



PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE.

**Samedi 11 avril 2026 à la DGAC,
50 Rue Henry FARMAN 75115 Paris.**

Le dimanche 11 avril 2026, l'assemblée générale de la Fédération Française d'ULM s'est tenue à la direction Générale de l'Aviation Civile, 50 rue Henry FARMAN 75115 Paris, sous la présidence de Monsieur Christian SANTINI, président de la FFPLUM.

Les présidents et gestionnaires de structures ont été convoqués par mail pour assister et pour participer aux votes des résolutions de cette assemblée générale retransmise en direct.

Lors de cette Assemblée Générale, 125 structures étaient représentées sur le total des 135 structures inscrites qui représentaient 390 voix.

Le secrétaire général ouvre la séance à 9 heures 20 minutes et rappelle l'ordre du jour :

- ✓ Rapport moral présenté par Monsieur Christian SANTINI (Président).
- ✓ Rapport financier présenté par Monsieur Fabrice DEPARDIEU (Trésorier).
 - Intervention de Monsieur Jean-Philippe PREFOL, Expert-comptable.
 - Intervention de Madame Dominique BEGUIN-VETTERL, Commissaire aux comptes.
- ✓ Réponses aux questions écrites.
- ✓ Votes des résolutions :
 - Approbation du rapport moral.
 - Approbation du rapport financier.
 - Approbation de la politique tarifaire 2027 (Licence et affiliation).
 - Renouvellement du mandat de la société CEC en qualité de Commissaire aux Comptes pour une durée de six exercices.
- ✓ Élection de 8 membres du Comité Directeur – Election partielle

Rapport sur l'activité de la FFPLUM par Monsieur Christian SANTINI, Président.

- ✓ Rapport moral : annexe
- ✓ Réponses aux questions écrites : annexe

Rapport sur la situation financière par Monsieur Fabrice DEPARDIEU, Trésorière.

- ✓ Rapport financier : annexe

Votes des résolutions :

1- Approuvez-vous le rapport moral 2025 ?			Rejetée
Horaire	11/04/2026 11:24:22	Votants	390 voix
Scrutin	Secret	A voté	390 voix
Majorité requise	Simple	Exprimé / 100,00 %	375 voix
Majorité relative des voix exprimées			
Pour		48,3 %	181 voix
Contre		51,7 %	194 voix
Abstention			15 voix
A voté			390 voix

Le rapport moral est rejeté.

2- Approuvez-vous le rapport financier 2025 ?			Adoptée
Horaire	11/04/2026 11:27:00	Votants	390 voix
Scrutin	Secret	A voté	390 voix
Majorité requise	Simple Majorité relative des voix exprimées	Exprimé / 100,00 %	364 voix
Pour		56,6 %	206 voix
Contre		43,4 %	158 voix
Abstention			26 voix
A voté			390 voix

Le rapport financier est adopté

3- Approuvez-vous le prix de la licence et d'affiliation 2027 ?			Adoptée
* Licence moins de 18 ans à 21€, licence 18-25 ans à 43€, licence annuelle à 85€. Licence sympathisant à 43€. Affiliation à 50€ (Pas de modification par rapport à N-1)			
Horaire	11/04/2026 11:31:20	Votants	390 voix
Scrutin	Secret	A voté	390 voix
Majorité requise	Simple Majorité relative des voix exprimées	Exprimé / 100,00 %	359 voix
Pour		91,1 %	327 voix
Contre		8,9 %	32 voix
Abstention			31 voix
A voté			390 voix

La politique tarifaire 2027 est adopté

4- Approuvez-vous le renouvellement du mandat de la société CEC, dont Madame BEGIN VETERL est présidente, en qualité de Commissaire aux Comptes, pour une durée de six exercices, soit pour les années 2026 à 2031 ?			Adoptée
Horaire	11/04/2026 11:33:33	Votants	390 voix
Scrutin	Secret	A voté	390 voix
Majorité requise	Simple Majorité relative des voix exprimées	Exprimé / 100,00 %	349 voix
Pour		81,7 %	285 voix
Contre		18,3 %	64 voix
Abstention			41 voix
A voté			390 voix

Le renouvellement du mandat de la société CEC, en qualité de Commissaire aux Comptes est adopté.

La séance est levée à 16h30.

Christian SANTINI
Président de la FFPLUM



Fabrice DEPARDIEU
Trésorier de la FFPLUM





RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION

Question de M Sylvain CANTAN - structure 00713

Bonjour,

Nous continuons pour la plupart à réaliser des vols avec passagers

La loi montagne impacte un grand nombre de plateforme ULM.

En théorie nous sommes passibles de poursuites au tribunal civil ET pénal d'autre part, et nous risquons une absence de couverture de nos garanties d'assurance. Bien sûr, nous prêtons le flanc à quiconque, en particulier des personnes regroupées sous forme associatives, voudraient remettre en cause l'existence de nos bases. Vous savez qu'un problème de voisinage bien organisé peut aller loin.

Nous sommes très contrariés par ce qui ressemble à un manque d'implication de la FFPLUM au niveau national pour engager des actions afin de défendre nos pratiques. Oralement, nous recevons des paroles d'encouragement, et rassurantes. Par contre, il n'y a plus personne pour nous produire un engagement écrit. Une association s'est créée au niveau national, mais ce n'est pas la FFPLUM. Pourquoi déléguer ainsi?

Nos questions sont de savoir dans quelle mesure la responsabilité pénale du président est engagée du fait du maintien des activités de notre base située en zone montagne d'une part, et de nous indiquer un texte de la fédération ou de son assureur (une personne en charge de responsabilités) où il est ÉCRIT que le club, ses responsables, les pilotes, sont effectivement bien assurés et défendus en cas d'accident et, par exemple, de poursuites que la famille d'une victime pourrait tenter du fait du maintien illégal de l'activité en zone montagne. Un écrit n'a pas la même valeur qu'une parole, c'est bien connu.

Notre club réalise plusieurs événements au cours de l'année et il est maintenant doublement pénalisé par la loi montagne et l'OPS ULM. Tant et si bien que nous ne pouvons reconduire nos actions en 2026... La seconde d'entre elles était dirigée en faveur des femmes, en mars... Nous n'avions pas prévu le report de la date d'application, et un événement se prépare en amont.

Nous risquons de perdre nos subventions, notre rayonnement local et par là, la solidité de notre implantation.

Pourquoi la FFPLUM ne s'engage-t-elle pas clairement par écrit et avec des actions auprès de politiques et des administrations? Pourquoi la FFPLUM nous laisse-t-elle continuer nos vols en nous disant: "si vous avez un problème, on vous soutiendra!"

