuer à l'économie locale. Parmi eux, les pratiquants de l'aviation légère.

Trois exemples :

Un week-end sur un terrain, ce sont des nuitées, des repas, des visites, des souvenirs, des taxis, etc.), estimés en moyenne à 400 € pour une visite

Une étape du Tour aérien des jeunes pilotes, c'est une caravane de 150 personnes qui vont consommer 300 nuitées, et 600 repas sur le lieu de la ville - étape.

Le dernier championnat du monde aérien qui s'est déroulé à Troyes durant le mois de juillet 2006 a injecté environ deux millions d'euros dans l'économie locale, sous forme de dépenses en hôtellerie/restauration (plus de 4000 nuitées), transports, prestations touristiques et diverses...

Le dernier championnat du monde de parachutisme en 2003 qui s'est déroulé à Gap-Tallard a dépensé un budget de trois millions d'euros sans compter les frais d'hébergement ni les frais annexes.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		15/38

2.3 L'impact économique se décline aussi en impact social

2.3.1 L'aviation légère soutient l'industrie aéronautique :

Cette affirmation peut surprendre. Et pourtant !!!

Les USA et la France sont les deux pays dans lesquels l'industrie aéronautique est la plus développée. C'est dans ces deux même pays que l'aviation légère est la plus active.

A partir des informations fournies par différentes autorités nationales (CAA en UK et LBA en Allemagne) il est possible de dresser un comparatif qui nous semble significatif.

La France compte en effet près de 750 pilotes privés par million d'habitants, contre 470 au Royaume Uni et 380 en Allemagne. Chaque année, la France forme 61 nouveaux pilotes par million d'habitants, quand le Royaume Uni en forme 39 et l'Allemagne seulement 23 !

A la lecture des chiffres, on vérifie que **l'environnement associatif** particulier qui est au cœur de l'aviation légère **a donné une position enviable à la France** par rapport à ses grands voisins que sont l'Allemagne et le Royaume Uni. Ceci est généralement admis.

Les fédérations aéronautiques ont la mission, le plus souvent explicite dans leur objet social, d'être le **creuset** qui fournira à l'aviation civile ou militaire les pilotes et personnels navigants, mais aussi les contrôleurs et personnels au sol, ou encore les ingénieurs ou les mécaniciens de l'industrie aéronautique. Mme Sophie POIROT DELPECH, de l'université Paris 1 n'hésitait pas, dans un document intitulé « L'insécurité des règlementeurs » à affirmer qu'il y avait un **risque réel de pénurie d'ingénieurs et de mécaniciens dans le domaine de l'aéronautique en cas d'asphyxie de l'aviation légère**.

Ceci n'est pas une vue de l'esprit et cela n'est pas pour rien dans le fait qu'Air France, Airbus, le CFA des métiers de l'Aérien, l'Armée de l'Air, la DGAC sont partenaires du Tour Aérien des Jeunes Pilotes et sont impliqués dans le Tour de France ULM.

Il est donc exact d'affirmer que l'aviation légère soutient l'industrie aéronautique : en soutenant l'industrie aéronautique, l'aviation légère contribue à l'évidence au développement économique.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		16/38

2.3.2 L'aviation légère est un acteur du corps social :

Les fédérations, par tradition qui remonte à l'aviation populaire, ont toujours consacré de gros efforts à **l'accueil des jeunes** : chaque année par exemple, plus de 3000 d'entre eux sont initiés aux choses de l'air par les associations aéronautiques, en lien étroit avec l'Éducation Nationale. Celle-ci ne s'y est pas trompée qui a compris ce que les associations aéronautiques pouvaient apporter aux jeunes : sens de la responsabilité, authenticité, volonté de dépassement, solidarité, autant de valeurs nécessaires à la réussite scolaire mais aussi à **l'intégration professionnelle et sociale**. Et cette intégration est un facteur majeur du développement économique.

Enfin, même si on le mesure moins, les clubs aéronautiques s'adressent aussi à d'autres types de public, par exemple les retraités, mais aussi les personnes concernées par la réinsertion, ou encore le handicap...

2.3.3 L'aviation légère est un acteur irremplaçable sur les aérodromes

Les gestionnaires d'aérodromes sont le plus souvent attentifs aux activités de loisir menées par l'aviation légère sur les aérodromes. Mais les enjeux de plus en plus prégnants de **sécurité, de sûreté et de rentabilité** peuvent amener à poser la question de la place des associations sur les plates formes.

Sur chacun de ces sujets, usagers et gestionnaires d'aérodromes ont à construire ensemble.

La sûreté par exemple : L'enjeu est réel et les réponses peu nombreuses. Deux attitudes sont possibles : contraindre, restreindre, limiter les clubs aéronautiques jusqu'à les asphyxier et les faire disparaître ou **en faire des acteurs de la sûreté** sur les terrains. Les fédérations plaident pour la deuxième solution : la présence de pratiquants de l'aviation légère sur un terrain contribue à la sûreté. Les pilotes, fussent-ils pilotes de loisir, **sont plus responsables** que la moyenne. La présence attentive de l'encadrement du club (chef pilote, instructeurs, dirigeants), mais aussi de tous les pilotes et pratiquants pourrait être un élément important de la sûreté. Cela passe par le dialogue et la responsabilisation mais aussi par la confiance. Sur ce point nous avons à débattre. Car, sans sûreté, pas de développement économique.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		17/38

2.3.4 Le réseau des aérodromes

Chaque aérodrome n'a de sens que parce qu'il est l'un des éléments d'un réseau d'aéroports, aérodromes, terrains et champs d'aviation incomparable. Ce serait une erreur grave que de penser que l'on peut fermer des terrains ou en exclure l'aviation légère (par les contraintes excessives, quelles soient financières, de sûreté ou de sécurité) sans affaiblir le réseau.

Et chaque fois qu'on affaiblit le réseau, c'est chaque terrain qui est affaibli.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		18/38

3. Rappel du contexte général des transferts

3.1 Les dispositions légales et réglementaires

Les textes qui régissent l'opération

- L'article 28 de la **Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales** prévoit le transfert d'un grand nombre d'aérodromes appartenant à l'Etat au profit de collectivités territoriales ou de leurs groupements.
- La **Circulaire n°2005-31 du 11 mai 2005** du Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer aux Préfets de région apporte des précisions et donne des instructions concernant les modalités de ce transfert.

On trouvera des extraits de cette circulaire en fin de document. Les textes sont disponibles sur le site de la DGAC, rubrique "Grands Dossiers => Décentralisation des aéroports" ou en cliquant sur le lien :

http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/actu_gd/decentral_aero/decentral_aero.htm

3.2 Les points à retenir

3.2.1 Les aérodromes concernés.

Les 151 aérodromes concernés qui ont été transférés se répartissaient ainsi avant le transfert :

- **48** dont la gestion est déléguée à une C.C.I., un syndicat mixte ou une collectivité comme Mâcon-Charnay, Arbois, Millau-Larzac ou Valence-Chabeuil. Il s'agit en général d'aérodromes accueillant une activité commerciale, et pour lesquels la mutation devrait se passer sans problème. Mais rien n'est jamais certain en ce domaine...
- **54** exploités en régie directe par l'Etat comme Strasbourg-Neuhof, Saint-Yan, Montargis-Vimory, Puivert, Montélimar-Ancône ou encore Berre-la-Fare ..
- **49** avaient déjà fait l'objet d'une mutation domaniale au profit de collectivités territoriales, d'E.P.C.I. (établissements publics de coopération intercommunale : syndicats,...) comme

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		19/38

Agen-La Garenne, Tournus-Cuisery, Pontarlier, Angers-Marcé, Vinon ou Saint-Pierre-Pierrefonds.

