

DTN de sports aériens ou la gestion permanente des paradoxes



Insep– 6 et 7 Février 2012

Programme d'intervention

- Présentation de la FFA
 - Quelques chiffres clefs
 - Une industrie aéronautique florissante !
 - L'aéronautique loisir de riche ?
 - Activité mécanique ou de pleine nature ?
 - FFA Fédération sportive ?
- DTN à la FFA
 - Quel positionnement
 - Conduite d'un projet : le plan de relance des sports



Le vol moteur associatif en France quelques chiffres

- **600 aéroclubs** en France qui permettent un maillage de tout le territoire national
- Qui génèrent **600 000 h** de vol par an
- Qui exploitent **2000 avions** légers
- Qui comptent **2200** instructeurs, dont seulement 10 % sont salariés
- **La formation** représente **45%** du total des heures de vols effectuées en aéroclubs

- Plus de **40 000 licenciés**
 - Soit $\frac{1}{2}$ des pilotes de l'Europe des 27
 - 2^{ème} nation aéronautique au monde
 - Avec un turn-over de 8000 membres chaque année
 - Un seul mode d'adhésion
 - Il faut être Pilote ou élève pilote
 - Pas d'adhésion temporaire ou de mb sympathisant
- 7% de femme
- 10% de jeunes de – de 21 ans



Premiers paradoxes Premières séries de questions

- Pourquoi la France est-elle un pays leader dans le domaine de l'aéronautique ?
 - Fruit de l'histoire - dynamisme associatif – grâce à notre industrie aéronautique
 - Fruit d'une volonté de développement et de démocratisation
- Comment le rester ?
 - Défendre le modèle existant bec et ongle
 - Le bousculer, le transformer pour s'adapter et préparer l'avenir
 - Mode d'adhésion – réduction du déséquilibre H F
 - Penser développement durable (réduction de la pollution - des coûts)

Un atout considérable : l'avion continue de faire rêver



Une industrie aéronautique florissante !

- L'Europe, la France sont des terres d'aviation
Ader ...Blériot ..l'aéropostale...le concorde.. l'A380...fusée Ariane
- 1970 l'explosion de l'aviation sportive et de loisirs
 - « Robin » pour les avions école
 - « Mudry » pour la voltige...

40 % de la flotte avion des aéro-club encore en bois et toile

- En 2012, les avions de loisirs et de sports ne sont plus construits en France mais
 - En Allemagne pour les avions de voltige
 - En Europe de l'est et aux USA pour les avions légers de sport

1^{er} niveau d'analyse : Malgré une industrie aéronautique florissante (EADS, ATR), le parc des avions d'aéroclubs est ancien et dépassé

2^{ème} niveau d'analyse : si on parle développement durable...



Loisir mécanique ou de pleine nature ?

- **Oui**, on fait du bruit et on consomme du carburant avec émission de gaz à effet de serre
- **Mais...**
 - De moins en moins grâce à la modernisation importante des matériaux, des moteurs et des équipements utilisés
 - On pratique en espace naturel
 - Aérodomes = réserve d'espaces verts aux portes de villes
 - Aérodomes = espaces **naturels préservés** de traitements pesticides (expl aérodomes de Niort)
 - Préoccupations pour diminuer les nuisances (pots d'échappements, hélices)

Nous sommes autant un loisir de pleine nature que sport mécanique !

- Oui ...
 - Un brevet de pilote coute environ 5000 €
 - Public issu des CSP +
 - anciens pilotes de lignes, médecins, notaires, des notables parfois propriétaires d'avions
 - L'avion comme moyen de distinction sociale
 - Le rapport cout/ temps passé est très élevé de 80 à 450 € l'heure vol...en aéroclub



L'aéronautique loisirs de riche ?