La FFPLUM, aurait-elle perdue ses plumes et serait-elle devenue un oiseau impropre au vol? Une autruche qui se cache la tête dans le sable par exemple?



RÉPONSES AUX QUESTIONS

RÉPONSE

Réponse FFPLUM

La pratique de l'ULM est effectivement impactée dans les zones classées montagne par la modification non concertée avec la DGAC et les fédérations aéronautiques de l'article L 363-1 et suivants du Code de l'Environnement, qui porte sur les restrictions d'accès à la montagne.

Ces contraintes sont de deux ordres :

1. Interdiction d'utiliser des pistes ULM occasionnelles
2. Interdiction d'embarquer ou de débarquer des passagers sur les emplacements autorisés par l'autorité administrative, c'est à dire les pistes ULM permanentes, les altisurfaces et les aérodromes privés.

Cette deuxième contrainte résulte d'une modification de la version précédente du texte réglementaire (qui existe depuis 1985) et qui interdisait déjà la dépose de passagers en dehors des aérodromes. La modification apportée en 2022, y ajoute l'embarquement des passagers, ce qui donne cette rédaction ambiguë. D'après ce que l'on sait des intentions du législateur, il s'agissait d'interdire la dépose ou la reprise de passagers à des fins commerciales mais pas les vols locaux de type vol de découverte.

Lors de l'AG du comité régional AURA, il a été clairement affirmé par le représentant d'Air Courtage que les garanties en matière de responsabilité civile étaient assurées quelque soit la situation (même en cas d'infraction constatée). Ce point a été confirmé par nos experts en assurance.

Concernant les sanctions pénales prévues par ce texte, il faut d'abord que l'infraction soit constatée et que le procureur décide d'instruire le dossier et de déférer la personne en infraction devant la juridiction compétente.

A ce jour, plusieurs infractions ont été relevées concernant l'utilisation de pistes occasionnelles, toutes classées sans suite au niveau des procureurs. Mais le risque existe et la FFPLUM assurera le cas échéant, la défense d'un licencié devant le tribunal concerné. Il est inexact de prétendre que la FFLUM ne fait rien et qu'elle a confié l'affaire à une association créée pour la circonstance.

Plusieurs actions juridiques ont été entreprises à l'encontre d'arrêtés préfectoraux de renouvellement ou de délivrance d'autorisations d'exploiter des pistes permanentes comportant des restrictions assimilables à un excès de pouvoir. Certaines de ces procédures auprès des tribunaux administratifs sont toujours en cours.

Le dossier a été confié à un membre du comité directeur de la FFLUM qui est pilote et instructeur montagne labélisé par le PNVM.

Le comité directeur s'appuie également sur l'expertise du Pole National Vol Montagne qui est un des pôles de compétence de la FFPLUM et travaille en concertation avec l'Association Française des Pilotes de Montagne qui représente les pratiquants du vol montagne au niveau de l'aviation certifiée.

Ce dossier a été présenté au nouveau Directeur Général de l'Aviation Civile le 9 mars dernier, lequel nous a assuré du concours de ses services.

Le texte de loi incriminé n'émane pas de la DGAC mais de la DGALN (Direction Générale de l'Aménagement du Logement et de la nature), qui est une des directions du ministère de la Transition Ecologique.

C'est un texte de loi, inscrit au code de l'environnement dont la modification éventuelle ne peut être obtenue que par l'intermédiaire d'une intervention parlementaire d'un député ou d'un sénateur. C'est l'option actuellement instruite par la FFPLUM auprès d'un sénateur ayant une bonne connaissance du dossier.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION ET RÉPONSE

Question de M André SALELLES - structure 01202

Rendre obligatoire les REV (comme dans l'aviation certifiée qui généralement atterrie sur des aérodromes plus grands)
Déléguer l'examen de contrôle du brevet des élèves à des instructeurs extérieurs aux clubs afin d'éviter certaines complaisances ...
Encourager la formation continue et le maintien des compétences.
Essayer d'assouplir l'arrêté du 17 Février 2025 ... Bon courage !!!

Réponse FFPLUM

1) Rendre les REV obligatoires :

Rendre le REV obligatoire peut paraître aller dans le sens de la sécurité. Mais davantage de réglementation ne signifie pas automatiquement davantage de sécurité. En ULM, celle-ci repose aussi sur la responsabilité du pilote, sur son jugement, sa préparation et sa capacité à reconnaître ses limites. À trop encadrer, on risque de transférer la responsabilité vers la règle, alors qu'elle relève d'abord de la compétence et de la culture de sécurité. Il faut aussi tenir compte d'une réalité simple, le budget de cette action est limité. Tant que les REV restent encouragés, la fédération peut les accompagner utilement. S'ils devenaient obligatoires, la fédération ne pourrait pas subventionner l'ensemble du dispositif. Enfin, ce sujet gagne souvent à être traité au niveau des clubs, au plus près du terrain. Ce sont eux qui identifient le mieux les besoins de remise en compétences. Ils peuvent donc prévoir dans leur règlement intérieur des garde-fous adaptés, par exemple un vol avec un IULM après trois mois sans vol avant toute reprise en solo.

2) Déléguer l'examen de contrôle du brevet des élèves à des instructeurs extérieurs aux clubs afin d'éviter certaines complaisances :

Il n'y a pas, dans toutes les classes, suffisamment d'instructeurs pour rendre ce principe réellement applicable. L'idée peut sembler bonne en théorie, mais, ramenée à la réalité de la pratique dans les six classes, elle n'apparaît pas raisonnable, et une fois de plus, réglementer davantage ne signifie pas automatiquement mieux sécuriser les pratiques. En revanche, comme pour le REV, il est tout à fait pertinent que les clubs s'emparent localement du sujet. Rien n'interdit de demander à un IULM à proximité de votre lieu de pratique, qualifié dans la classe concernée de réaliser le test final de votre élève. C'est alors à l'instructeur, en lien avec le club, de proposer cette solution. Elle repose sur la responsabilisation de l'IULM et sur sa capacité à accepter la remise en question.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

RÉPONSE SUITE

3) Encourager la formation continue et le maintien des compétences :

La formation continue et le maintien des compétences existe déjà, et c'est même un axe d'action important.