3.2.2 Les collectivités territoriales concernées.

L'unique exigence pour qu'une collectivité soit éligible au transfert d'un aéroport était qu'elle soit **géographiquement compétente** : tout ou partie de l'emprise de l'aéroport concerné doit se situer dans la circonscription de la collectivité demanderesse (I de l'art. 28)

Une exception concerne les aéroports qui ont fait l'objet, avant le 17 août 2004, d'un transfert conventionnel dans le cadre d'une mutation domaniale au profit d'une collectivité ou d'un groupement (EPCI) . La loi prévoit alors (V de l'art. 28) que cette collectivité devient définitivement l'autorité publique en charge de la plate-forme concernée sauf si elle s'y oppose avant le 30 juin 2006. Les biens et ouvrages correspondant lui sont alors remis en pleine propriété au plus tard le 31 décembre 2006.

A noter : *Seules les collectivités territoriales (seules ou regroupées en syndicats, communautés de communes, etc.), pouvaient bénéficier des mutations domaniales. Il n'était donc pas possible, pour une personne physique ou morale (association, aéroclub...) de se porter acquéreur du terrain transféré.*

3.2.3 Le transfert des biens.

L'Etat transfère en l'état la propriété du patrimoine : terrain, ouvrages et installations, biens meubles affectés spécifiquement à l'aéroport sauf ceux qui sont nécessaires aux besoins de la défense nationale, de la sécurité de la circulation aérienne, de la météorologie et de la sécurité civile.

Ce transfert à titre gratuit ne donne lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxes, salaire ou honoraire.

3.2.4 Les compétences transférées.

La collectivité bénéficiaire se substitue à l'Etat dans l'exercice des droits et obligations de ce dernier à l'égard des tiers. L'Etat reste cependant détenteur du pouvoir régalié (contrôle de l'activité, etc.)

3.2.5 Procédures et calendrier de mise en œuvre.

Les schémas des trois procédures qui étaient possibles figurent en annexe de la circulaire.

- transfert définitif,
- expérimental
- en cas de mutation domaniale préalable -

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		20/38

Pour les aérodromes ayant fait l'objet d'une mutation domaniale avant le 17 août 2004 au profit d'une collectivité territoriale, le transfert pouvait avoir lieu sans délai sur demande de la collectivité.

Le cas qui nous intéresse concerne le processus de "Transfert définitif" dont les grandes étapes ont été les suivantes (voir Annexe 2)

- Les collectivités avaient jusqu'au 1^{er} juillet 2006 pour effectuer la première demande
- Les éventuelles candidatures concurrentes disposaient alors de 6 mois pour se manifester.
- Au plus tôt 6 mois après le dépôt de la candidature initiale ou, en l'absence de candidature, à compter du 1^{er} juillet 2006, le Préfet de région a arbitré et désigné le bénéficiaire du transfert.
- Au 1^{er} juillet 2007 tout devait être achevé.

3.2.6 La formalisation des transferts.

Une convention entre l'Etat et la collectivité fixe les modalités, les droits et devoirs ainsi que la liste des biens transférés. Un modèle est donné en annexe de la circulaire mentionnée plus haut.

Les dispositions de ces modèles de conventions stipulent notamment que l'activité aéronautique doit se continuer après le transfert. L'arrêt d'activité à la demande du bénéficiaire, si elle devait avoir lieu, ne pourrait intervenir que trois ans après le dépôt de cette demande. La grande majorité des conventions accompagnant ces opérations de transfert comporte cette disposition. Seuls 7 repreneurs n'ont pas accepté cette convention, et ne se trouvent pas engagés à maintenir l'activité durant 3 ans.

3.2.7 Les compensations financières de l'Etat

Les transferts doivent s'accompagner de compensations financières. Les crédits que dépensait l'Etat au titre des compétences transférées sont attribués aux collectivités concernées.

Un montant total de **2,4 M€** a été inscrit en **loi de finances 2007** pour être versés à titre provisionnel aux collectivités bénéficiaires d'un transfert. Ce montant se décompose en 0,5 M€ au titre du fonctionnement et 2,3 M€ au titre de l'investissement desquels il convient de déduire 0,4 M€ au titre des redevances perçues sur les aéroports qui étaient exploités en régie directe (le produit de ces redevances reviendra dorénavant aux collectivités). Le droit à compensation définitif, du même ordre de grandeur, sera constaté courant 2007 dans **un arrêté interministériel** après l'avis favorable rendu le 13 mars 2007 par **la commission consultative sur l'évaluation des charges**. Ces compensations seront versées ensuite chaque année aux collectivités concernées.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		21/38

4. Comment agir pour assurer la continuité de l'activité ?

Les usagers des aérodromes, toutes disciplines confondues, souhaitent bien sûr que l'activité aéronautique se poursuive après le transfert de leur terrain.

Rappelons que dans le dispositif prévu par la Loi, seules les collectivités territoriales peuvent être bénéficiaires du transfert des terrains.

Le scénario idéal serait qu'une collectivité territoriale demande à être bénéficiaire du transfert, puis assure à l'identique (voire en mieux !?...) la gestion du terrain.

4.1 Les réticences à la reprise, et les risques consécutifs

La réalité est le plus souvent très éloignée de ce cas de figure. En effet, il se peut que les collectivités territoriales refusent de prendre en compte certaines mutations pour des raisons diverses :

4.1.1 Les Régions.

Dans le processus de régionalisation, les Régions ont des dossiers très lourds à gérer : les routes, les voies navigables, les établissements scolaires... Elles sont principalement intéressées par les aérodromes susceptibles de participer au développement économique de leur territoire. Elles ne sont prêtes à financer que les plates-formes accueillant un trafic commercial (compagnies "low cost") ou une aviation d'affaire. Elles auraient tendance à considérer que les aérodromes sans activité commerciale ne sont que source d'ennuis et de perte de temps, dont elles préfèrent ne pas entendre parler

4.1.2 Les Départements.

Ils ont une approche un peu similaire, mais sont plus ouverts à certains arguments, notamment d'ordre **touristique**.

4.1.3 Les communes, communautés de communes, syndicats de communes

Ce sont les entités qui sont au premier rang dans cette mutation, principalement pour les "petits" aérodromes. Ces entités souffrent d'un manque de connaissance des aspects du dossier :

Aspect financier : Certes, la mutation est gratuite, mais il faut assumer le fonctionnement de la plate forme.

