

Présidence et responsables

Françoise Horiot

Tél : 0685411404

fhoriot@troyesaviation.com

Part 145:

Olivier Raffier

Tél : 0243562024

avialaval@wanadoo.fr

Maintenance Part M/F:

Michel Enggasser

Tél : 0608031596

contact@mulhouse-air-service.fr

Travail aérien:

Alexis Giordana

Tél : 0493335634

ag@actionair-environnement.fr

Transport & formation:

Jean-Pierre Trimaille

Tél : 0139569848

jptrimaille@gmail.com

Aéroport

Jacques Callies

jcallies@aviation-pilote.com

0607498233

Assurance

www.gipag-air-assurances.com

gipag@air-assurances.com

Administration:

• Emile Escalé

Tél 06 73 99 88 66

emile.escale@wanadoo.fr

• Marlène Prost

Tél 01 86 64 1236

marlene.prost@gipag.fr

Pour les questions techniques

et réglementaires : chmoy@fnam.fr

Tél : 01 86 64 1234

Adresse

GIPAG:

c/o FNAM — 22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris.

Tél : 01 86 64 1236.

www.gipag.fr

AGENDA

Prochaines dates

11 décembre: conseil d'administration à Paris



GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG. Directrice de la publication: Françoise Horiot. Responsable de la rédaction: Emile Escalé. Editeur: SEES. Achevé d'imprimer en novembre 2019 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1600 exemplaires.

Cyber Sécurité : nouvelle contrainte

L'EASA travaille actuellement à un nouveau règlement en matière de cyber sécurité pour l'aérien dont l'objectif est de « contribuer de manière efficace à la protection du système d'aviation vis-à-vis des cyberattaques et de leurs conséquences. Il doit s'assurer que les organisations et les autorités impliquées dans les activités d'aviation civile soient capables d'identifier, de se protéger, de détecter, de répondre et de se rétablir des incidents de sécurité de l'information qui pourraient affecter la Sécurité (SAFETY) ». Applicable dès le 2^e semestre de 2021, il imposera aux organismes d'entretien (organismes de production, CAMO, ateliers d'entretien, centre de formation des mécaniciens) de disposer d'un ISMS (Information Security Management System). Le GIPAG craint que ce nouveau règlement impose à ses adhérents un travail administratif supplémentaire, non adapté à leurs ressources actuelles, et ce pour pallier un risque mineur. Il demande à OSAC d'intervenir auprès de l'EASA afin qu'il ne soit pas applicable aux petites structures qui appliquent pour partie les dispositions du règlement EASA 145 A 55 GM 145 a55 (a).

sera aux organismes d'entretien (organismes de production, CAMO, ateliers d'entretien, centre de formation des mécaniciens) de disposer d'un ISMS (Information Security Management System). Le GIPAG craint que ce nouveau règlement impose à ses adhérents un travail administratif supplémentaire, non adapté à leurs ressources actuelles, et ce pour pallier un risque mineur. Il demande à OSAC d'intervenir auprès de l'EASA afin qu'il ne soit pas applicable aux petites structures qui appliquent pour partie les dispositions du règlement EASA 145 A 55 GM 145 a55 (a).

Les actions du GIPAG/FNAM

Les derniers mois ont été marqués par une crise sanitaire mondiale sans précédent. Suite à la décision de confinement strict, le GIPAG a mené plusieurs actions afin de minimiser autant que possible l'impact de cette crise et de permettre au plus grand nombre de ses adhérents de pouvoir continuer son activité.

La première mesure a été de demander à la DGAC le report d'un certain nombre de règlements dont l'application devait avoir lieu en 2020. Demande entendue notamment pour le règlement 2016/539 (exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance). Nous avons eu beaucoup plus de difficultés à obtenir une validation du report des règlements 2019/1383 et 2020/270, qui étaient applicables au 24 mars 2020. OSAC a donc demandé à l'EASA le report de ce règlement et a demandé aux organismes de ne pas les appliquer. Refus de l'EASA : ils restaient donc applicables au 24 mars 2020. Toutefois, OSAC a appliqué une période de tolérance jusqu'au 24

mai 2020. Durant cette période de confinement, la DGAC a décidé d'interdire strictement tous les vols de loisirs. Afin de permettre aux ateliers de maintenance de continuer leur activité et d'éviter un engorgement en sortie de confinement, le GIPAG a demandé à la DGAC d'autoriser les propriétaires d'avions à effectuer des vols de convoyage vers leurs ateliers. Cette demande a été acceptée d'une manière plus ou moins détournée en se rattachant à l'autorisation accordée aux A/C de faire voler leurs avions pour préserver l'état des moteurs!!!