Cela passe d'abord par les REV, mais aussi par les outils pédagogiques proposés par les partenaires de la FFPLUM, comme Aérogligli, où des contenus régulièrement mis à jour sont accessibles aux pilotes, Instructeur et dirigeant. De nombreuses actions sont menées par la FFPLUM à travers ses comités régionaux : journées sécurité, forums instructeurs, journées mécaniques, ou encore journées de vol de mise en garde. Toutes ces actions participent concrètement au maintien des compétences, à la formation continue et au développement d'une vraie culture de sécurité et formation.

Il y a aussi l'accès à la compétition en région, qui permet d'affiner plusieurs compétences dans un cadre à la fois ludique et sécurisé. Mais surtout, cette démarche doit être portée au niveau des clubs, par les instructeurs avec les élus. C'est à eux de piloter cette dynamique en mettant en place de bonnes pratiques : sessions de formation théorique, vols ou ateliers pratiques, sorties club, ou encore préparation collective des navigations.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION

Question de M BEAUX Hervé - structure 01801

Bonjour à tous,

Voici ma question :

L'arrêté du 17 février 2025 exclut de tout VLD ou VLO les ULM non de série, cela constitue une aberration pour nos petits clubs, qui utilisent des machines parfois anciennes mais néanmoins entretenues et en parfait état de vol.

De ce fait, à partir du 1er avril 2026, ma structure ne pourra plus proposer de VLD ni sur le multiaxe ni sur le pendulaire utilisés par le club, en effet, ces machines, bien que construites par des professionnels, ne sont plus considérées comme « de série » du fait de modifications majeures non prévues sur la fiche d'identification du constructeur, même ces modifications ont été déclarées en bonne et due forme auprès de la DSAC.

Si je fais le tour du hangar de notre club — et je suppose qu'il en est de même dans beaucoup d'autres — il ne reste finalement que très peu de machines qui puissent être considérées comme « de série » au sens de cet arrêté.

Avez-vous conscience des difficultés que cela pose pour nos petits clubs ?

Quelles actions ont été engagées par notre fédération sur ce sujet auprès de la DSAC ?

Dans quels délais pouvons-nous espérer voir évoluer cet arrêté sur ce point précis ?

Merci par avance pour vos éclaircissements.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

RÉPONSE

Réponse FFPLUM

Merci pour cette question. Elle est précise, elle est légitime, et elle touche un sujet que la fédération a identifié depuis plusieurs mois comme un point dur de la mise en œuvre de l'OPS-ULM.

La réponse sera faite en trois temps : est-ce qu'on en a conscience, qu'est-ce qu'on fait, et où en est-on aujourd'hui.

Premièrement : oui, nous en avons pleinement conscience.

L'arrêté du 17 février 2025 réserve les VLD et les VLO aux seuls ULM « de série », au sens strict de la fiche d'identification constructeur. Appliqué à la lettre, ce texte exclut une part importante du parc de nos clubs. Et ce sont précisément les machines que tu décris : des multiaxes et des pendulaires anciens, entretenus, sains, qui ont fait l'objet au fil du temps de modifications, une aile, un moteur, une hélice, de l'instrumentation, toutes déclarées en bonne et due forme auprès de la DSAC.

Ces machines volent en sécurité depuis des années. Leurs modifications sont tracées, déclarées, assumées. Et pourtant, juridiquement, elles « sortent » de leur définition d'origine, et donc du VLD et du VLO.

Nous le disons clairement : c'est contraire à l'esprit même de l'ULM à la française. Notre modèle, c'est un modèle déclaratif, fondé sur la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant. Exclure ces machines, c'est pénaliser précisément les clubs qui font vivre l'ULM au quotidien, souvent avec des moyens modestes. Ce point, nous le portons, et nous le portons fermement.

Deuxièmement : ce que la fédération a engagé.

Ce dossier n'est pas un dossier parmi d'autres. Il fait partie des points prioritaires que nous avons mis sur la table auprès de la DGAC et de la DSAC.

Concrètement :

Il a été soulevé explicitement lors de la réunion du 9 mars dernier avec le Directeur général de l'aviation civile, Chemseddine Chkioua, sur la base d'un dossier d'argumentation juridique et opérationnelle que nous avons préparé.

Il fait l'objet d'échanges techniques continus avec la DSAC, notamment avec Nicolas Marcou, dans le cadre du travail sur le texte consolidé OPS-ULM. Notre demande est simple : une machine dont les modifications ont été régulièrement déclarées doit rester éligible au VLD et au VLO. C'est une question de cohérence avec le modèle déclaratif. Et nous portons également ce sujet au niveau interfédéral, via le CNFAS, pour peser collectivement sur l'évolution du texte.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

RÉPONSE SUITE

Troisièmement : où en est-on aujourd'hui, le 11 avril 2026.

Il est important d'être honnête avec vous :

Nous sommes le 11 avril. L'échéance du 1er avril est derrière nous. L'arrêté modificatif du 24 mars 2026 a permis d'obtenir un étalement du calendrier global de mise en œuvre de l'OPS-ULM, mais il n'a pas réglé, en l'état, le point spécifique des machines non de série. Concrètement, ton club, et d'autres, se trouvent aujourd'hui dans la situation que tu décris. Tu n'es pas seul, et je ne vais pas te raconter le contraire.

Ce que nous demandons, et ce que nous portons activement, c'est deux choses :

À court terme, une tolérance explicite, par voie d'instruction, pour les machines dont les modifications ont été régulièrement déclarées. C'est le levier le plus rapide, et c'est celui sur lequel nous poussons en ce moment.

À moyen terme, une modification de l'arrêté lui-même, pour clarifier la notion d'ULM « de série » et y intégrer les machines modifiées et déclarées conformément à la réglementation. Le vecteur probable, c'est un prochain arrêté modificatif.

Nous ne pouvons pas vous donner de date, nous ne maîtrisons pas ce calendrier. Cela ne serait pas sérieux. Ce que nous pouvons vous dire, c'est que le dossier est ouvert, qu'il est porté au plus haut niveau, et que chaque situation concrète de club bloqué que nous faisons remonter ces situations et faisons avancer les choses. C'est ce qui fait bouger les lignes, pas les déclarations générales.

Et donc, très concrètement :

Si votre club est dans cette situation prenez contact directement avec la Commission Formation & Sécurité. On a besoin de documenter précisément : quelles machines, quelles modifications, quelles dates de déclaration à la DSAC. Ce sont ces cas concrets qui nourrissent notre argumentaire et qui nous permettent, le cas échéant, d'accompagner individuellement les structures les plus exposées.

Notre engagement est clair : tant que ce point ne sera pas réglé, nous continuerons à le porter. Parce que derrière ces textes, il y a des clubs, des pilotes, des machines, et un modèle qu'on défend depuis longtemps et qu'on ne lâchera pas.