- La plate-forme est-elle aux normes ?

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		22/38

- Quel serait le coût d'une éventuelle mise en conformité
- Quelles sont les servitudes, quel est le budget de fonctionnement à prévoir ?
- Qu'est-ce que ça rapporte à la commune ?

Aspect juridique Quelles sont les responsabilités de la commune dans l'exploitation de la plate-forme ? Que se passe-t-il en cas d'accident ?

Aspect environnemental : Le terrain est une gêne pour les riverains, pourquoi dépenser de l'argent pour maintenir en exploitation une source de nuisances ?

4.1.4 Le risque de réaffectation

Les collectivités locales, et principalement les communes, peuvent être tentées de voir dans ce transfert une possible opération foncière.

En effet, les terrains d'aviation, établis à une époque où l'urbanisation était moins développée qu'aujourd'hui, n'intéressaient personne et n'étaient nullement menacés. La situation a bien changé, et les villes envahissent maintenant la campagne. Pour les communes à l'étroit sur leur territoire, les terrains d'aviation peuvent apparaître comme une réserve foncière gratuite, véritable aubaine pour une nouvelle expansion. N'oublions pas que la Loi prévoit la tenue des engagements antérieurs sur une courte période, mais après 3 ans le propriétaire foncier pourra utiliser ce terrain à sa guise. L'année 2010 risque d'être une année difficile pour l'activité aéronautique sur certains terrains...

4.2 L'action des usagers

4.2.1 Existe-t-il une voie de recours judiciaire ?

Il n'y a pas de moyens "détournés", visant à racheter le terrain (que ce soit par une personne physique ou une personne morale) pour assurer sa pérennité. Seules les collectivités locales peuvent être attributaires.

La Loi sur le Sport comporte une disposition (Loi 84-610 Art 42) qui protège les équipements sportifs contre une disparition qui ne serait pas assortie d'une solution de remplacement. Malheureusement, cette disposition ne s'applique qu'aux **équipements privés** qui auraient été financés totalement ou partiellement par des fonds publics. Le législateur a voulu ainsi pérenniser l'utilisation de fonds publics engagés dans des investissements privés. Le cas qui nous occupe est tout autre : c'est l'Etat qui transfère une partie de son patrimoine foncier aux collectivités territoriales, avec mission d'en faire ce qui leur semble bon pour elles.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		23/38

Les usagers ont tout à perdre s'ils adoptent une position revendicative ou fermée à la discussion. L'environnement réglementaire n'étant pas forcément en leur faveur, c'est par l'argumentation, la persuasion et la recherche de solutions nouvelles que les usagers parviendront à maintenir et pérenniser l'activité sur l'aérodrome.

A ce stade, il nous semble utile de donner quelques points de repère qui permettront de donner à l'action plus d'efficacité.

4.2.2 Usagers de toutes disciplines aéronautiques, unissez-vous !

Il est primordial que sur chaque terrain, les usagers, à l'instar de leurs fédérations, parlent d'une seule voix, et qu'ils aient un discours clair et des projets précis à présenter aux pouvoirs publics et aux collectivités territoriales.

Bien que cette idée soit quelquefois difficile à mettre en oeuvre, pour des raisons diverses et variées (conflits d'intérêts entre associations, conflits de personnes, héritage historique...), il est donc hautement conseillé de constituer au niveau de chaque aérodrome une **association des usagers**, qui serait la seule entité représentative des différents intérêts de tous les usagers.

Il appartiendra à l'association des usagers de désigner un leader auquel sera confié un mandat clair lui permettant de parler au nom de tous.

Ce leader devra avoir une forte motivation et un sens aigu des relations au niveau politique et économique, car de son action peut dépendre la suite des opérations et leur succès.

4.2.3 Faites-vous connaître, faites connaître vos activités.

De par les textes de loi et les circulaires d'accompagnement, les usagers ne sont pas impliqués, fut-ce à titre consultatif, dans les délibérations et processus de décision liés aux mutations domaniales.

De ce fait le point de vue et les intérêts des utilisateurs risquent fort de ne pas être pris en compte lors des prises de décision.

Il faut que les associations d'usagers organisent et propagent leur communication vers les acteurs clés que sont les Conseils Régionaux, les Conseils Généraux, les Communes et Communautés de Communes. **Il faut** qu'ils expliquent qui ils sont, ce que sont les pratiques aéronautiques, ce qu'elles représentent dans notre patrimoine culturel, ce qu'elles apportent à notre nation. C'est bien **le tissu**

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		24/38

aéronautique et sportif qui a permis l'éclosion de vocations et de compétences qui ont fait de notre pays l'un des leaders du monde aéronautique !

4.2.4 Soyez en liaison étroite avec la Direction de l'Aviation Civile

L'Aviation Civile a une connaissance très fine de l'environnement aéronautique.

Au niveau territorial, les Directions de l'Aviation Civile (DAC) sont les représentantes uniques de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) auprès des acteurs locaux (voir le document http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/actu_gd/reforme/brochure/dac.pdf)

Dans le processus d'évaluation et de valorisation des biens fonciers et immobiliers transférés, les DAC et leurs délégations territoriales sont les organismes incontournables qui centralisent l'information technique et économique relative à un aérodrome. Leur influence pèsera largement dans la décision que les collectivités seront amenées à prendre quant aux intentions ou refus de continuation de l'activité..

Dans chacune des sept DAC existe un agent chargé de centraliser les informations relatives aux aérodromes **transférés** situés sur le territoire géographique correspondant. Vous en trouverez la liste en Annexe 3. Il est important de pouvoir rencontrer ces personnes pour avoir une source d'information supplémentaire et fiable a priori.

4.2.5 Soyez légitimes et appuyez-vous sur le mouvement sportif.

Les institutions françaises fonctionnent mieux si elles ont pour interlocuteurs des organismes structurés à leur image.

C'est pourquoi le mouvement sportif a calqué son organisation sur le modèle administratif français. On peut résumer cette situation ainsi :

Niveau	Administration Générale	Administration des Sports	Mouvement Sportif général	Pratiques sportives	Conseils Interfédéraux
National	Etat	Ministère de la Jeunesse, des Sports, de la Vie Associative	CNOSF	Fédérations Nationales	CNSN CISA
Régional	Régions	DRDJS	CROS	Comités Régionaux	CRISA
Départemental	Départements	DDJS CDESI	CDOS	Comités départementaux	CDISA
Local	Communes, Communautés, Syndicats...	CDESI	CDOS	Associations	STADE AERIEN ?

(On trouvera en Annexe 4 le détail de cette organisation)

Il est clair que les associations ne peuvent se faire entendre si elles se présentent seules. Par ailleurs, l'administration des sports (DDJS, DRJS) ne reconnaît comme interlocuteurs que les organismes sportifs de "même niveau" : Comités Régionaux ou Départementaux des fédérations, mais aussi Comités Régionaux et Départementaux Olympiques et Sportifs et Comités interfédéraux.

