

Compte rendu de réunion

Comité Régional FFPLUM Hauts-de-France — Réunion publique du 5 septembre 2026

Date	Samedi 5 septembre 2026, de 14h20 à 16h55 (2h35 d'enregistrement)
Lieu	Aérodrome d'Arras-Roclincourt, locaux du club ULM « Les Godasses Volantes »
Organisateur	Comité Régional FFPLUM des Hauts-de-France
Présence nationale	Une délégation du Comité Directeur national de la FFPLUM
Participants	Une cinquantaine de licenciés FFPLUM de la région, représentant une vingtaine de clubs et bases ULM des Hauts-de-France
Rédaction	Laurent Trizac, secrétaire du Comité Régional ULM Hauts-de-France, à partir de l'enregistrement de la réunion

1. Ouverture de la réunion et présentation du Bureau

La réunion a été ouverte par Jean-Marc Ketels, président du Comité Régional ULM Hauts-de-France, qui a remercié les participants — plus d'une vingtaine de clubs et bases représentés, dont certains venus de loin (Plessis-Belleville notamment). Il a rappelé son parcours au sein de la Fédération et présenté les membres du Bureau régional et la délégation nationale présente à la table :

- Bernard Arpontet, trésorier du Comité Régional, ancien président du club de Berck ;
- Guillaume Lecomte, membre du Comité Régional, pilote à Maubeuge et Arras, en charge de l'informatique et de la communication numérique du comité régional, bénévole national sur le numérique ;
- Laura Mac Donald, présidente de la FFPLUM ;
- Philippe Archambaud, premier vice-président de la FFPLUM, gestionnaire de l'aérodrome de La Réole, également en charge de la défense des terrains ;
- Marion Bihan, secrétaire générale de la FFPLUM, pilote à Arras ;
- Mohamed Azzouni, directeur technique national (DTN) de la FFPLUM, en charge notamment du sport et des questions de formation des instructeurs ;
- Laurent Trizac, secrétaire général du Comité Régional ULM Hauts-de-France, chargé de la prise de notes de la réunion, pilote à Merville.

Il a été demandé à chaque intervenant, tout au long de la réunion, de se présenter (nom, prénom, base de vol) avant de prendre la parole, afin de faciliter les échanges et l'établissement du compte rendu — consigne qui n'a été que partiellement suivie, d'où les imprécisions qui peuvent exister dans l'attribution de certains propos.

Philippe Archambaud a souligné que la Fédération « c'est nous, c'est tous » : il n'y a pas de relation hiérarchique entre le national et les régions, et l'objectif de la réunion est de répondre aux questions et de dissiper les incompréhensions qui ont pu naître ces derniers mois.

2. Présentation du Comité Régional Hauts-de-France

2.1 Communication et outils numériques

Guillaume Lecomte a présenté le nouveau site internet du Comité Régional, www.ffplum-hdf.fr, et l'adresse de contact générique info@ffplum-hdf.fr, redirigée vers l'ensemble de l'équipe régionale. Le site propose une page d'actualités (annonces d'événements, rassemblements de clubs voisins...), une présentation des avantages pour les membres et pour les structures, un annuaire des bases ULM et clubs de la région (renvoyant vers le site national), le mot du président et une rubrique « documents utiles » appelée à s'enrichir. Une page Facebook du comité régional est également alimentée. Guillaume Lecomte a insisté sur le fait que le site est amené à évoluer et a invité l'ensemble des clubs à faire remonter toute information, projet, idée ou difficulté via l'adresse de contact, précisant qu'« il n'y a pas de mail plus inutile qu'un autre ».