Je te remercie pour ta question.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION ET RÉPONSE

Question de M THELLIER Eric - structure 03137

L'assurance "Protection Juridique" fédérale ne couvre pas les questions relevant de l'urbanisme.

Or, la défense des plateformes peut passer par la résolution de difficultés relevant des règles d'urbanisme.

Quelles sont les intentions de la Fédération pour faire évoluer favorablement cette situation ?

Réponse FFPLUM

Notre service de protection juridique ne peut pas intervenir dans les litiges relevant du droit public, notamment ceux liés à l'urbanisme. Les bases ULM ne sont pas encadrées par le code de l'urbanisme : elles relèvent uniquement de l'utilisation d'un terrain privé, dès lors que le propriétaire autorise le décollage et l'atterrissage d'ULM sur son terrain.

En revanche, toute construction, même liée à l'activité ULM, relève du code de l'urbanisme et dépend donc des règles fixées par la commune.

Tous les assureurs que nous avons contactés pour notre protection juridique nous ont confirmé qu'ils ne pouvaient pas traiter ce dossier, celui-ci ne relevant pas de leur domaine de compétence.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION ET RÉPONSE

Question de M CLARY Pierre - structure 03338

Bonjour,

1- Possibilité de faire apparaître ces bulles de quiétude sur la documentation officielle, à minima une circulaire d'information aéronautique comme pour les ZSM :

- <https://volantsbauges.fr/bulles-de-quietude/>

- <https://www.isere.gouv.fr/Publications/Mises-a-disposition-Consultations-enquetes-publiques-concertations-prealables-declarations-de-projets/Mises-a-disposition-du-public/Arrete-de-protection-de-biotope-des-falaises-du-Vercors-du-Moucherotte-au-Col-de-l-Arc2>

2- Sans reprendre l'historique déjà maintes fois présenté, quelles sont les actions engagées pour faire modifier la rédaction de "la phrase qui fâche" ! de la loi montagne?

Merci beaucoup,
Bien cordialement,
Pierre Clary

Réponse FFPLUM

La FFPLUM travaille en coordination avec l'ensemble des fédérations aéronautiques au sein du CNFAS, ainsi qu'avec la DGAC. Cette dernière découvre elle-même ces arrêtés, pour lesquels elle n'est même pas consultée. Les préfets peuvent en effet les prendre à tout moment.

Nous demandons, par l'intermédiaire de la DGAC, de pouvoir disposer d'informations précises sur la localisation et le volume de ces zones, et qu'elles soient intégrées aux cartes électroniques afin d'aider nos pilotes à les identifier. À ce jour, nous n'avons pas encore obtenu de réponse quant à la faisabilité de cette demande.

Cela est déjà le cas pour les ZSM pour lequel la FFPLUM obtient à chaque saison les modifications des zones.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION

Question de M DARTAGUIETTE Gabriel - structure 06423

Concernant le nouvel arrêté OPS ULM et particulièrement les conditions pour être Pilote VLD en club alié FFPLUM :

Ancienne réglementation: le pilote VLD est avalisé par le président du club et un instructeur dans la classe ULM souhaitée.

Le candidat déclarait son expérience et candidait à la fonction en attestant d'une expérience technique et pédagogique suffisante et reconnue de l'ULM et ensuite un instructeur validait ou non cette expérience. Ce même pilote validé ne tenait pas de carnet de vol puisque pas d'obligation de le faire.

Nouvelle réglementation : Le pilote autorisé VLD (en classe 3 par ex) doit justifier de 150 HDV en cdb (carnet de vol pour traçabilité) pour postuler à la fonction et passer une évaluation avec un I-ULM.

Ma Question :

Qu'en est-il du passage de l'ancien arrêté au nouveau concernant cette traçabilité exigée via un carnet de vol ? Comment font les anciens pilotes autorisés VLD pour poursuivre leur activité quand ils n'ont pas de carnet de vol pour justifier les 150 HDV ?

Ne pourrait-on pas rajouter un article dans le nouvel arrêté précisant que les pilotes déjà autorisés VLD le sont dans le nouvel arrêté et qu'ils auront; à date de la mise en oeuvre de l'arrêté, obligation de tenir à jour un carnet de vol de leur activité.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

RÉPONSE

Réponse FFPLUM

Fondement réglementaire de la position fédérale : valider la compétence par la compétence

La difficulté soulevée tient à une contradiction entre deux régimes successifs. Sous l'empire de l'arrêté antérieur, le pilote VLD était reconnu sur la base d'une expérience déclarée, validée par le président de club et un instructeur, sans obligation de tenue d'un carnet de vol. Le nouvel arrêté OPS-ULM introduit quant à lui une exigence de 150 heures de vol en commandant de bord, assortie d'une traçabilité documentaire et d'une évaluation par un I-ULM.

Sur le plan juridique, exiger rétroactivement la preuve écrite d'heures dont la traçabilité n'était pas requise au moment où elles ont été effectuées se heurte à un principe général du droit : nul ne peut être tenu de justifier a posteriori du respect d'une obligation qui n'existait pas au moment des faits. Ce principe, corollaire de la sécurité juridique et de la non-rétroactivité des actes administratifs plus sévères, est constamment rappelé par le Conseil d'État. Appliquer la nouvelle exigence sans disposition transitoire reviendrait à sanctionner des pilotes pour avoir respecté la règle telle qu'elle leur était opposable.

Par ailleurs, le Code de l'aviation civile et le cadre général de l'ULM français reposent sur un modèle déclaratif, dans lequel la responsabilité du pilote et la reconnaissance de la compétence priment sur le formalisme documentaire. Ce modèle est explicitement reconnu par la DGAC comme constitutif de « l'ULM à la française ». La nouvelle rédaction de l'arrêté OPS-ULM ne remet pas en cause ce principe : elle organise la compétence, elle ne la redéfinit pas.

C'est sur ce fondement que la fédération propose une lecture cohérente du texte : l'évaluation en vol avec un I-ULM, prévue par le nouvel arrêté, constitue en elle-même un mode de preuve recevable de l'expérience acquise. Autrement dit, la démonstration de la compétence vaut validation des heures effectuées. Si le pilote, en situation, démontre le niveau technique et pédagogique attendu d'un VLD, cette évaluation atteste matériellement de l'expérience sous-jacente, sans qu'il soit nécessaire d'en rapporter la preuve comptable.