- **...Mais non pas tant que cela**
 - Un avion de club = équipement collectif à partir de 50 000 €
 - Des passionnés qui bricolent eux même leur machine
 - Pour une collectivité, un aéroclub + aérodrome = un équipement collectif au même titre qu'un stade, un gymnase ou une piscine.
- **Aéro- club = structure associative comme les autres sports amateurs...**
 - Des clubs qui arrivent à sortir des heures de vol à bas prix
 - 90 % des instructeurs sont totalement bénévoles
 - Idem pour les mécaniciens
 - Une vrai politique pour rendre l'activité accessible
 - Des cotisations faibles
 - Une politique de subvention efficace auprès des jeunes
BIA, objectif pilote,
Un brevet de pilote = le prix d'un scooter
 - Opérations auprès des publics défavorisés

Une culture de l'autonomie et de l'autofinancement qui sollicite peu les aides publiques !



La FFA fédération sportive ?

- La tutelle la plus forte pour la FFA est celle du ministère des transports (DGAC)
 - Réglementation de l'espace aérien
 - Délivrance des diplômes
 - Agrément et contrôle de nos aéroclubs
 - Suivi de navigabilité des avions
- La FFA est aussi fédération sportive
 - des sports délégués par l'Etat dont 1 reconnu de haut niveau
 - Agrément, établissement APS,.....

FFA

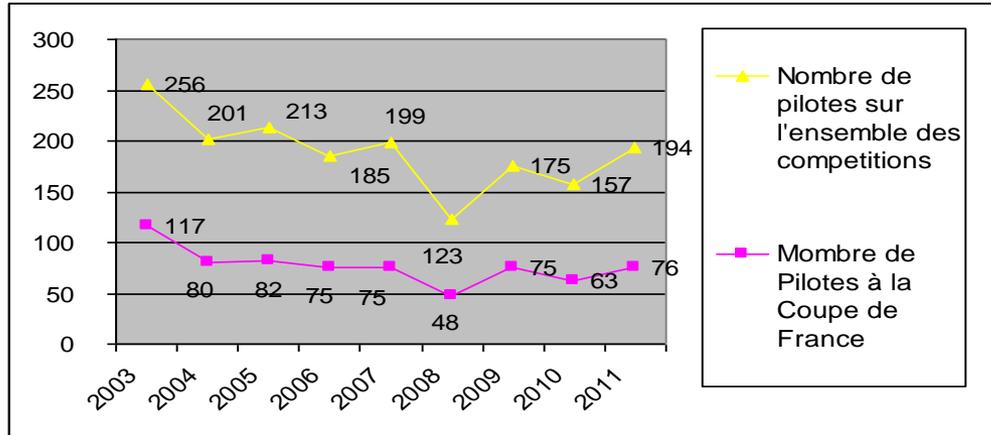
3 sports aériens gérés par la FFA...



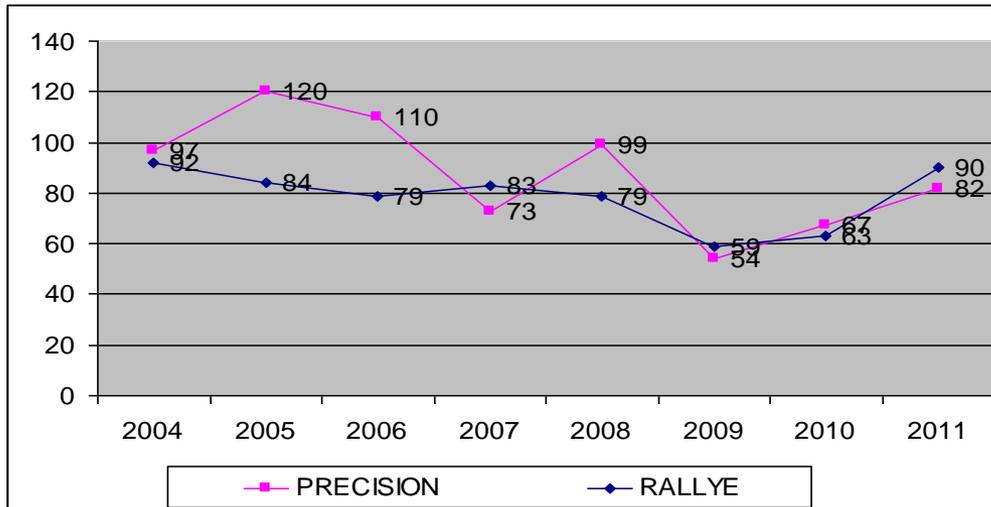
FFA^H

...qui rapportent des médailles





Voltige nationale



Pilotage de précision
Rallye aérien



...et qui ne sont pas assez valorisés !