2.2 Axes du projet régional

Jean-Marc Ketels a ensuite présenté les grandes lignes du projet régional, construit collectivement au sein du Comité Régional (une réunion en présentiel et deux réunions en visioconférence à ce stade) :

- Mobilisation et fidélisation des licenciés par des rassemblements régionaux (le comité participant financièrement à leur organisation) et des rallyes, à l'image de ceux organisés par le passé, y compris un rallye en Angleterre ; un déplacement en Angleterre est envisagé pour les 120 ans de Louis Blériot.
- Relance de la formation : une journée mécanique est prévue au dernier trimestre, ainsi que des rencontres avec l'administration civile sur les questions de sécurité.
- Partage de valeurs communes : responsabilité des pilotes vis-à-vis d'eux-mêmes et de leurs machines, montée en compétences (mécanique, construction), transparence.
- Reconstruction de partenariats avec le monde scolaire et les écoles aéronautiques (Saint-Quentin notamment avec l'école d'ingénieurs Élixa Aerospace).
- Actions en direction des jeunes : reprise de stages de découverte pour une douzaine de jeunes, à l'image de ce qui avait été fait par le passé, et travail sur un dispositif d'aide inspiré de ce qui existe en Nouvelle-Aquitaine.
- Réponse aux attentes du terrain, présence régulière du président sur les aérodromes de la région.
- Recherche de pérennité financière (sponsoring, autocollants numérotés pour les rassemblements comme cela avait été fait en 2019).
- Formation des dirigeants de club (gestion financière et associative), sujet identifié comme insuffisamment traité jusqu'ici.
- Accompagnement des structures dans la transition numérique et renforcement de l'impact du comité régional sur le territoire.

Jean-Marc Ketels a invité l'ensemble des participants à faire remonter leurs propres idées via le site, précisant qu'il ne s'agit pas d'un engagement à tout mettre en œuvre, mais d'une volonté d'enrichir la réflexion collective.

3. Le sport en ULM : présentation de Mohamed Azzouni (DTN)

Mohamed Azzouni a rappelé que la FFPLUM, née d'une délégation du ministère des Sports en 1980, reste délégataire du ministère chargé des Sports, même si environ 98 % de la pratique reste une pratique de loisir. La compétition s'organise autour d'un « pôle sport » comprenant un chargé des sports (Patrick Camara), la direction technique nationale, les entraîneurs nationaux par discipline et des représentants des pilotes. Quatre disciplines sont aujourd'hui reconnues :

- le paramoteur classique (navigation) ;
- le slalom (vol de précision au-dessus de l'eau autour de pylônes) — les deux équipes de France sont championnes du monde ;
- le microlight classique (pendulaire, 3 axes, autogire — navigation et précision, faible consommation) — l'équipe de France est championne du monde en titre ;
- le STOL, discipline la plus récente, portée par la France au niveau de la fédération internationale.

Un parcours est organisé du niveau régional (compétitions régionales, et un nouveau format plus accessible et ludique, présenté comme des « jeux aériens » plutôt que des compétitions au sens strict) jusqu'au championnat de France, puis à un « collectif France » permettant de préparer l'accès aux équipes de France et au niveau international. Mohamed Azzouni a précisé qu'il n'y a pas de limite d'âge pour s'engager dans cette voie, citant l'exemple d'un champion du monde de paramoteur de plus de 70 ans. Les trois équipes de France (paramoteur et microlight) ont été championnes du monde en 2025.

Tout club ou pilote intéressé pour organiser ou participer à l'organisation d'une compétition régionale ou d'un « jeu aérien » peut candidater via le site de la Fédération (rubrique « sport ») ; la Fédération accompagne alors le porteur de projet et met à disposition l'expérience des autres organisateurs. Bernard Lachapelle (société ABC Flight ULM, aérodrome de Maubeuge) a exprimé le souhait d'organiser une première compétition dans les Hauts-de-France en 2027, ce que Mohamed Azzouni a accueilli favorablement en proposant l'appui du pôle sport et du comité régional.

4. Contribution de trois clubs : huit axes de travail

Christian Tesse a présenté, au nom de trois clubs (dont deux non représentés à la réunion), un document de travail construit collectivement autour de huit axes :

- Conserver l'esprit de l'ULM.
- Faire de la sécurité une culture de remise à niveau plutôt qu'une accumulation de contraintes.
- Faciliter l'arrivée des jeunes.
- Attirer davantage de femmes et ouvrir davantage les clubs aux publics féminins.
- Défendre les terrains et améliorer les relations avec les collectivités concernées.
- Préparer l'arrivée de l'électrique sans se précipiter.
- Moderniser la formation.
- Donner davantage de moyens aux présidents de club.