Cette lecture est, à notre sens, la seule qui concilie trois exigences :

- le respect du principe de sécurité juridique, en ne rendant pas impossible l'exercice d'un droit antérieurement acquis.
- le respect de l'esprit déclaratif de l'ULM, qui repose sur la responsabilité et la compétence réelle plutôt que sur le formalisme.
- l'objectif de sécurité poursuivi par l'arrêté OPS-ULM, puisque l'évaluation par un I-ULM garantit, en pratique, un niveau au moins équivalent à celui qu'auraient démontré 150 heures tracées.

En conséquence, la fédération demande que le prochain arrêté modificatif précise : premièrement, que les pilotes titulaires d'une autorisation VLD à la date d'entrée en vigueur du nouveau texte conservent le bénéfice de cette autorisation au titre d'une clause de droit acquis ; deuxièmement, que l'évaluation en vol avec un I-ULM vaut reconnaissance de l'expérience antérieure lorsque celle-ci n'a pu être documentée sous l'ancien régime ; troisièmement, qu'à compter de l'entrée en vigueur du nouveau texte, la tenue d'un carnet de vol devient obligatoire pour l'ensemble des activités concernées.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION

Question de M HILAIRE Antoine - structure 07319

Aujourd'hui, bien que l'activité d'instructeur ULM ne soit pas une profession réglementée et que la formation repose historiquement sur un principe de liberté, on constate sur le terrain des restrictions croissantes d'accès aux plateformes, certains gestionnaires limitants voire refusant l'installation d'instructeurs.

Dans un contexte de pénurie d'instructeurs reconnue, comment la FFPLUM se positionne-t-elle :

sur la liberté d'exercice des instructeurs ULM ?

sur les pratiques de restriction d'accès aux terrains ?

et quelles actions concrètes envisage-t-elle pour garantir un accès équitable à l'activité et éviter des situations de monopole local ?



RÉPONSES AUX QUESTIONS

RÉPONSE

Réponse FFPLUM

Liberté d'exercice d'un IULM

Les instructeurs ULM (IULM) sont libres d'exercer dans le cadre des privilèges qu'ils détiennent dès lors que ceux-ci sont valides. Ils peuvent dispenser de l'instruction sur les sites de leur choix, sous réserve du strict respect du cadre réglementaire français, des obligations assurantielles applicables, ainsi que des règles d'accès et d'utilisation propres aux bases ULM et aux aérodromes concernés.

Restriction d'accès aux terrains ?

Pour répondre à cette question, il faut distinguer trois cas :

- Les bases ULM permanentes (avec arrêté préfectoral)
- Les aérodromes ouverts à la CAP ou restreints
- Les aérodromes privés

Pour les bases ULM, seules celles disposant d'un arrêté préfectoral permettent, entre autres, la pratique de l'instruction. Toutefois, pour qu'un instructeur ULM puisse y faire de l'école, il doit obligatoirement avoir l'accord du propriétaire de la base, car toute base ULM reste une propriété privée.

Pour les aérodromes ouverts à la CAP, dès qu'il ne s'agit plus d'un simple usage ponctuel mais de l'installation d'une activité d'école sur le terrain (bureau, hangar, permanence, stationnement, accueil d'élèves, activité commerciale régulière), on entre dans le cadre de l'occupation du domaine public. Or, nul ne peut occuper le domaine public sans un titre l'y habilitant. Donc, pour « faire de l'école » de manière organisée sur un terrain CAP, il faut généralement une autorisation ou une convention de l'exploitant ou du gestionnaire de l'aérodrome : commune, syndicat, CCI, société aéroportuaire, délégataire, etc., selon le cas.

Enfin, pour les aérodromes privés, il est tout simplement interdit d'y pratiquer une activité d'écolage, sauf s'ils disposent d'une piste ULM déclarée et faisant l'objet d'un arrêté préfectoral.



RÉPONSES AUX QUESTIONS

QUESTION

Question de M BOUCHET Serge - structure 07706

Ne pourrais t'on pas faire comprendre à la DGAC concernant les VLO que les ceintures trois points qu'ils souhaitent obligatoires, notamment sur les autogires, (ou encore les Pendulaires) sont un méchant problème pour les machines qui n'en sont pas équipées.

Qu'elles deviennent obligatoires sur les modèles à sortir après la mise en place de la réglementation, c'est encore acceptable
Mais qu'elles le soient sur des machines déjà fabriquées, c'est très compliqué et difficilement à admettre !
D'autant que la loi française dit que les lois (justement) n'est pas rétroactive.

Merci de soulever cela lors de L'AG et, si possible, en présence des éminences de la DGAC (avant qu'ils partent)
Bien à vous

Serge Bouchet

Réponse FFPLUM

Nous nous sommes battus pour demander à la DGAC un temps de mise en conformité des machines ;
Mais en ce qui concerne la loi elle est en place depuis Le 1^{er} juillet 1988

3.1.3. Pour tout ULM de classe 3, 4 ou 6 ayant effectué son premier vol après le 1er juillet 1988, le siège du pilote et tout siège occupé situé en place avant sont munis d'un harnais de sécurité 3 points (ou plus) si ce harnais est prévu par le constructeur ou installable avec son approbation. De plus, tout siège d'un ULM de classe 3, 4 ou 6 ayant obtenu sa première carte d'identification française après le 1er janvier 2028 est équipé d'un harnais de sécurité.

RAPPORT MORAL

Bonjour à toutes et à tous,
Je vais prendre 5 minutes pour vous parler de notre politique générale

1. Politique générale

Actualité du monde

Nous sommes tous d'accord pour dire que le monde change et bouge autour de nous dans un contexte malheureusement de guerres à nos portes qui impactent notre quotidien.

La société française traverse, elle aussi, une période de mutations profondes.

La crise du bénévolat associatif, le désengagement, la pression réglementaire et administrative croissante autant de signaux auxquels notre fédération *ne peut rester indifférente*.

Et contrairement à ce qu'on pense, on observe toujours un intérêt pour notre activité qui propose un peu de liberté dans ce monde complexe.

Dans ce climat d'incertitude, les Français cherchent du sens, du lien, de l'évasion et c'est précisément ce que notre pratique peut offrir.

Nos pratiques ULM

Notre environnement réglementaire a connu en 2025 des évolutions significatives qui ont mobilisé une grande partie de l'énergie fédérale, mais aussi des inquiétudes que l'on partage avec vous.

