



Fédération Française Aéronautique



CNFAS

*Conseil National des Fédérations
Aéronautiques et Sportives*

GUIDE DU DIRIGEANT

Aérodromes et mutations domaniales

*Les conséquences de l'article 28 de la
Loi du 13 août 2004
relative aux libertés et responsabilités locales*

Jean-Paul RUFF (FFA) pour le CNFAS

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		1/26

CNFAS

Conseil National des Fédérations

Aéronautiques et Sportives

Le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) regroupe neuf fédérations ou organismes nationaux à vocation aéronautique :

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

et représente 170 000 pratiquants de l'aviation légère et sportive

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		2/26

Le présent document a pour but d'informer les dirigeants de clubs aéronautiques, toutes disciplines confondues, sur le processus de transfert de propriété des aérodromes de l'Etat vers les collectivités territoriales. Il se propose de fournir un certain nombre de points de repères et de conseils afin d'aider les usagers à pérenniser l'activité aéronautique des terrains après transfert.

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 :

Pierre Baudoin (FFA)

Gérard Delacote (FFVL)

Thierry Kunicki (FFA)

Michel Maugard (FFPLUM)

Jean François Vassal (FFP)

Daniel Casemode (FF AEROSTATION)

Gérard Lescasse (FFVV)

Patrick Mangin (RSA)

Jean Paul Ruff (FFA) – Animateur du groupe

Rédaction : Jean Paul Ruff (FFA)

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		3/26

TABLE DES MATIERES

1. PRÉAMBULE	5
2. CONTEXTE GÉNÉRAL	6
2.1 Les dispositions légales et réglementaires	6
2.2 Les points à retenir	6
2.2.1 Les aérodromes concernés.....	6
2.2.2 Les collectivités territoriales concernées.....	7
2.2.3 Le transfert des biens.....	7
2.2.4 Les compétences transférées.	7
2.2.5 Procédures et calendrier de mise en œuvre.	7
2.2.6 La formalisation des transferts.	8
3. COMMENT RÉAGIR ?	9
3.1 Les réticences à la reprise, et les risques consécutifs	9
3.1.1 Les Régions.	9
3.1.2 Les Départements.....	9
3.1.3 Les communes, communautés de communes, syndicats de communes.....	9
3.1.4 Le risque de réaffectation.....	10
3.2 L'action des usagers	10
3.2.1 Existe-t-il une voie de recours judiciaire ?.....	10
3.2.2 Usagers de toutes disciplines aéronautiques, unissez-vous !	11
3.2.3 Faites-vous connaître, faites connaître vos activités.	11
3.2.4 Soyez en liaison étroite avec la Direction de l'Aviation Civile	12
3.2.5 Soyez légitimes, et appuyez-vous sur le mouvement sportif.....	12
3.2.6 L'important, c'est la continuation de l'activité aéronautique.	13
3.2.7 Soyez acteurs de votre avenir : devenez gestionnaire d'aérodrome	15
3.2.8 Votre projet est réaliste : faites-le savoir	15
4. CONCLUSION	16
5. ANNEXES	17
5.1 ANNEXE 1 – 1 : Les aérodromes dont la gestion est déléguée	18
5.2 ANNEXE 1 – 2 : Les aérodromes en régie directe	19
5.3 ANNEXE 1 – 3 : Les aérodromes ayant fait l'objet d'une mutation domaniale	20
5.4 ANNEXE 2 : Procédure de transfert définitif	21
5.5 ANNEXE 3 : Correspondants DAC sur la décentralisation	22
5.6 ANNEXE 4 : L'organisation du Sport en France	23

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.

Ainsi, un certain nombre de terrains vont changer de propriétaire. Les questions fondamentales qui se posent à nous, utilisateurs de ces terrains, sont de savoir quel sort leur sera réservé :

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

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 consacrés 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 les dirigeants de clubs sur la conduite à tenir et les démarches à entreprendre, afin d'optimiser les chances de succès dans la recherche de solutions préservant notre activité.