Vision résumée par Christian Tesse : « l'ULM de demain doit être plus sûr sans devenir plus lourd, plus moderne sans devenir inaccessible, plus respectueux de son environnement sans perdre sa liberté, et surtout capable de transmettre notre passion à une nouvelle génération. »

5. Défense des terrains et des aérodromes

Ce sujet a occupé une part importante des échanges. Plusieurs situations locales ont été évoquées :

- L'aérodrome de la Salmagne (Maubeuge), menacé par un projet de zone d'activité économique annoncé par les collectivités locales (le terrain, avec sa piste de 1 300 m, accueille environ 1 500 pratiquants toutes disciplines confondues — ULM, avion, paramoteur, parachutisme). Une association de défense a été créée localement ; la Fédération a participé au financement d'un avocat, mais l'intervenant a regretté un accompagnement jugé insuffisant sur la durée.
- L'aérodrome de La Réole, géré par Philippe Archambaud, touché par une inondation de plus de 2,50 m d'eau pendant 15 jours sur l'ensemble des installations.
- Des situations comparables citées en exemple dans d'autres régions (Brive, terrain isolé maintenu ; secteur pyrénéen menacé par un projet immobilier ; modification de volumes aériens utilisables ; disparition passée du terrain de Sallanches faute de mobilisation suffisante).
- Des inquiétudes exprimées par le club d'Arras (regroupant avions, ULM et planeurs) concernant des travaux d'aménagement d'accès dont l'objectif final reste incertain pour les usagers.
- L'aérodrome de Amiens-Glisy, objet d'une étude d'opportunité de réaménagement demandée par la nouvelle présidence de l'intercommunalité

Plusieurs constats et pistes ont émergé de la discussion :

- La nécessité d'une union locale de tous les usagers d'un même terrain (ULM, avion, planeur, paramoteur...) constituée en amont d'une menace, et non après : « l'union, il est trop tard pour l'organiser une fois qu'on est face au problème », l'absence d'union locale rendant le soutien fédéral peu efficace.
- Le rôle de la Fédération est d'appuyer une démarche locale déjà engagée (lettres de soutien, mise en réseau, appui juridique dans la mesure de ses moyens) mais elle ne peut agir « ex nihilo » à la place d'un collectif local absent ou divisé ; les moyens financiers et juridiques de la Fédération sur ce sujet restent limités et ont été identifiés comme insuffisamment structurés jusqu'à présent.
- Les fragilités juridiques récurrentes : statut de la propriété des terrains, remise en cause des autorisations d'occupation temporaire (AOT), pression pour requalifier des terrains jugés « sous-utilisés » en fonciers constructibles, absence d'obligation de compensation environnementale lorsqu'un terrain d'aviation est urbanisé.
- La proposition de mieux valoriser et faire connaître l'utilité sociale (formation des jeunes, accessibilité) et technique (terrain de déroutement, lutte contre l'incendie) des aérodromes, en les présentant comme des équipements sportifs à part entière, ainsi que de communiquer davantage sur les compétitions et rassemblements pour asseoir cette légitimité auprès des élus locaux.

6. Communication et visibilité de la pratique

Plusieurs intervenants (Marc-Antoine Lefebvre notamment) ont souligné que la communication de l'ULM reste efficace au sein de la communauté déjà convaincue (réseaux sociaux des clubs, groupes Facebook) mais peine à toucher un public extérieur, alors que la discipline reste mal connue (confusion fréquente entre ULM, autogire - gyroptère...). Un besoin d'accompagnement de la Fédération a été exprimé : mise à disposition d'un guide ou d'un kit média pour aider les clubs (à l'image d'un précédent guide fourni lors de la Fête de l'aviation), aide à la définition d'une stratégie de communication vers des publics non aéronautiques, contact avec élus et médias locaux.