- **La réforme IULM** : la révision du cadre de l'instruction ULM est un chantier structurant. Elle conditionne la qualité de la formation, la sécurité des futurs pilotes et l'attractivité de notre pratique.
- Nous avons porté la voix des clubs et des instructeurs dans les négociations avec la DGAC, avec la conviction que la pédagogie et la sécurité doivent primer sur la complexité administrative.
- **OPS ULM** : les nouvelles règles d'exploitation ont imposé aux clubs une adaptation parfois lourde.
- Nous avons accompagné ce déploiement autant que possible, mais force est de constater que la charge administrative supplémentaire fragilise des structures associatives déjà sous tension.
- **Le climat** : je voudrais saluer nos amis qui ont subi des dégâts lors des inondations qui témoignent de l'évolution de notre climat, plusieurs clubs ont subi des dégâts.
- La FD a débloqué des aides pour les accompagner.
- **Le coût de la pratique** : carburant, assurances, entretien, redevances — la pratique de l'ULM est devenue financièrement plus exigeante. Ce facteur est un frein réel à la démocratisation de notre activité, et nous ne pouvons pas l'ignorer.

Mais je veux insister sur ce point l'ULM reste et demeurera la passion du vol plaisir et surtout, l'avenir de l'aviation légère donc le déploiement passe par l'ULM ;

Ce que nous vivons dans les airs, cette liberté unique, ce privilège de voir le monde d'en haut, cette communauté fraternelle de passionnés : rien ne peut l'effacer.

Plus accessible, plus évolutif, plus innovant que bien d'autres branches de l'aéronautique, notre pratique a tous les atouts pour rayonner dans les décennies à venir.

En qualité de président

Permettez-moi d'être sincère avec vous, comme je me dois de l'être devant cette assemblée. Exercer la présidence de la FFPLUM est un honneur, une responsabilité, et parfois, je ne vous le cache pas, une épreuve.

Un honneur, parce que représenter des dizaines de milliers de passionnés, défendre leurs intérêts auprès des pouvoirs publics, contribuer au développement d'une pratique qui transforme des vies, cela a un sens profond pour moi.

Une responsabilité, parce que chaque décision que nous prenons au niveau fédéral a des répercussions concrètes sur vous, sur vos clubs, sur vos élèves.

Cette conscience ne me quitte jamais.

Et parfois une épreuve, parce que l'on ne peut pas satisfaire tout le monde.

Parce que certaines réformes, même nécessaires, déçoivent ou inquiètent.

Parce que les contraintes budgétaires, réglementaires, humaines limitent notre capacité d'action.

Il m'est arrivé, au cours de cette année, de prendre des décisions difficiles, de devoir expliquer des choix que certains ont jugés insuffisants ou mal orientés.

Je l'entends. Je le respecte.

Le débat démocratique est la force d'une fédération.

Ce qui me porte, malgré tout, c'est vous. Ce sont les bénévoles qui donnent sans compter, les instructeurs qui transmettent leur passion, les présidents de clubs qui maintiennent nos pratiques ulm. C'est pour eux, pour vous, que le travail continue.

Les enjeux de l'ULM

- *L'accès à la pratique*

C'est notre enjeu numéro un. Garantir que tous, quelle que soit son origine ou son revenu, puisse un jour piloter un ULM ou au moins monter à bord et ressentir cette liberté.

On parlera tout à l'heure et cet après-midi de l'OPS ULM qui vient perturber l'accessibilité au 1^{er} vol.

Ce premier vol est notre priorité absolue. C'est le moment fondateur.

C'est celui qui crée des vocations, qui transforme des curieux en pilotes, des pilotes en bénévoles, des bénévoles en piliers de clubs.

Nous devons tout faire pour que ce premier vol soit possible, sûr, accessible et inoubliable.

La FD travaille actuellement sur un cadre qui va redonner au club cette mission fondatrice de notre mouvement.

- **La réglementation**

La pression réglementaire s'est intensifiée ces dernières années.

Notre rôle fédéral est double :

D'un côté, garantir que nos pratiquants respectent les règles en vigueur et contribuent à la sécurité aérienne ;

De l'autre, défendre auprès des autorités une réglementation intelligente, proportionnée aux risques réels, qui ne bureaucratise pas à l'excès une pratique qui tire sa force de sa simplicité. Nous ne sommes pas opposés à la réglementation. Nous sommes opposés aux réglementations mal calibrées qui étouffent sans sécuriser davantage.

- **Le rôle majeur des clubs**

Les clubs sont le cœur battant de notre fédération. Sans eux, il n'y a pas d'ULM. Il n'y a pas de fédération.

Ils accueillent, forment, sécurisent, fédèrent. Nous devons les soutenir davantage,

Sur le plan juridique, administratif, et en matière de communication ; pour qu'ils puissent se concentrer sur l'essentiel : *voler et faire voler*.

Je tiens à saluer ceux qui ont été victime des inondations. La FD a activé des aides qui sont gérées par le GPCR et qui seront très rapidement distribuée car c'est maintenant en début de saison que ces clubs ont besoin de nous.

- **L'engagement et le bénévolat**

Le bénévolat est en crise dans toute la France associative.

Notre fédération n'y échappe pas. Former et fidéliser des bénévoles, valoriser leur engagement, leur donner les outils pour agir efficacement :

C'est un défi que nous devons relever collectivement. Un bénévole reconnu et outillé est un bénévole qui dure.

La formation des instructeurs et des pilotes

La qualité de notre formation conditionne la sécurité, l'attractivité et la réputation de l'ULM. Nous devons investir dans la formation des formateurs, harmoniser les pratiques pédagogiques sur l'ensemble du territoire, et accompagner la modernisation des outils d'apprentissage y compris numérique sans perdre de vue l'essentiel : la relation humaine entre l'instructeur et l'élève. Nous évoquerons cet après-midi la réforme en cours IULM.