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

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		5/26

2. Contexte général

2.1 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

2.2 Les points à retenir

2.2.1 Les aérodromes concernés.

A ce jour, 151 aérodromes sont concernés, se répartissant ainsi (voir annexe 1) :

- **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 . ***Ce sont ceux pour lesquels le processus de mutation est le plus incertain..***
- **49** ont déjà fait l'objet d'une mutation domaniale au profit de collectivités territoriales, d'E.P.C.I. (établissements public de coopération intercommunale : syndicats,...) comme Agen-La Garenne, Tournus-Cuisery, Pontarlier, Angers-Marcé, Vinon ou Saint-Pierre-Pierrefonds. Sauf exceptions

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		6/26

(Thionville-Yutz), cette catégorie ne devrait pas connaître de problème, la nouvelle loi ne faisant qu'entériner une situation de fait.

2.2.2 Les collectivités territoriales concernées.

L'unique exigence pour qu'une collectivité soit éligible au transfert d'un aérodrome est qu'elle soit **géographiquement compétente**. Il faut bien sûr que cette collectivité ait la volonté de demander la mutation à son profit, ce qui n'est pas toujours assuré...

Tout ou partie de l'emprise de l'aérodrome concerné doit se situer dans la circonscription de la collectivité demanderesse (I de l'art. 28)

Une exception concerne les aérodromes (Annexe 1-3) 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.), peuvent bénéficier des mutations domaniales. Il n'est donc pas possible, pour une personne physique ou morale (association, aéroclub...) de se porter acquéreur du terrain muté.*

2.2.3 Le transfert des biens.

L'Etat transfère ainsi la propriété du patrimoine : terrain, ouvrages et installations, biens meubles affectés spécifiquement à l'aérodrome 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.

2.2.4 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.)

2.2.5 Procédures et calendrier de mise en œuvre.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		7/26

Les schémas des trois procédures possibles

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

figurent en annexe de la circulaire.

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

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

- Les collectivités ont jusqu'au 1^{er} juillet 2006 pour effectuer la première demande
- Les éventuelles candidatures concurrentes disposent 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 arbitre et désigne le bénéficiaire du transfert.
- Au 1^{er} juillet 2007 tout doit être achevé.

N.B. : Si, à la date du 1er juillet 2006, aucune candidature n'a été formulée par une collectivité ou un groupement pour le transfert d'un aérodrome, il reviendra au préfet de région de désigner, au plus tard le 1er janvier 2007, le bénéficiaire du transfert.

2.2.6 La formalisation des transferts.

Une convention entre l'Etat et la collectivité fixera 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 domanial, l'arrêt d'activité à la demande du bénéficiaire ne pouvant intervenir que trois ans après le dépôt de cette demande. A condition que la convention établie entre l'Etat et le repreneur soit conforme au modèle... et ce point sera à surveiller avec la plus grande attention lors d'une opération de transfert !

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		8/26

3. Comment réagir ?

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

Rappelons que dans le dispositif prévu par la Loi, seules les Collectivités Territoriales peuvent être bénéficiaires de la mutation domaniale des terrains.

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

3.1 Les réticences à la reprise, et les risques consécutifs

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

3.1.1 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

3.1.2 Les Départements.

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

3.1.3 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. Ce sont souvent les plus réticentes, par manque de connaissance des aspects du dossier

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

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		9/26

- La plate-forme est-elle aux normes ?
- 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 ?

3.1.4 Le risque de réaffectation

Les collectivités locales, et principalement les communes, peuvent voir dans cette opération une superbe opportunité.

En effet, nos 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, nos terrains d'aviation constituent 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 nos terrains...

3.2 L'action des usagers

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

Comme nous l'avons vu, il n'y a pas de moyens légaux pour s'opposer à la mutation domaniale. Le processus est en route, il aboutira, même si le paysage final ne convient ni aux usagers, ni au bénéficiaire de la mutation.

Il n'y a pas plus 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

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		10/26

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.

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.

3.2.2 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 demandes précises à formuler aux pouvoirs publics.

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.

3.2.3 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. Ils 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 aéronautique et sportif qui a

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		11/26

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

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

L'Aviation Civile a – sauf exception – 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 transfert.

Dans chacune des sept DAC existe un agent chargé de centraliser les informations relatives aux aérodromes transférables 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.

3.2.5 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	
Local	Communes, Communautés, Syndicats...			Associations	

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

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		12/26

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 soit totale. Si le CRISA 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)

3.2.6 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*...