Il est primordial pour nos associations que leur implication tant au niveau des CROS et CDOS qu'au sein des CRISA et CDISA soit totale. Si le CRISA ou CDISA n'existe pas, il faut le créer ! Les Comités Régionaux des différentes fédérations doivent être moteurs dans cette action. (Voir la plaquette du Conseil Interfédéral des Sports Aériens)

4.2.6 L'important, c'est la continuation de l'activité aéronautique.

Rien n'oblige à ce que les activités aéronautiques qui trouvaient place sur nos terrains doivent se continuer dans les mêmes conditions *stricto sensu*...

4.2.6.1 Se maintenir dans les lieux

Au contraire, la mutation domaniale est peut-être une belle opportunité pour repenser les activités et l'organisation de la plate-forme !

- Les infrastructures ne sont-elles pas surdimensionnées par rapport à nos besoins ? Certains terrains ont vu leur activité se modifier fortement au fil des ans : disparition d'une activité d'aviation commerciale ou militaire par exemple.
 - La piste ne pourrait-elle pas être réduite (en général, 1000 mètres nous suffisent) ?
 - Le maintien de plusieurs pistes est-il justifié ?
 - La tour est-elle toujours utilisée ?
 - Une piste en herbe ne serait-elle pas suffisante ?
 - Etc...

- L'emprise du terrain est-elle justifiée ? De nombreux terrains ont été établis à une époque où le foncier était disponible, et occupent une surface importante. Ne peut-on pas regrouper les activités sur une partie du terrain, et utiliser une surface ainsi libérée à des fins économiques (zone artisanale par exemple) ? En effet, il faut préserver l'essentiel, et en l'espèce une présence *a minima* est préférable à une disparition pure et simple de l'activité.

Un remodelage de la plate-forme permettrait souvent de diminuer les coûts d'exploitation, et de libérer des terrains aptes à accueillir une activité économique, permettant à chacune des parties de faire valoir ou préserver ses intérêts.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		26/38

4.2.6.2 Le Stade aérien

Le concept de Stade aérien a été développé par le CNOSF, et en particulier par le CISA (Conseil Interfédéral des Sports Aériens).

On peut définir un "stade aérien" comme un espace aménagé susceptible d'accueillir simultanément ou en alternance plusieurs sports aériens et leurs publics pour des activités de loisirs, d'entraînement, de compétition et de démonstration. Un stade aérien comporte aussi des emplacements d'où des voyages, des rallyes ou des rassemblements d'avions peuvent être organisés. Les stades aériens complètent la longue liste des équipements aménagés ou naturels existants, gérés par les différentes fédérations, qui permettent la pratique des sports aériens sur tout le territoire national.

Le concept peut être concrétisé soit sur une plate-forme aéronautique déjà existante, soit sur une entité à créer. Cette mutualisation de la majeure partie des installations permet une réduction à la fois des coûts d'investissement et des coûts de fonctionnement pour chaque partenaire. Elle permet d'offrir une meilleure visibilité globale des sports aériens.

Certains stades aériens sont actuellement à l'étude, mais il n'y a pas encore d'exemple concret qui permette de juger de la pertinence d'un tel concept qui n'est peut-être pas sans générer certaines interrogations sur plusieurs plans :

- Il suppose une parfaite entente entre les différents usagers, qui devront cohabiter entre eux et avec des structures commerciales, et résister aux changements de personnes et de style que connaissent nécessairement les différentes associations. Quelle peut être la pérennité du montage dans le temps ?
- Le stade aérien risque de capter beaucoup de moyens, tant humains que financiers, générant autour de lui un "désert aéronautique" par assèchement des moyens disponibles pour les autres terrains. Les fonds publics ou privés pourraient se concentrer sur le stade aérien, et oublier purement et simplement les autres
- L'espace aérien, de plus en plus complexe, est-il compatible avec les exigences d'un tel équipement ?

Le lecteur trouvera toutes informations dans la brochure disponible à l'adresse :

<http://devs.cnosf.com/images/CNOSF/cisa.pdf> (document format Adobe pdf, taille 1,2 Mo)

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		27/38

4.2.6.3 Obtenir une "relocalisation"

Si vraiment le maintien de l'activité s'avère impossible sur la plate-forme transférée, le dernier recours serait de tenter d'obtenir la création d'une nouvelle plate-forme à une distance "raisonnable".

La difficulté est que les usagers n'ont aucun droit pour imposer cette opération. Il s'agira d'être persuasif, et de faire preuve d'imagination. L'un des arguments réside dans le fait que la collectivité qui récupère un terrain d'aviation pour en faire une réserve foncière bénéficie ainsi d'un accroissement de patrimoine sans contrepartie financière à déboursier. Une partie du "bénéfice" de cette opération pourrait être utilisée à la relocalisation des usagers.

Pour que cette solution ait une chance d'aboutir, il faut que les usagers soient moteurs. Il faut qu'ils présentent une alternative réaliste, crédible, parfaitement cernée sur les plans technique et financier. Vaste programme, mais si le salut est à ce prix...

Autre difficulté, celle d'obtenir des garanties sur la bonne fin de cette relocalisation si le principe en est admis. "Les promesses n'engagent que ceux qui les reçoivent" disait avec cynisme un homme politique célèbre. L'expérience a montré que c'est souvent vrai. Et là nous ne pouvons que vous inciter à obtenir un engagement formel, comme par exemple la décision d'un organe délibérant (conseil municipal par exemple) qui a plus de valeur que la déclaration apaisante d'un élu !...

4.2.7 Soyez acteurs de votre avenir : devenez gestionnaire d'aérodrome

Comme nous l'avons vu, très souvent les collectivités territoriales ne souhaitent pas prendre en charge le quotidien d'une plate-forme aéronautique. En clair, le message est :

"D'accord pour maintenir l'activité aéronautique, à condition que cela ne crée pas de charges d'aucune nature ni de responsabilités pour la collectivité".

Il faut donc décharger la collectivité de son rôle de gestionnaire de plate-forme aéronautique. Pourquoi cette fonction ne reviendrait-elle pas au **groupement des usagers** ? Certes, cette fonction de gestionnaire d'aérodrome est assortie de devoirs et de responsabilités, mais à ce jour de nombreux aéroclubs l'assument depuis de nombreuses années avec bonheur.

Le groupe de travail "terrains" du CNFAS est prêt à vous aider à mettre en place une structure de gestion.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		28/38

4.2.8 Votre projet est réaliste : faites-le savoir !

Dès l'instant où vous avez établi un projet réaliste concernant votre plate-forme, il vous appartient de le faire savoir, de "vendre ce projet" auprès des **décideurs** que sont les **élus locaux** : conseillers municipaux, conseillers généraux ou conseillers régionaux suivant le cas, et suivant l'orientation du projet. N'hésitez pas à les informer individuellement, en leur communiquant une copie de votre projet, en les contactant pour leur en expliquer l'intérêt, les coûts... C'est gratuit, et ça peut rapporter le salut de la plate-forme aéronautique.

5. Conclusion

Chaque cas étant très spécifique, il est impossible de donner un mode d'emploi de la mutation réussie.