2. Chiffres & indicateurs

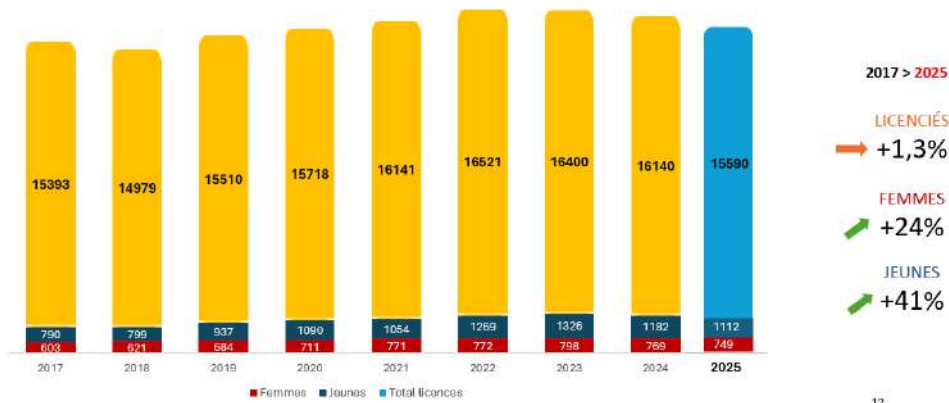
Je vais maintenant vous présenter nos chiffres et indicateurs 2025

[Présentations des slides]





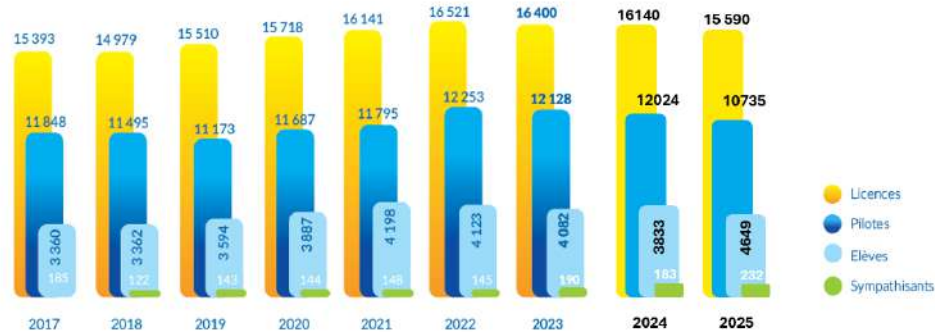
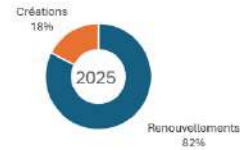
LICENCES FOCUS 2017 - 2025



12



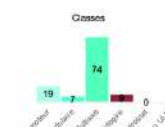
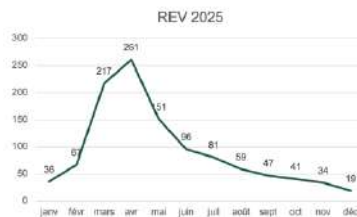
LA VIE FÉDÉRALE - LICENCES



13



LA SÉCURITÉ DES VOLS en quelques chiffres



Projets > 2026 à 2028

- 1 Cafés Sécurité trimestriels en département
- 2 Ambassadeurs Sécurité Jeunes
- 3 Réunions institutionnelles BEA / DGAC
- 4 Veille documentaire site internet
- 5 Promotion et capsules vidéo REV
- 6 Stages sécurité pratiques par classe
- 7 Communication trimestrielle sécurité
- 8 Séminaires SMS/SGS pour structures
- 9 Promotion REX et capsules vidéo

50 €
PRIME REV
Questionnaire 2022...
99% ONT JUGÉ
UTILE DE FAIRE UNE REV



16 VIDÉOS DÉDIÉES
À LA SÉCURITÉ
& LA FORMATION
32 000
EXEMPLAIRES
GUIDE SÉCURITÉ V6 - V7

15 590 LICENCIÉS	1109 REMISES EN VOL	9366 REV DEPUIS 2018	20 KITS SÉCURITÉ	8 SÉMINAIRES SÉCURITÉ	57 AIDES PARACHUTE
----------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------	------------------------------------	---------------------------------

Voilà pour cette première partie, est une synthèse honnête d'une année dense, exigeante, mais porteuse d'espoir. La seconde partie sera animée par ceux qui sont les véritables acteurs des actions de la FFPLUM. Ce sont eux qui, au quotidien, transforment nos ambitions fédérales en réalisations concrètes. Leur engagement mérite votre attention et votre reconnaissance. Merci pour eux



RAPPORT FINANCIER 2025

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
DU 11 AVRIL 2026

AMPHITHÉÂTRE DGAC



www.ffplum.fr

RAPPORT FINANCIER 2025

Les comptes qui vous sont présentés ont été préparés par notre service comptabilité, notre expert-comptable et le trésorier.

Ils sont certifiés par notre commissaire aux comptes qui a établi son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

Dans le cadre du rapport financier 2025 de la FFPLUM voici le détail des grandes masses qui concernent principalement les ressources et les dépenses.

→ LES RESSOURCES – PRODUITS

L'ensemble des ressources de la FFPLUM en 2025 s'élèvent à **2 306 387€**. La composition est la suivante :

■ Les cotisations à hauteur de 15 590 licences, s'élèvent à **1 148 881€ (50%)**.

■ Les subventions s'élèvent à **487 000€ (21%)**.

Elles sont composées de :

1) Agence Nationale du Sport pour **216 000€**

2) À noter, les appels à projet de l'Agence du Sport, d'un montant de **56 500 €** dédiés aux CRULMS et aux clubs, ne sont pas intégrés dans le budget. Ces subventions ne transitent plus par la fédération

3) DGAC **255 000€**

4) Autres (MULM) **16 000€**

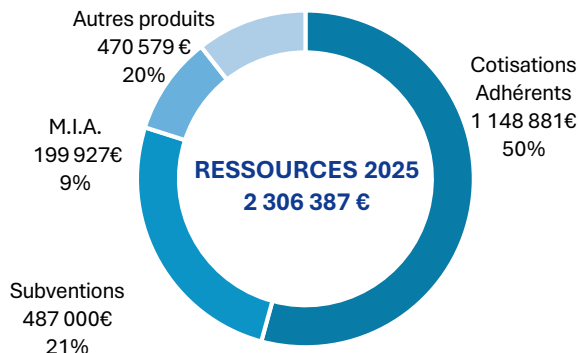
■ Notre statut de mandataire intermédiaire d'assurance permet de recueillir une rétrocession des commissions perçues par notre courtier de **199 927€** soit **9%**

■ Les autres produits constituent **470 579€** soit **20%**

1) Le MULM **214 905€**

2) Exam'Ulm : **35 275€**

3) Divers : ventes de marchandises, inscriptions aux événements fédéraux à hauteur de **220 399€**