Marion Bihan a présenté les actions déjà engagées au niveau national : une page Facebook secondaire « Vie des structures / Vie des pilotes » relayant les publications des clubs, des articles dans le magazine ULM Info mettant en avant des parcours de licenciés, une newsletter mensuelle depuis juin 2026, la possibilité de réaliser des interviews et vidéos diffusées sur la chaîne YouTube fédérale, et le recrutement en cours d'un chargé de communication dédié — la Fédération ne disposant pas jusqu'ici de compétence salariée sur ce sujet. Le développement d'une présence sur TikTok, identifié comme un canal désormais incontournable pour toucher les jeunes publics, a été évoqué comme un chantier à venir une fois ce recrutement finalisé.

Un témoignage a porté sur la difficulté à donner une résonance plus large à des parcours remarquables au sein même de la communauté ULM (exemple d'une jeune pilote de 15 ans licenciée en autogire), soulignant que la visibilité recherchée doit dépasser le cercle des licenciés pour attirer de nouveaux publics.

7. Jeunes, formation et transmission

Le développement de la pratique chez les jeunes a été identifié comme un enjeu central, avec plusieurs axes de travail :

- Un dispositif de « passeport jeunes » en cours de développement, avec un accompagnement par un pilote expérimenté et des aides financières de la Fédération, pour les pilotes de moins de 25 ans ; la question de l'éligibilité des jeunes instructeurs, à ces aides a été posée sans réponse tranchée à ce stade.
- Un déficit identifié face à l'aviation classique sur le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA), majoritairement dispensé par des clubs avion, qui ne présentent pas l'ULM comme une option ; le comité régional travaille à identifier comment développer une offre de formation BIA au sein des clubs ULM (la qualification requise pour intervenir en milieu scolaire, le CAEA, n'étant pas nécessaire pour un atelier BIA organisé au sein d'un club).
- Des témoignages sur l'accueil de publics scolaires, de personnes en situation de handicap et de publics défavorisés dans certains clubs, présentés comme des actions à valoriser et à essayer.

Une intervenante, enseignante pendant plus de 35 ans, a apporté un éclairage sur les freins structurels au recrutement de jeunes : le coût de la pratique dans un contexte de pouvoir d'achat contraint pour de nombreuses familles, et une évolution des programmes scolaires qui, selon elle, réduit la capacité et l'appétence des adolescents à se projeter vers des activités perçues comme exigeantes sur le plan théorique.

Plusieurs intervenants ont par ailleurs insisté sur la nécessité de renforcer la formation des instructeurs (maîtrise de la radiotéléphonie, capacité à évoluer en espace aérien contrôlé), dans un contexte où les machines ULM actuelles, plus performantes, imposent une culture du pilotage proche de celle de l'aviation légère certifiée.

8. Formation mécanique

Des « journées mécaniques » de niveau 1, ouvertes à plusieurs clubs pour favoriser les rencontres, sont encouragées et peuvent être soutenues par une aide fédérale forfaitaire de 500 € par journée organisée (l'aide finance l'organisation de la journée et non une rémunération directe du formateur, la Fédération ne pouvant subventionner une marque ou un réseau commercial donné). Le niveau 2, plus poussé, a été identifié comme un dispositif à reconstruire après l'arrêt d'un stage plus long qui existait par le passé.

Des vidéos pédagogiques de mécanique, initialement produites avec un partenaire, seront reprises dans un nouveau format pour toucher non seulement les pilotes ULM, mais également un public plus large.

9. Avenir du rassemblement national (Mondial de l'ULM / Blois)

Le Mondial de l'ULM à Blois a été mis en stand-by l'an dernier après cinq années consécutives de baisse de fréquentation (visiteurs et exposants). Les raisons avancées incluent le manque d'évolution de la formule, un contenu jugé peu accessible pour le pilote ULM moyen (machines d'exposition très haut de gamme), une désaffection progressive du public local de Blois, ainsi qu'un déficit de communication reconnu par plusieurs intervenants. Un « Festi'ULM », plus centré sur la convivialité entre pilotes que sur le salon d'exposants, a été testé en remplacement.