3.2.6.1 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
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		13/26

3.2.6.2 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 permettant 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 elles 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)

3.2.6.3 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".

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		14/26

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 !...

3.2.7 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 pour mettre en place une structure de gestion.

3.2.8 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.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		15/26

4. 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 voix 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 et les fédérations apporteront tout leur soutien pour cela.



Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		16/26

5. ANNEXES

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		17/26

5.1 ANNEXE 1 – 1 : Les aérodromes dont la gestion est déléguée

région	département	aéroport	cas où l'exploitant est une collectivité ou un groupement de collectivités éligibles à un transfert
AQUITAINE	64	PAU-PYRENEES	
AUVERGNE	63	CLERMONT-FERRAND	
BASSE-NORMANDIE	14	CAEN-CARPIQUET	
BASSE-NORMANDIE	50	AVRANCHES-LE VAL-SAINT-PERE	
BASSE-NORMANDIE	50	CHERBOURG-MAUPERTUS	
BOURGOGNE	71	MA CON-CHARNAY	
BOURGOGNE	71	CHALON-CHAMPFORGUEIL	
BOURGOGNE	89	AUXERRE-BRANCHES	
BRETAGNE	29	MORLAIX-PLOUJEAN	
BRETAGNE	29	BREST-GUIPAVAS	
BRETAGNE	29	QUIMPER-PLUGUFFAN	
BRETAGNE	35	DINARD-PLEURTUIT-SAINT-MALO	
BRETAGNE	35	RENNES-SAINT-JACQUES	
BRETAGNE	56	VANNES-MEUCON	Commune
CENTRE	36	CHATEAUROUX-DEOLS	Syndicat mixte
CHAMPAGNE-ARDENNE	08	CHARLEVILLE-MEZIERES	
CHAMPAGNE-ARDENNE	10	TROYES-BARBEREY	
FRANCHE-COMTE	39	ARBOIS	
FRANCHE-COMTE	39	DOLE-TAUAUX	
HAUTE-NORMANDIE	76	EU-MERS-LE TREPORT	
HAUTE-NORMANDIE	76	LE HAVRE-OCTEVILLE	
LANGUEDOC-ROUSSILLON	11	CARCASSONNE-SALVAZA	
LANGUEDOC-ROUSSILLON	11	LEZIGNAN-CORBIERES	Commune
LANGUEDOC-ROUSSILLON	66	PERPIGNAN-RIVESALTES	
LIMOUSIN	19	BRIVE-LA ROCHE	Communauté de communes
LIMOUSIN	19	USSEL-THALAMY	
LORRAINE	55	VERDUN-LE-ROZELIER	
LORRAINE	54	NANCY-ESSEY	Syndicat mixte
LORRAINE	88	EPINAL-MIRECOURT	
MIDI-PYRENEES	12	MILLAU-LARZAC	
MIDI-PYRENEES	65	TARBES-OSSUN-LOURDES	
NORD - PAS-DE-CALAIS	59	MERVILLE-CALONNE	
NORD - PAS-DE-CALAIS	59	LILLE-LESQUIN	
NORD - PAS-DE-CALAIS	62	CALAIS-DUNKERQUE	
PAYS DE LA LOIRE	72	LE MANS-ARNAGE	
PAYS DE LA LOIRE	49	SAUMUR-SAINT-FLORENT	
PICARDIE	80	AMIENS-GLIZY	
PICARDIE	80	ABBEVILLE	
PICARDIE	60	LE PLESSIS-BELLEVILLE	
PICARDIE	60	BEAUVAIS-TILLE	
PICARDIE	80	PERONNE-SAINT-QUENTIN	
POITOU-CHARENTES	79	NIORT-SOUCHE	
POITOU-CHARENTES	16	ANGOULEME-BRIE-CHAMPNIERS	
POITOU-CHARENTES	86	POITIERS-BIARD	
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	84	AVIGNON-CAUMONT	
RHONE-ALPES	26	SAINT-RAMBERT-D'ALBON	
RHONE-ALPES	26	VALENCE-CHABEUIL	Syndicat mixte
RHONE-ALPES	74	ANNECY-MEYTHET	