Cependant, dans tous les cas il est indispensable que les usagers

- se regroupent et soient force de proposition
- parlent d'une seule voie vis à vis des pouvoirs publics
- travaillent en étroite collaboration avec les DAC et leurs délégations territoriales
- soient impliqués dans la vie locale au travers du mouvement sportif
- fassent connaître leurs activités et leurs desideratas auprès des élus locaux
- soient des acteurs responsables et réalistes pour mener avec succès leurs négociations et faire aboutir leur projet
- n'hésitent pas à prendre leur part de responsabilités et s'engagent directement dans la gestion des plates-formes aéronautiques.

Le CNFAS, le CISA et les fédérations apporteront tout leur soutien pour cela.



Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		29/38

6. ANNEXES

6.1 **ANNEXE 1: Les aérodromes et les collectivités bénéficiaires**

AÉRODROME	COLLECTIVITÉ TERRITORIALE OU GROUPEMENT de collectivités territoriales bénéficiaire du transfert	DATE DU TRANSFERT
Abbeville	Communauté de communes de Nouvion.	31 décembre 2006
Agen-La Garenne.....	Syndicat mixte pour l'aérodrome départemental.	31 décembre 2006
Amiens-Glisly.....	Communauté d'agglomération Amiens métropole.	31 décembre 2006
Angers-Marce.....	Communauté d'agglomération Angers Loire métropole.	31 décembre 2006
Angoulême-Brie-Champniers.....	Syndicat mixte des aéroports de Charente.	1 ^{er} janvier 2007
Annecy-Meythet.....	Département de la Haute-Savoie.	29 décembre 2006
Arbois.....	Communauté de communes du val de la Cuisance.	31 décembre 2006
Aspres-sur-Buech.....	Département des Hautes-Alpes.	31 décembre 2006
Auxerre-Branches.....	Syndicat mixte de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.	1 ^{er} mars 2007
Avallon.....	Commune d'Avallon.	1 ^{er} janvier 2007
Avignon-Caumont.....	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.	1 ^{er} mars 2007
Avignon-Pujaut.....	Commune de Pujaut.	1 ^{er} janvier 2007
Avranches - Le Val-Saint-Père.....	Communauté de communes d'Avranches.	1 ^{er} janvier 2007
Bailleau-Armenonville.....	Communauté de communes du val de Voise.	31 décembre 2006
Beaune-Challanges.....	Commune de Beaune.	22 novembre 2006
Beauvais-Tillé.....	Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé.	1 ^{er} mars 2007
Belfort-Chaux.....	Département du Territoire de Belfort.	31 décembre 2006
Berck-sur-Mer.....	Commune de Berck-sur-Mer.	31 décembre 2006
Berre-La Fare.....	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.	1 ^{er} mars 2007
Besançon-Thise.....	Commune de Thise.	28 février 2007
Beynes-Thiverval.....	Commune de Thiverval-Grignon.	1 ^{er} janvier 2007
Biarritz-Bayonne-Anglet.....	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Biarritz-Anglet-Bayonne.	31 décembre 2006
Biscarosse-Parentis.....	Communauté de communes des Grands Lacs.	1 ^{er} janvier 2007
Blois Le Breuil.....	Département de Loir-et-Cher.	31 décembre 2006
Bordeaux-Léognan-Saucats.....	Communauté de communes de Montesquieu.	1 ^{er} janvier 2007
Brest-Bretagne.....	Région Bretagne.	1 ^{er} mars 2007
Briare-Châtillon.....	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Gien - Briare - Châtillon-sur-Loire.	29 décembre 2006
Brive-Laroche.....	Syndicat mixte pour la création et l'aménagement de l'aérodrome de Brive- Souillac.	1 ^{er} janvier 2007
Buno-Bonnevaux.....	Commune de Buno-Bonnevaux.	12 mars 2007
Caen-Carpiquet.....	Communauté d'agglomération de Caen la mer.	1 ^{er} mars 2007
Calais-Dunkerque.....	Communauté d'agglomération du Calaisis.	31 décembre 2006
Carcassonne-Salvaza.....	Région Languedoc-Roussillon.	1 ^{er} mars 2007
Castelnaudary-Villeneuve.....	Communauté de communes de Castelnaudary et du bassin lauragais.	1 ^{er} janvier 2007
Chalon-Champforgeuil.....	Communauté d'agglomération Chalon-val de Bourgogne.	1 ^{er} janvier 2007
Châlons-Ecurey-sur-Cooile.....	Commune d'Ecurey-sur-Cooile.	1 ^{er} janvier 2007
Châlons-Vatry.....	Département de la Mame.	28 avril 2006
Chambéry - Aix-les-Bains.....	Département de la Savoie.	29 décembre 2006

ANNEXE 1: Les aérodromes et les collectivités bénéficiaire (suite)