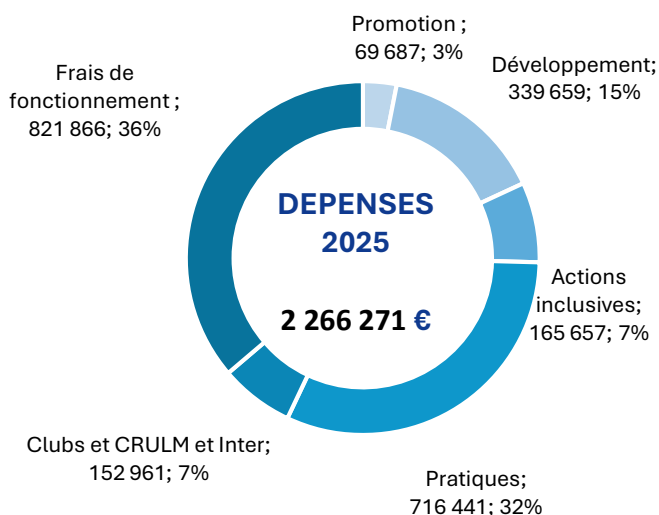


→ LES DÉPENSES - CHARGES

L'année 2025 intègre les dépenses suivantes qui s'élèvent à **2 266 271€**

La composition est la suivante :

■ La promotion	69 687€ (3%)
■ Développement	339 659€ (15%)
■ Actions inclusives	165 657€ (7%)
■ Pratiques	716 441€ (32%)
■ Clubs et CRULM et Inter.	152 961€ (7%)
■ Frais de fonctionnement	821 866€ (36%)



→ LE RÉSULTAT

Le résultat de l'exercice 2025 présente un excédent de **40 117€**.

→ LES FAITS MARQUANTS & INDICATEURS

- Le fonctionnement global des dispositifs fédéraux est satisfaisant. L'expérience d'une première année de mandature nous amène à aménager et améliorer ces dispositifs.
- **Exam ULM** a cette année encore atteint ses objectifs en termes d'examens passés dans les 53 centres.
- **MIA** > progression cette année encore des commissions de rétrocession de notre courtier en assurances.
- **Tour ULM Jeune**, le manque de partenariat a été pénalisant en 2025 devra être amélioré cette année.
- **MULM**, Budget similaire aux années précédentes. Le passage en biennale nous permettra une meilleur préparation budgétaire et organisationnelle.
- **CHAMPIONNATS DU MONDE** : Le suivi financier et un partenariat satisfaisant a permis un bon équilibre du budget global des 2 Championnats du Monde organisés par la fédération avec les excellents résultats des équipes de France.
- **ULM Info** : les coûts de conception et de fabrication ont été encore revus à la baisse.

→ EMPRUNTS

Le solde de l'emprunt de 250 000 €, contracté auprès du CIC, pour l'achat du local situé à Valenton compte tenu des remboursements mensuels est de 143 636€.

→ CONTRIBUTIONS -VOLONTAIRES

Compte tenu du nombre très important de volontaires et bénévoles œuvrant pour le compte de la Fédération Française d'ULM, le montant des contributions volontaires en nature est maintenant comptabilisé ; il représente pour 2025 la somme de 227 525€ charges sociales incluses.

Il n'y a aucune incidence sur le résultat.

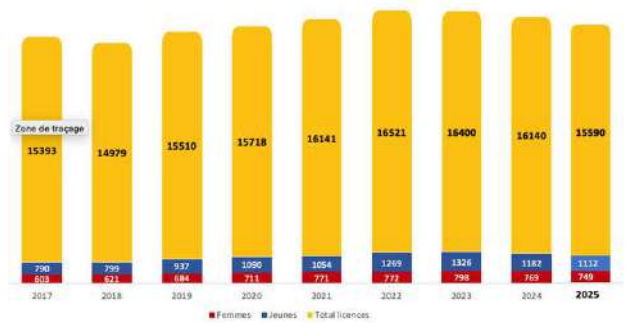
→ COTISATIONS 2027 :

Le résultat de l'exercice 2025 nous permet de ne pas augmenter le montant des cotisations 2027

- Pour un pilote ou une pilote de + de 25 ans : 85€
- Pour un pilote ou une pilote 18 à 25 ans : 43€
- Pour un pilote ou une pilote -18 ans : 21€
- Sympathisant : 43€
- Licence temporaire : 20€
- Cotisation structure : 50€

→ LES CHIFFRES CLÉS

Licences : Sympathisants, Élèves, Pilotes



LA FFPLUM Création 1961

■ en quelques chiffres



PREVISIONNEL 2026

La baisse de subventions se confirme pour 2026, notamment de la DGAC qui sera compensée au moins partiellement par du partenariat, l'organisation de championnats du Monde que nous n'aurons pas cette année explique un prévisionnel inférieur à 2025 à hauteur de **1 961 650 €** cette année.

Je vous remercie de votre attention et pour la confiance que vous allez m'accorder.



Fabrice DEPARDIEU
Trésorier



www.ffplum.fr

FFPLUM (bilan financier)				FINANCEMENTS			
BIENS	2023	2024	2025		2023	2024	2025
Biens stables				Financements stables			
Immobilisations nettes	859 623	792 577	758 318	Fonds associatifs	712 473	668 386	741 612
				Résultat	-44 087	73 226	40 117
				Emprunts	184 526	164 234	143 636
				Provisions sur projets	0	0	47 500
FRN GLOBAL NEGATIF	6 711			FRN GLOBAL POSITIF		113 269	214 547
Créances d'exploitation				Dettes d'exploitation			
Créances d'exploitation	441 266	445 912	443 794	Dettes d'exploitation	1 924 075	1 898 493	1 994 330
BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT				EXCEDENT DE FINANC.	1 482 809	1 452 581	1 550 536
TRESORERIE POSITIVE	1 476 098	1 565 850	1 765 083	TRESORERIE NEGATIVE			
TOTAL	2 776 987	2 804 339	2 967 195	TOTAL	2 776 987	2 804 339	2 967 195

Variation

101 278

Ratios	Normes	
Ratio indépendance financière	0.95	> 0,50
Ratio financement des Immos	1.03	> 1
Fonds de roulement en jours	35 jours	

FFPLUM - Tableau de financement au 31 Décembre 2025			
EMPLOIS		RESSOURCES	
LIBELLES	Mouvements de l'exercice	LIBELLES	Mouvements de l'exercice
Diminution des fonds propres		Augmentation des fonds propres	40 117
Remboursement des emprunts	20 598	Emprunts nouveaux	
Variation des immobilisations (26 980 € d'acquisitions et 2 737 € de cessions)	24 243	Amortissements des Immobilisations	58 501
		Provisions sur projets	47 500
TOTAL DES EMPLOIS	44 841	TOTAL DES RESSOURCES	146 118
SOLDE (excédent)	101 277	SOLDE (déficit)	
TOTAL GENERAL	146 118	TOTAL GENERAL	146 118



www.ffplum.fr

FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

96 bis, rue Marc Sangnier - 94700 MAISONS-ALFORT

Tél. +33 (0)1 49 81 74 43 ffplum@ffplum.org