La Fédération a indiqué être engagée dans une démarche de rupture du contrat de 10 ans qui la lie à l'aérodrome de Blois et au département, avec un rendez-vous prévu le lundi suivant la réunion avec les autorités du département (accompagnée de son avocat, quatre issues ayant été proposées par courrier). En parallèle, un questionnaire doit être adressé à l'ensemble des licenciés pour recueillir leurs attentes sur la formule à privilégier et un nouveau site d'accueil éventuel ; les présidents de région ont été invités à faire remonter des propositions de sites.

Le débat a également porté sur la limite de poids maximal des ULM (500/525 kg aujourd'hui, contre des demandes récurrentes de certains constructeurs étrangers d'un alignement européen à 600 kg). La Fédération a réaffirmé, par la voix de plusieurs membres du Bureau, son opposition à cet alignement, considéré comme menaçant la spécificité et la liberté réglementaire françaises (régime dit de « l'opt-out » vis-à-vis des règlements européens), tout en reconnaissant les interrogations soulevées par le développement de machines de plus en plus proches, en pratique, de l'avion léger certifié (classe 3).

10. Actualité réglementaire nationale

10.1 Limite d'âge de 70 ans pour les baptêmes de l'air

À compter du 1er octobre 2026, la réglementation en vigueur interdit aux pilotes de plus de 70 ans — y compris instructeurs — de réaliser des baptêmes de l'air rémunérés, alors que l'instruction reste autorisée sans limite d'âge sous réserve d'une visite médicale. Plusieurs participants ont dénoncé une incohérence de traitement. La Fédération a indiqué avoir mandaté son avocat pour souligner cette incohérence auprès des autorités et travailler avec le courtier d'assurance de la Fédération, qui doit se positionner sur l'accompagnement des pilotes concernés. La Fédération a précisé qu'il ne lui revient pas de conseiller à ses licenciés de s'affranchir du texte en vigueur, mais qu'elle défend son évolution par la voie du recours et du dialogue institutionnel ; un document d'éclairage juridique doit être diffusé aux clubs dans les prochains jours.

10.2 Réglementation « OPS » et transport de passagers

La question de l'arrêté encadrant les vols à caractère commercial (baptêmes de l'air, découverte) — désigné dans les échanges comme « l'OPS » — a été présentée comme un point de friction majeur avec l'administration, plusieurs intervenants estimant que les contraintes imposées à un club de quelques membres n'ont pas lieu d'être comparées à celles d'une exploitation de transport public. La présidente de la Fédération a rappelé le contexte : son arrivée à la présidence, au printemps 2026, est intervenue de façon non anticipée à la suite de la démission du président et du secrétaire général en poste, dans un climat marqué par un manque de transparence sur les engagements pris antérieurement au nom de la Fédération sur ce dossier. La nouvelle direction indique s'opposer fermement au texte actuel et avoir engagé plusieurs démarches : sollicitation de parlementaires (dépôt d'un recours gracieux, rencontre à l'Assemblée nationale en juillet 2026), interpellation du ministre chargé des Transports, publication à venir d'un « Flash spécial OPS » retraçant l'ensemble des échanges avec l'administration depuis juin. Les licenciés ont été invités à se mobiliser via les communiqués de la Fédération, y compris sur des actions plus visibles si nécessaire, dans un contexte jugé propice compte tenu du calendrier électoral national à venir.

11. Synthèse et clôture

Plusieurs intervenants ont convergé sur le constat que l'union — locale entre usagers d'un même terrain, et nationale entre licenciés et Fédération — constitue la condition de l'efficacité de l'action collective, et qu'elle doit être construite en amont des difficultés plutôt que dans l'urgence. Le Bureau national a insisté sur le fait que la Fédération, dans sa configuration actuelle, souhaite se démarquer d'une gouvernance perçue comme distante en se rapprochant des comités régionaux et des clubs, sans prétendre porter seule l'ensemble des transformations nécessaires.

Jean-Marc Ketels a clos la réunion en remerciant l'ensemble des participants et le club hôte, « Les Godasses Volantes », pour son accueil, ainsi que la délégation nationale pour sa disponibilité.

Les participants ont tous été invités à prendre part au pot convivial.