AÉRODROME	COLLECTIVITÉ TERRITORIALE OU GROUPEMENT de collectivités territoriales bénéficiaire du transfert	DATE DU TRANSFERT
Chambéry - Challes-les-Eaux.....	Communauté d'agglomération Chambéry métropole.	31 décembre 2006
Charleville-Mézières.....	Département des Ardennes.	9 février 2007
Chartres-Champhol.....	Communauté d'agglomération de Chartres.	31 décembre 2006
Château-Arnoux - Saint-Auban.....	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.	1 ^{er} mars 2007
Châteauroux-Villers.....	Communauté d'agglomération castelroussina.	31 décembre 2006
Châtillon-sur-Seine.....	Communauté de communes du pays châtillonnais.	31 décembre 2006
Cherbourg-Maupertus.....	Département de la Manche.	1 ^{er} janvier 2007
Clermont-Ferrand.....	Syndicat mixte de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne.	1 ^{er} janvier 2007
Compiègne-Margny.....	Agglomération de la région de Compiègne.	31 décembre 2006
Dieuze-Gueblange.....	Commune de Dieuze.	1 ^{er} janvier 2007
Dinard-Pleurduit - Saint-Malo.....	Région Bretagne.	1 ^{er} mars 2007
Doncourt-lès-Conflans.....	Commune de Doncourt-lès-Conflans.	1 ^{er} janvier 2007
Dreux-Vernouillet.....	Communauté d'agglomération du Drouais.	31 décembre 2006
Epemay-Plivot.....	Commune de Plivot.	5 avril 2006
Epinal-Dogneville.....	Commune de Dogneville.	24 novembre 2006
Eu-Mers-Le Tréport.....	Communauté de communes du Gros-Jacques.	1 ^{er} janvier 2007
Fayence.....	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation du centre de vol à voile de Fayence-Tourrettes.	31 décembre 2006
Feurs-Chambeon.....	Communauté de communes de Feurs-en-Forez.	31 décembre 2006
Ghisonaccia-Alzitone.....	Commune de Ghisonaccia.	31 décembre 2006
Grenoble - Saint-Geoirs.....	Département de l'Isère.	1 ^{er} mars 2007
Issoudun-Le Fay.....	Communauté de communes de Champagne berrichonne.	1 ^{er} janvier 2007
Ibassou.....	Commune d'Ibassou.	1 ^{er} janvier 2007
La Ferté-Gaucher.....	Commune de La Ferté-Gaucher.	5 avril 2006
La Flèche-Thorée-les-Pins.....	Commune de La Flèche.	1 ^{er} mars 2007
Laon-Chambry.....	Commune de Laon.	31 décembre 2006
Le Blanc.....	Commune du Blanc.	29 décembre 2006
Le Havre-Octeville.....	Communauté de l'agglomération havraise.	1 ^{er} janvier 2007
Le Mans-Arnage.....	Syndicat mixte du circuit des 24 heures du Mans.	1 ^{er} janvier 2007
Le Mazet-de-Romanin.....	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.	1 ^{er} mars 2007
Les Mureaux.....	Syndicat de gestion de l'aérodrome des Mureaux - Verneuil-sur-Seine.	13 mars 2007
Lessay.....	Département de la Manche.	1 ^{er} janvier 2007
Lézignan-Corbières.....	Commune de Lézignan-Corbières.	1 ^{er} janvier 2007
Lille-Lesquin.....	Syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et Merville.	31 décembre 2006
Lille - Marcq-en-Barœul.....	Syndicat intercommunal pour la gestion de l'aérodrome de loisirs.	29 décembre 2006
Lunéville-Croismare.....	Syndicat intercommunal pour la gestion de l'aérodrome de Lunéville-Croismare-Chanteheux.	27 novembre 2006
Lyon-Corbas.....	Communauté urbaine de Lyon.	1 ^{er} mars 2007
Mâcon-Charnay.....	Commune de Mâcon.	23 février 2007
Mantes-Chérence.....	Commune de Chérence.	1 ^{er} janvier 2007
Maubeuge-Elesmes.....	Communauté d'agglomération de Maubeuge val de Sambre.	26 décembre 2006
Melun-Villaroche.....	Syndicat mixte du pôle d'activités de Villaroche.	1 ^{er} mars 2007
Millau-Larzac.....	Syndicat mixte de l'aérodrome de Millau-Larzac.	1 ^{er} janvier 2007
Montagne Noire.....	Communauté de communes de Lauragais-Revel-Sorézois.	1 ^{er} janvier 2007
Montaigu - Saint-Georges.....	Communauté de communes Terres de Montaigu.	31 décembre 2006
Montargis-Vimory.....	Communauté d'agglomération montargoise.	31 décembre 2006
Montbéliard-Courcelles.....	Syndicat mixte de l'aérodrome du pays de Montbéliard.	31 décembre 2006
Montdauphin - Saint-Crépin.....	Département des Hautes-Alpes.	31 décembre 2006
Montdidier.....	Communauté de communes du canton de Montdidier.	31 décembre 2006
Montélimar-Ancone.....	Commune de Montélimar.	31 décembre 2006
Montpellier-Candillargues.....	Communauté de communes du pays de l'Or.	1 ^{er} janvier 2007
Morlaix-Ploujean.....	Communauté d'agglomération Morlaix communauté.	1 ^{er} janvier 2007
Moussoulens.....	Commune de Moussoulens.	1 ^{er} janvier 2007
Mulhouse-Habsheim.....	Syndicat mixte de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim.	1 ^{er} janvier 2007
Nancy-Azelot.....	Commune d'Azélot.	27 novembre 2006
Nancy-Essey.....	Communauté urbaine du Grand-Nancy.	1 ^{er} janvier 2007
Nancy-Malzeville.....	Communauté urbaine du Grand-Nancy.	1 ^{er} janvier 2007
Nangis-Les Loges.....	Commune de Grandpuits-Bailly-Carrois.	27 février 2007
Neufchâteau.....	Communauté de communes du pays de Neufchâteau.	1 ^{er} janvier 2007
Niort-Souché.....	Commune de Niort.	31 décembre 2006
Orléans - Saint-Denis-de-l'Hôtel.....	Département du Loiret.	31 décembre 2006
Paray-le-Monial.....	Commune de Paray-le-Monial.	27 novembre 2006
Pau-Pyrénées.....	Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées.	1 ^{er} mars 2007
Perpignan-Rivesaltes.....	Syndicat mixte de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes.	1 ^{er} mars 2007
Pierrelatte.....	Syndicat intercommunal pour le développement, la gestion et l'exploitation des terrains de l'aérodrome.	1 ^{er} mars 2007

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		31/38

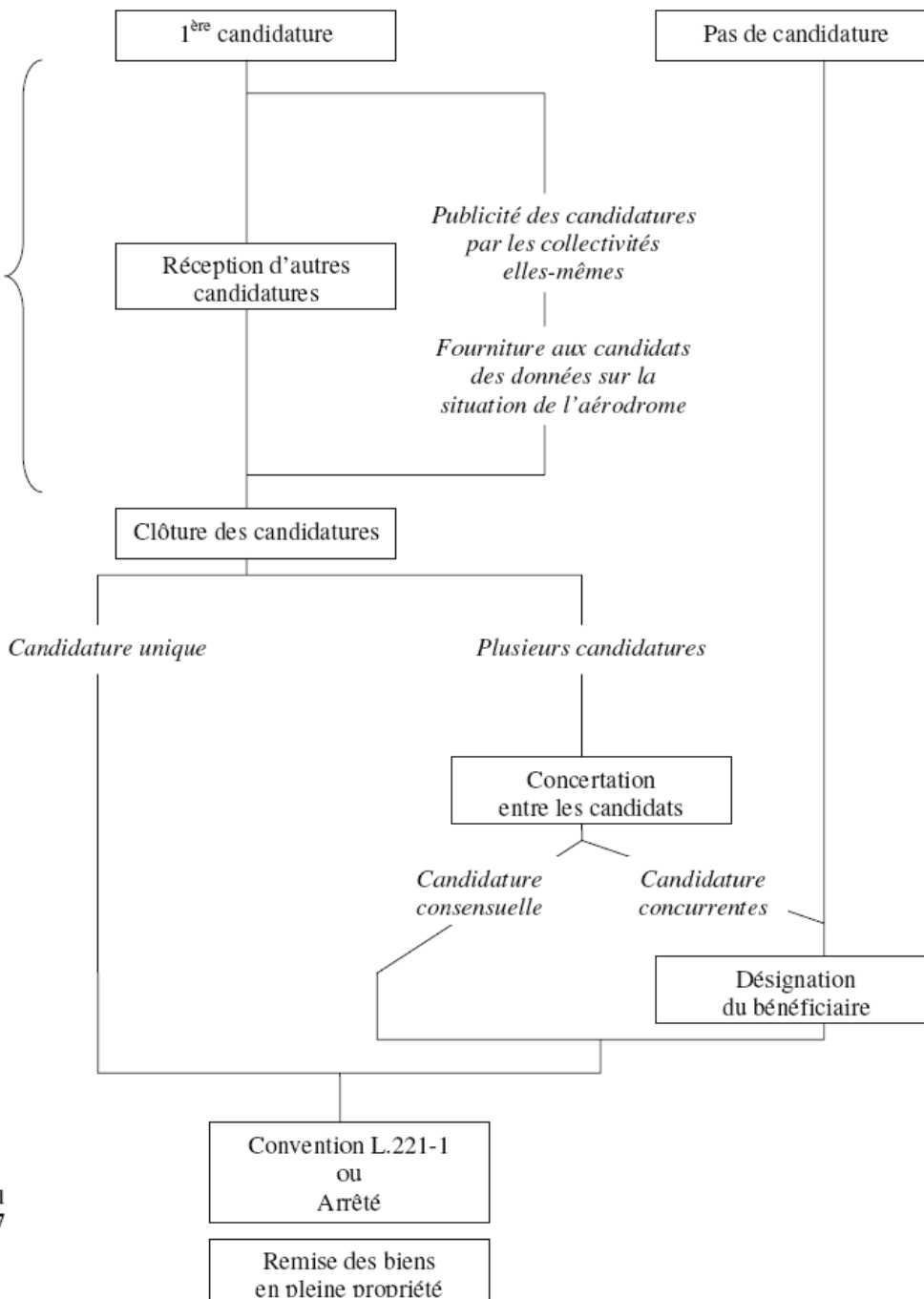
ANNEXE 1: Les aérodromes et les collectivités bénéficiaire (fin)