A l'interne

- 2 % des licenciés seulement
- 10% du budget fédéral annuel
- Une moyenne d'âge élevée + de 35 ans
- Très inégalement développé sur le territoire national

A l'externe :

- quasiment inconnu
- très peu médiatisé

- Une fédération qui a beaucoup d'atouts liés à son histoire et à son industrie
- Une fédération qui attire 8000 nouvelles personnes chaque année
- Une gestion saine et des équipes stables ...un peu conservatrice
- Un vrai PB de modernisation
 - des avions
 - des modes d'adhésion
 - de la gestion des aéroclubs
- Une fédération condamnée à se moderniser pour préparer l'avenir, s'adapter
- Le paradoxe des sports aériens au sein de la FFA
 - Sport aérien = activité marginale
 - Des sportifs = peu représentatifs de la grande majorité des pilotes d'aéroclub
 - Mais qui offrent une très belle vitrine, une image dynamique
 - Et qui permettent des liens privilégiés avec les collectivités locales

La FFA est très attachée à cette reconnaissance sportive

DTN à la FFA

- Quel positionnement ?
- Exemple de conduite d'un projet : le plan de relance des sports

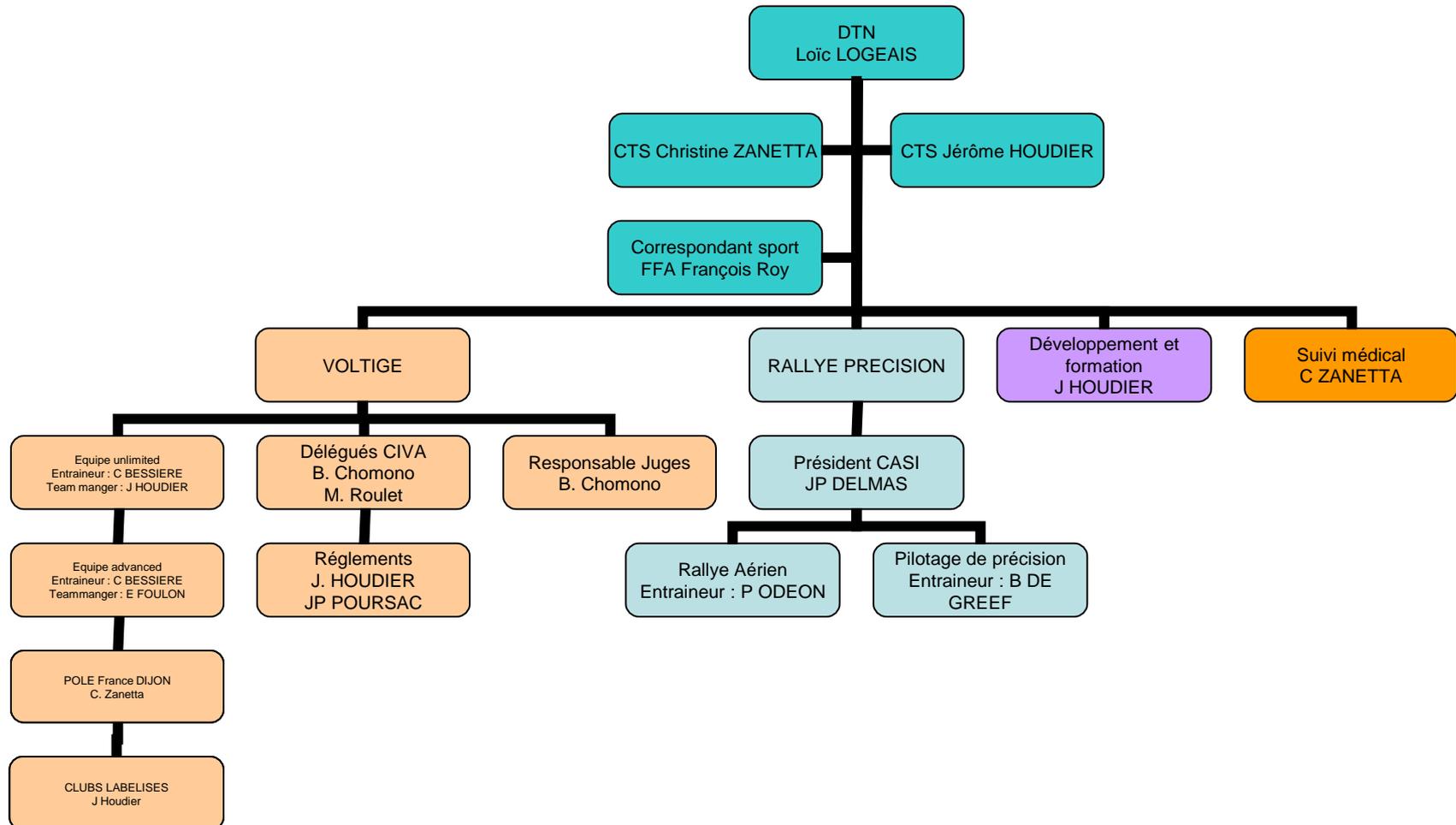


Président Bureau Directeur Comité directeur

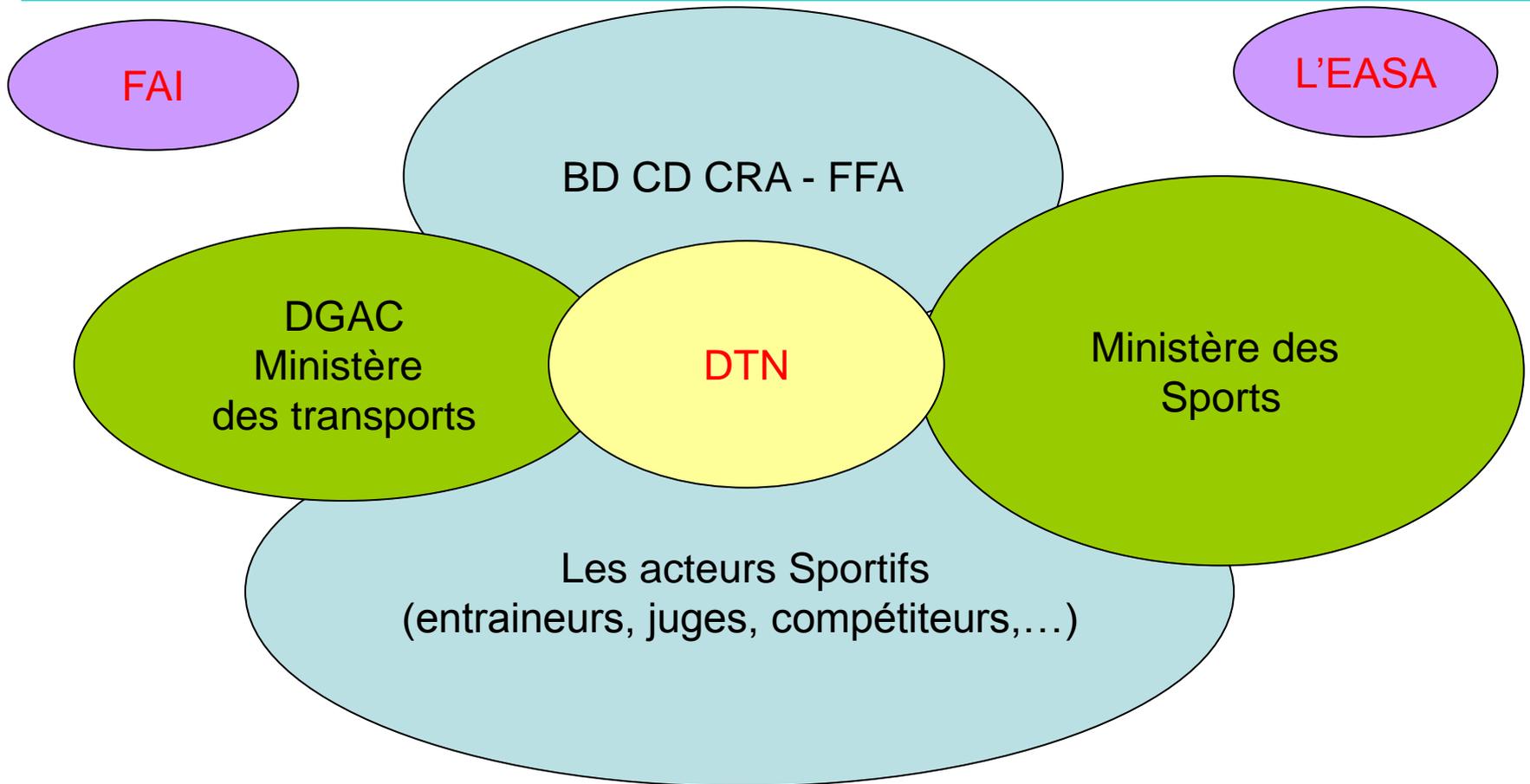
Commission sport

Président : Claude ABADIE

Membres : Francis STUDER - Kathel BOULANGER - Philippe FLAUTRE - Jean-Pierre DELMAS - François-Michel ADLER



-
- Quel positionnement ?
 - avec les élus de la Fédération (Pdt – BD – CD)
 - avec les sportifs
 - avec les partenaires de la FFA
 - la DGAC
 - le MS
 - l'armée...
 - Comment agir en tant que DTN ?
 - Avec quelle équipe ?
 - Quels bras de levier ?



Deux nécessités :

Etre en permanence à la croisée des informations

Faire autorité plutôt qu'user d'autorité

En terme de posture

- Garder la confiance des élus
- Garder la confiance d'une équipe de permanents au statut différent
- Ce faire reconnaître en tant que manager par les sportifs (athlètes entraîneurs, juges, ...)

Au quotidien

- Une grande autonomie dans le travail
- Favoriser la communication avec les partenaires
- Des choix stratégiques à opérer
- Bcp de décisions à prendre souvent rapidement
- Gérer les priorités...son temps....

limiter mon champ d'action aux sports aériens serait une erreur

Partant du constat d'une baisse récurrente des participants aux compétitions sportives

Le plan de relance des sports aériens

- **1^{ère} série d'objectifs**
 - Repositionner le sport comme une activité majeure de la FFA
 - Préparer les champions de demain
- **2^{ème} Série d'objectifs**
 - Utiliser les sports aériens comme moyen d'animation et de fidélisation des aéro-clubs
 - Impliquer davantage l'échelon régional à la politique fédérale
 - Inciter les échelons déconcentrés de la FFA à travailler + avec les collectivités locales
- **Comment :**
 - 9 mois de travail avec les sportifs et les équipes fédérales (salariés, BD, com. sport)
 - Pour aboutir à une proposition soumise à l'AG de mars 2011
- **Moyens obtenus :**
 - Enveloppe exceptionnelle de 250 000 € sur 3 ans
 - Soutien aux projets sportifs des comités régionaux autour de 3 volets :
 - Financement de Projets sportifs
 - Bourses individuelles aux compétiteurs
 - Communication autour des sports aériens



FFA

Questions