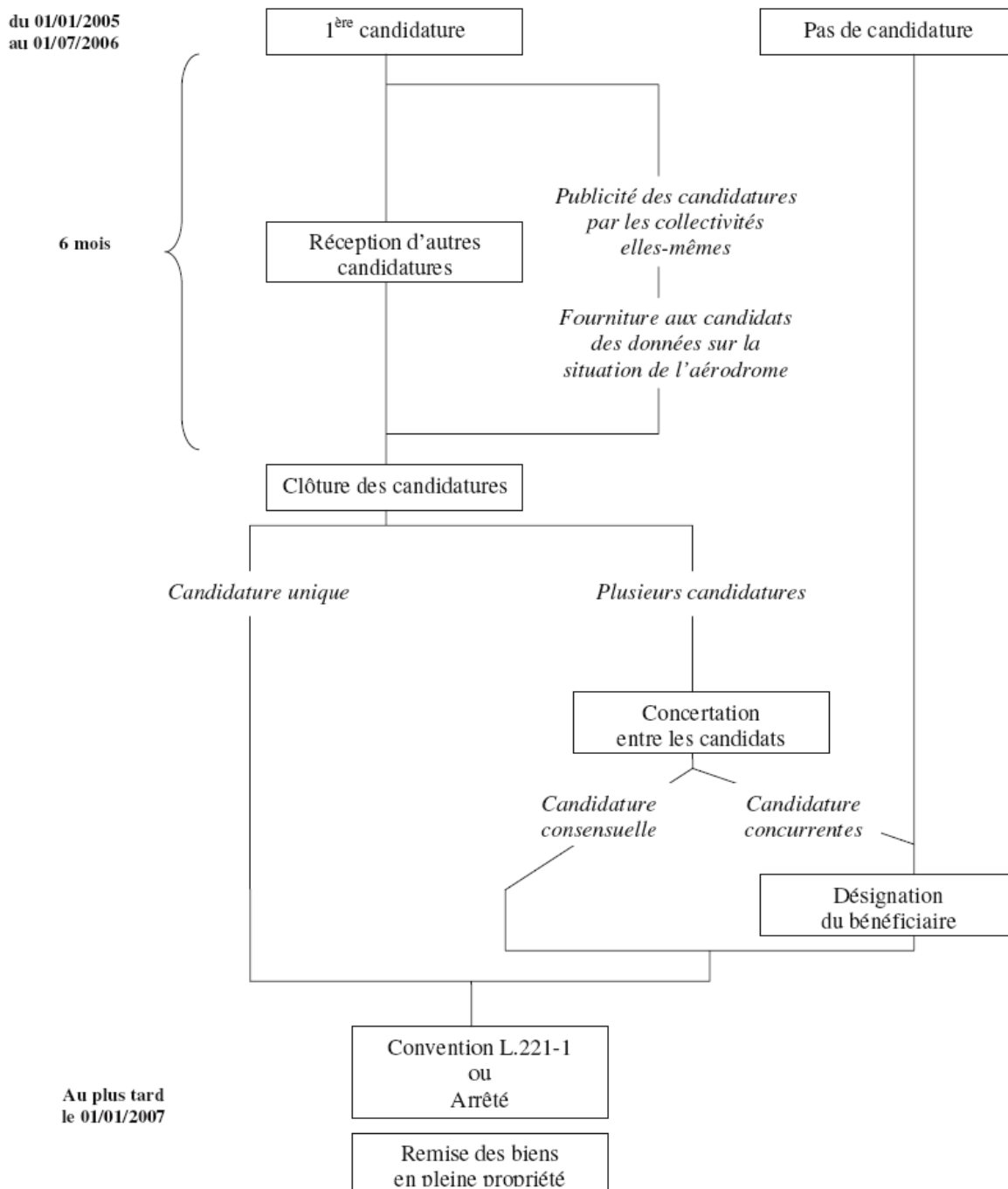
5.2 ANNEXE 1 – 2 : Les aérodromes en régie directe