AÉRODROME	COLLECTIVITÉ TERRITORIALE OU GROUPEMENT de collectivités territoriales bénéficiaire du transfert	DATE DU TRANSFERT
Poitiers-Biard	Syndicat mixte de l'aéroport de Poitiers-Biard.	1 ^{er} janvier 2007
Pontarlier	Commune de Pontarlier.	27 novembre 2006
Pont-Saint-Vincent.....	Syndicat intercommunal à vocation unique du plateau aéronautique.	1 ^{er} janvier 2007
Pont-sur-Yonne	Communauté de communes de l'Yonne nord.	30 mars 2006
Pouilly-Maconge.....	Communauté de communes de l'Auxois sud.	18 avril 2006
Puivert.....	Communauté de communes du Chalabrais.	1 ^{er} janvier 2007
Quimper-Pluguffan.....	Région Bretagne.	1 ^{er} mars 2007
Rennes - Saint-Jacques.....	Région Bretagne.	1 ^{er} mars 2007
Rochefort - Saint-Agnant.....	Département de la Charente-Maritime.	31 décembre 2006
Romilly-sur-Seine.....	Communauté de communes des Portes de Romilly.	2 mai 2006
Rouen-vallée de Seine	Syndicat mixte pour la gestion de l'aéroport Rouen-vallée de Seine.	31 décembre 2006
Saint-André-de-l'Eure.....	Commune de Saint-André-de-l'Eure.	31 décembre 2006
Saint-Florentin - Chéu.....	Communauté de communes du Florentinois.	1 ^{er} décembre 2006
Saint-Pierre - Pierrefonds.....	Syndicat mixte de Pierrefonds.	31 décembre 2006
Saint-Quentin - Roupy	Commune de Fontaine-les-Clercs.	31 décembre 2006
Saint-Rambert-d'Albon.....	Communauté de communes Rhône-Valloire.	1 ^{er} mars 2007
Saint-Valery - Vitteflour.....	Communauté de communes de la côte d'Albâtre.	31 décembre 2006
Salon-Eyguières.....	Commune d'Eyguières.	31 décembre 2006
Sarrebourg-Buhl.....	Communauté de communes de l'agglomération de Sarrebourg.	23 février 2007
Sarraguemines-Neunkirch.....	Commune de Sarraguemines.	1 ^{er} janvier 2007
Saumur - Saint-Florent.....	Commune de Saumur.	1 ^{er} janvier 2007
Saverne-Steinbou.....	Commune de Steinbourg.	1 ^{er} janvier 2007
Sedan-Douzy.....	Syndicat intercommunal de gestion et de valorisation de l'aérodrome de Douzy.	1 ^{er} juillet 2006
Sézanne - Saint-Rémy.....	Commune de Saint-Rémy-sous-Broyes.	1 ^{er} janvier 2007
Sisteron-Thèze.....	Syndicat mixte de gestion de l'aérodrome de Sisteron-Vaumellh.	31 décembre 2006
Tarbes-Lourdes-Pyrénées.....	Syndicat mixte de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées.	1 ^{er} janvier 2007
Thionville-Yutz.....	Commune de Yutz.	1 ^{er} mars 2007
Til-Chatel.....	Communauté de communes des vallées de la Tille et de l'Ignon.	27 novembre 2006
Toulouse-Bourg - Saint-Bernard.....	Commune de Bourg-Saint-Bernard.	1 ^{er} janvier 2007
Toulouse-Lasbordes.....	Communauté d'agglomération du Grand Toulouse.	1 ^{er} mars 2007
Tournus-Cuisery.....	Commune de Tournus.	27 novembre 2006
Tours-Sorigny.....	Commune de Sorigny.	22 novembre 2006
Troyes-Barberey.....	Syndicat mixte de l'aérodrome de Troyes-Barberey.	1 ^{er} janvier 2007
Ussel-Thalamy.....	Syndicat mixte d'aménagement de la Haute-Corrèze.	1 ^{er} janvier 2007
Valence-Chabeuil.....	Département de la Drôme.	31 décembre 2006
Valenciennes-Denain.....	Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Valenciennes-Denain.	22 novembre 2006
Vannes-Meucon.....	Communauté d'agglomération du pays de Vannes.	1 ^{er} janvier 2007
Verdun-Le Rozellier.....	Commune de Sommedieue.	1 ^{er} janvier 2007
Vinon.....	Syndicat mixte des pays du Verdon.	31 décembre 2006
Vitry-en-Artois.....	Syndicat intercommunal à vocation unique de l'aérodrome de Vitry-en-Artois.	22 novembre 2006
Vitry-le-François - Vauclerc.....	Syndicat intercommunal à vocation unique de gestion de l'aérodrome d'Ecrlennes-Vauclerc.	1 ^{er} janvier 2007

6.2 **ANNEXE 2 : Procédure de transfert définitif**

du 01/01/2005
au 01/07/2006

6 mois



Au plus tard
le 01/01/2007

6.3 ANNEXE 3 : Correspondants DAC sur la décentralisation

Direction Régionale	Nom	Adresse	Standard
DAC Centre Est	Jean Triphon	Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry BP 601 69125 Lyon Saint-Exupéry Aéroport	04 72 22 55 00
DAC Nord	Yves Ferelloc	Orly Sud 108 94396 Orly Aérogare Cedex	01 69 57 60 00
DAC Nord Est	Rémy Mertz	Aérodrome de Strasbourg-Entzheim 67960 Entzheim	03 88 59 64 64
DAC Ouest	Jean-René Buard	Aérodrome de Brest-Bretagne BP 56 29490 Guipavas	02 98 32 02 00
DAC Sud	Alain Martzloff	Aérodrome de Toulouse-Blagnac BP 100 31703 Blagnac Cedex	05 62 74 64 00
DAC Sud Est	Dominique Bonnet	1 rue Vincent Auriol 13617 Aix-en-Provence Cedex 1	04 42 33 78 78
DAC Sud Ouest	Bruno Verschaeve	Aéroport principal de Bordeaux-Mérignac BP 116 33704 Mérignac Cedex	05 57 92 81 00

6.4 ANNEXE 4 : L'organisation du Sport en France

Le mouvement sportif a calqué son organisation sur le modèle administratif français. On peut résumer cette situation ainsi :

Niveau	Administration Générale	Administration des Sports	Mouvement Sportif général	Pratiques sportives	Conseils Interfédéraux
National	Etat	Ministère de la Jeunesse, des Sports, de la Vie Associative	CNOSF	Fédérations Nationales	CNSN CISA
Régional	Régions	DRDJS	CROS	Comités Régionaux	CRISA
Départemental	Départements	DDJS CDESI	CDOS	Comités départementaux	CDISA
Local	Communes, Communautés, Syndicats...			Associations	STADE AERIEN ?

ADMINISTRATION DES SPORTS

MJSVA : Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative

L'Etat est responsable de la conduite des politiques sportives en France. Il délègue aux fédérations sportives le pouvoir d'organiser et de promouvoir la pratique de leurs disciplines et les soutient par le biais des conventions d'objectif et de la mise à disposition des cadres techniques.

La collaboration entre l'Etat et le mouvement sportif n'exclut pas le maintien sous la pleine autorité de l'Etat d'un certain nombre de prérogatives dans la conduite des politiques sportives.

Le ministère exerce sa mission tant au niveau national qu'au niveau régional, au travers d'un réseau de services déconcentrés constitués de **Directions Régionales et Départementales de la Jeunesse et des Sports** (22 DRDJS) ; de **Directions Départementales de la Jeunesse et des Sports** (74 DDJS et 4 DDJS d'Outre Mer) ; de 5 services dans les territoires d'Outre Mer.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		35/38

Les directeurs régionaux de la jeunesse, des sports et des loisirs sont plus spécifiquement chargés :

- de la coordination des actions des DDJS ;
- de l'information jeunesse ;
- de la préparation des programmes d'équipements sportifs ou socio-éducatifs et de loisirs conduits par l'Etat dans la région ;
- de l'élaboration du plan régional de médecine du sport et de la mise en œuvre des actions de prévention et de contrôle du dopage ;
- de la programmation des formations et de l'organisation des examens conduisant à la délivrance des diplômes d'Etat dans le domaine de la jeunesse et des sports.

Les directeurs départementaux de la jeunesse, des sports et des loisirs voient leurs activités réparties entre des missions régaliennes mais aussi de prévention et d'insertion :

- le contrôle administratif, technique et pédagogique des activités physiques et sportives, de jeunesse, d'éducation populaire et de loisirs ;
- le contrôle des normes d'hygiène et de sécurité dans les établissements où s'exercent des activités physiques, sportives, d'éducation populaire et de loisirs ;
- la mise en œuvre de politiques de prévention et d'insertion ;
- **le développement des activités physiques et sportives, de jeunesse, d'éducation populaire et de loisirs ;**
- la participation à l'élaboration des politiques éducatives territoriales et aux actions d'information des jeunes.

→ CDESI : Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires relatifs aux Sports de Nature.

La Loi du 8 juillet 2000 a institué une commission départementale des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature, placée sous l'autorité du président du conseil général.

Cette commission comprend des représentants de fédérations agréées qui exercent des activités sportives de nature, des représentants de groupements professionnels concernés, des élus locaux et des représentants de l'Etat.

Cette commission :

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		36/38

- propose un **plan départemental des espaces, sites et itinéraires** relatifs aux sports de nature ("**PDESI**") et **concours** à son élaboration ;
- propose les conventions et l'établissement des servitudes ;
- donne son avis sur l'impact, au niveau départemental, des projets de loi, de décret ou d'arrêté préfectoral pouvant avoir une incidence sur les activités physiques et sportives de nature ;
- est consultée sur tout projet d'aménagement ou de mesure de protection de l'environnement pouvant avoir une incidence sur les sports de nature.

C'est donc au sein de la CDESI que se conduira la concertation entre les acteurs départementaux des sports de nature (acteurs du sport, du tourisme, de l'environnement, propriétaires, ...) dans la perspective notamment de l'adoption du Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires relatifs aux sports de nature

MOUVEMENT SPORTIF

CNOSF : Comité National Olympique et Sportif Français

Parmi les 8 points qui constituent l'objet social du CNOSF, nous retiendrons qu'il a pour mission de :

- **promouvoir l'unité du mouvement sportif** dont les composantes sont les fédérations sportives, les groupements sportifs qui leur sont affiliés et leurs licenciés ; de représenter le mouvement sportif, notamment dans les instances dont l'objet est de contribuer directement ou indirectement au développement du sport ou à la mise en œuvre des fonctions sociales qui lui sont reconnues ; de faciliter le règlement des conflits nés au sein du mouvement sportif, par voie de conciliation ou d'arbitrage ; d'agir en justice pour la défense des intérêts collectifs du mouvement sportif ;
- **entreprendre, au nom des fédérations ou avec elles et dans le respect de leurs prérogatives**, toutes activités d'intérêt commun de nature à encourager le développement du sport de haut niveau ainsi que du sport pour tous, notamment dans le domaine de la promotion des sportifs sur le plan social, de la formation initiale et continue des dirigeants, cadres et techniciens, ou encore dans celui de la recherche, de la prospective, de la documentation et de la communication ;

Le CNOSF est ainsi l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics lorsqu'il s'agit de représenter les fédérations et leurs licenciés.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		37/38

Le CNOSF est actif au niveau des Régions au travers de ses Comités Régionaux Olympiques et Sportifs (CROS), et au niveau des Départements par les Comités Départementaux Olympiques et Sportifs (CDOS).

CONSEILS INTERFEDERAUX du CNOSF

Le CNOSF soutient de manière volontariste les initiatives et les travaux engagés de manière coordonnée par près de 50 fédérations sportives à savoir :

- la mise en place de 3 conseils inter fédéraux par milieu :
 1. **CISA : Conseil Interfédéral des Sports Aériens**
 - **En régions : Conseil fédéral des Sports Aériens (CRISA).**
 - **En départements : Commission Interfédérale des Sports Aériens (CDISA).**
 2. CISEN : Conseil Inter fédéral des Sports Nautiques
 3. CIST : Conseil Inter fédéral des Sports Terrestres

- la mise en place d'un **Conseil National des Sports de Nature (CNSN)** :

On trouvera plus d'informations sur le site du CNOSF : <http://www.franceolympique.com/index2.htm>

et sur l'espace réservé aux Sports de Nature :

http://www.franceolympique.com/metasite/site.cil?clang=1,csite=1222&default_noeuddepart=15438



Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
JP Ruff pour le CNFAS & le CISA	11 décembre 2007	Diffusion initiale		38/38