Région	département	aéroport
ALSACE	67	SAVERNE-STEINBOURG
ALSACE	67	STRASBOURG-NEUHOF
ALSACE	68	MULHOUSE-HABSHEIM
AQUITAINE	33	BORDEAUX-LEOGNAN-SAUCATS
AQUITAINE	40	BISCAROSSE-PARENTIS
AQUITAINE	64	ITXASSOU
BASSE-NORMANDIE	50	LESSAY
BOURGOGNE	21	BEAUNE-CHALLANGES
BOURGOGNE	71	PARAY-LE-MONIAL
BOURGOGNE	71	SAINT-YAN
BOURGOGNE	89	AVALLON
BOURGOGNE	89	PONT-SUR-YONNE
CENTRE	28	BAILLEAU-ARMENONVILLE
CENTRE	28	CHARTRES-CHAMPHOL
CENTRE	28	DREUX-VERNOUILLET
CENTRE	36	CHATEAUROUX-VILLERS
CENTRE	36	ISSOUDUN-LE-FAY
CENTRE	45	MONTARGIS-VIMORY
CHAMPAGNE-ARDENNE	10	ROMILLY-SUR-SEINE
CHAMPAGNE-ARDENNE	51	CHALONS-ECURY-SUR-COOLE
CHAMPAGNE-ARDENNE	51	EPERNAY-PLIVOT
CHAMPAGNE-ARDENNE	51	SEZANNE-SAINT-REMY
CHAMPAGNE-ARDENNE	51	VITRY-LE-FRANÇOIS-VAUCLERC
HAUTE-NORMANDIE	76	SAINT-VALERY-VITTEFLEUR
ILE-DE-FRANCE	77	LA FERTE-GAUCHER
ILE-DE-FRANCE	77	MELUN-VILLAROCHE
ILE-DE-FRANCE	77	NANGIS-LES-LOGES
ILE-DE-FRANCE	91	BUNO-BONNEVAUX
ILE-DE-FRANCE	95	MANTES-CHEREENCE
ILE-DE-FRANCE	78	BEYNES-THIVERVAL
ILE-DE-FRANCE	91	LES MUREAUX
LANGUEDOC-ROUSSILLON	11	CASTELNAUDARY-VILLENEUVE
LANGUEDOC-ROUSSILLON	11	MOUSSOULENS
LANGUEDOC-ROUSSILLON	11	PUIVERT
LANGUEDOC-ROUSSILLON	30	AVIGNON-PUJAUT
LANGUEDOC-ROUSSILLON	34	MONTPELLIER-CANDILLARGUES
LORRAINE	54	DONCOURT-LES-CONFLANS
LORRAINE	54	NANCY-MALZEVILLE
LORRAINE	54	PONT-SAINT-VINCENT
LORRAINE	88	EPINAL-DOGNEVILLE
MIDI-PYRENEES	31	MONTAGNE-NOIRE
MIDI-PYRENEES	31	TOULOUSE-LASBORDES
MIDI-PYRENEES	31	TOULOUSE-BOURG-SAINT-BERNARD
NORD - PAS-DE-CALAIS	59	CAMBRAI-NIERGNIES
PICARDIE	02	LA ON-CHAMBRY
PICARDIE	02	SAINT-QUENTIN-ROUPY
PICARDIE	60	COMPIEGNE-MARGNY
PICARDIE	80	MONTDIDIER
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	04	CHATEAU-ARNOUX-SAINT-AUBAN
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	13	BERRE-LA FARE
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	13	LE MAZET-DE-ROMANIN
RHONE-ALPES	26	MONTELMAR-ANCONE
RHONE-ALPES	26	PIERRELATTE
RHONE-ALPES	69	LYON-CORBAS

5.3 ANNEXE 1 – 3 : Les aérodromes ayant fait l'objet d'une mutation domaniale

Région	Département	Aéroport	Collectivité bénéficiaire
AQUITAINE	47	AGEN-LA GARENNE	Syndicat mixte
AQUITAINE	64	BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET	Syndicat mixte
BOURGOGNE	21	POUILLY-MACONGE	Communauté de communes
BOURGOGNE	21	TIL-CHATEL	Commune
BOURGOGNE	71	TOURNUS-CUISERY	Commune
BOURGOGNE	89	SAINT-FLORENTIN-CHEU	Commune
BOURGOGNE	21	CHATILLON-SUR-SEINE	Commune
CENTRE	36	LE BLANC	Commune
CENTRE	37	TOURS-SORIGNY	Commune
CENTRE	41	BLOIS LE-BREUIL	Syndicat mixte
CENTRE	45	BRIARE-CHATILLON	Syndicat mixte
CENTRE	45	ORLEANS-SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL	Syndicat mixte
CHAMPAGNE-ARDENNE	08	SEDAN-DOUZY	Syndicat intercommunal
CHAMPAGNE-ARDENNE	51	CHALONS-VATRY	Département
CORSE	2B	GHISONACCIA-ALZITONE	Commune
FRANCHE-COMTE	25	BESANCON-THISE	Commune
FRANCHE-COMTE	25	MONTBELIARD-COURCELLES	Syndicat mixte
FRANCHE-COMTE	25	PONTARLIER	Commune
FRANCHE-COMTE	90	BELFORT-CHAUX	Département
HAUTE-NORMANDIE	27	SAINT-ANDRE-DE-L'EURE	Commune
HAUTE-NORMANDIE	76	ROUEN-VALLEE DE SEINE	Syndicat mixte
LORRAINE	54	LUNEVILLE-CROISMARE	Commune
LORRAINE	54	NANCY-AZELOT	Commune
LORRAINE	57	DIEUZE-GUEBLANGE	Commune
LORRAINE	57	SARREBOURG-BUHL	Commune
LORRAINE	57	SARREGUEMINES-NEUNKIRCH	Commune
LORRAINE	57	THIONVILLE-YUTZ	Commune
LORRAINE	88	NEUFCHATEAU-ROUCAUX	Commune
NORD - PAS-DE-CALAIS	59	MAUBEUGE-ELESMES	Communauté d'agglo.
NORD - PAS-DE-CALAIS	59	LILLE-MARCO-EN-BAROEUL	Synd. intercommunal
NORD - PAS-DE-CALAIS	59	VALENCIENNES-DENAIN	Syndicat mixte
NORD - PAS-DE-CALAIS	62	BERCK-SUR-MER	Commune
NORD - PAS-DE-CALAIS	62	VITRY-EN-ARTOIS	Synd. intercommunal
PAYS DE LA LOIRE	49	ANGERS-MARCE	Communauté d'agglo.
PAYS DE LA LOIRE	72	LA FLECHE-THOREE-LES PINS	Commune
PAYS DE LA LOIRE	85	MONTAIGU-SAINT-GEORGES	District urbain
POITOU-CHARENTES	17	ROCHEFORT-SAINT-AGNANT	Syndicat mixte
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	04	SISTERON-THEZE	Syndicat mixte
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	05	ASPRES-SUR-BUECH	Département
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	05	GAP-TALARD	Département
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	05	MONT-DAUPHIN-SAINT-CREPIN	Département
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	13	SALON-EYGUIERES	Commune
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	83	FAYENCE	Syndicat mixte
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	83	VINON	Syndicat mixte
RHONE-ALPES	38	GRENOBLE-SAINT-GEOIRS	Département
RHONE-ALPES	42	FEURS-CHAMBEON	Communauté de communes
RHONE-ALPES	73	CHAMBERY-CHALLES-LES-EAUX	Synd. intercommunal
RHONE-ALPES	73	CHAMBERY-AIX-LE S-BAINS	Département
REUNION	974	SAINT-PIERRE-PIERREFONDS	Syndicat mixte

5.4 ANNEXE 2 : Procédure de transfert définitif



5.5 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

5.6 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	
Local	Communes, Communautés, Syndicats...			Associations	

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.

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

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		23/26

- 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 :

- propose un **plan départemental des espaces, sites et itinéraires** relatifs aux sports de nature ("**PDESI**") et concourt 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.

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		24/26

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.

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 Régionaux Olympiques et Sportifs (CDOS).

CONSEILS INTERFEDERAUX du CNOSF

Le CNOSF soutien 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) CRISA Conseil Régional Inter fédéral des Sports Aériens.**
 2. **CISN : Conseil Inter fédéral des Sports Nautiques**
 3. **CIST : Conseil Inter fédéral des Sports Terrestres**

Auteur	Date de parution	Annule et remplace	N° Fiche	Page
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		25/26

- 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
CNFAS – JP Ruff	10 juillet 2006	Diffusion initiale		26/26