Le GIPAG est aussi intervenu par l'intermédiaire de la FNAM auprès du ministre des Transports pour que soit pris en charge le chômage partiel pour les différents acteurs de nos activités aéronautiques.

Durant cette période, les relations avec la FNAM et les différentes organisations, FFA, EBAA, SNEH, AOPA par conférence téléphonique ou vidéoconférence ont été très fréquentes : mieux pour nous connaître et bon pour les dossiers.

Les redevances en Europe

Le GIPAG France a sollicité la FNAM en 2019 afin d'étudier plus précisément les taxes et les redevances payées annuellement par les organismes Part M-G, Part M-F et Part 145. À ce titre, la FNAM a consulté ses partenaires de l'Union européenne, à savoir, l'Allemagne, l'Angleterre, le Danemark et la Suisse.

Les redevances pour les organismes français sont calculées sous le format forfaitaire selon les formules données par « l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ». En Angleterre tout comme en Allemagne, ce format forfaitaire est calculé de deux façons différentes. Les Britanniques se basent sur le chiffre d'affaires annuelles de l'organisme ; les Allemands se basent sur le nombre d'aéronefs pris en charge par l'organisme sur une année.

En Suisse, les redevances sont calculées sous un format à taux horaire selon le temps de travail que l'autorité a consacré auprès de l'organisme sur l'année. Au Danemark, il n'y a pas de redevances annuelles pour les organismes. En effet, en accord avec le gouvernement danois, les redevances liées à ce secteur sont prises en charge par une taxe liée aux passagers. Ainsi, les organismes payent uniquement les demandes ponctuelles faites auprès de l'autorité (les audits et les inspections de surveillance réalisés par l'autorité sont gratuits). L'étude du GIPAG et de la FNAM est donc instructive. En effet, quels que soient la demande ou le service requis par un organisme, les autorités doivent respecter des critères définis dans la réglementation européenne. Pourquoi la tarification des redevances n'est-elle pas la même pour un même agrément, que celui-ci soit français, allemand, anglais,

Un silence assourdissant

L'aviation bashing qui a commencé bien avant le COVID-19 ne s'est pas arrangé lors du silence de cathédrale qui a coïncidé avec la fermeture des frontières et l'arrêt de toutes les activités non vitales lors du confinement quasi mondial du COVID-19. Le retour à la bougie, telle était la solution pour sauver la planète, ont cru les romantiques : être rémunéré à ne rien faire, cela laisse le temps d'imaginer vivre en autarcie, démarrer un jardin potager, acheter des poules. Ceux qui vivent en ville et trouvent que la terre est basse, ont vite su que cela ne serait pas une solution viable. L'aviation bashing s'est accru lors des propositions de la Convention citoyenne sur le climat, issue du mouvement des Gilets jaunes, concomitantes avec le « tsunami vert » des dernières élections municipales. Avec une participation nationale à 40%, pouvait-on objectivement parler de déferlante ? Par contre, pourquoi continuer à vilipender l'avion ? Pourquoi tant d'injustice ? Nous sommes écolos, nous aussi ! Le transport aérien pollue mais il est vertueux en ce sens qu'il n'est qu'un contributeur modéré aux émissions polluantes - 2% des émissions mondiales de CO2 et seulement 14% de la filière transport – et qu'il a pris des engagements en janvier 2008, lors du Grenelle de l'Environnement, pour réduire de 20% ses émissions de CO2, engagements tenus.

Si le grand public veut l'ignorer ou l'ignore, ce n'est pas le cas de nos ministères et administrations. Nos représentants doivent sortir d'un silence devenu assourdissant, contrer un discours démagogique qui s'apparente, au fil des mois, de plus en plus à du totalitarisme. Défendez-nous, défendez-vous, avant que le transport aérien ait reçu le coup de grâce et qu'il ne soit trop tard pour sauver le monde !

**Françoise Horiot,
présidente du GIPAG**



L'ÉVÉNEMENT

L'aviation générale oubliée

Le plan de soutien du gouvernement à la filière aéronautique présenté le 7 juin fait la part belle à la compagnie Air France avec plus de 7 milliards d'euros de prêts. Il y a d'autres mesures en faveur de l'industrie et l'enveloppe avoisine les 15 milliards. Personne ne doute qu'il faille aider la compagnie « nationale » qui a, comme les autres, cloué sa flotte plusieurs semaines au sol. Mais pour les professionnels de l'aviation générale, le constat est amer. Nous avons disparu des écrans radar du gouvernement. Certes, certains d'entre nous ont bénéficié des mesures de chômage partiel, une poignée a eu accès à des prêts garantis. Dans la grande majorité des cas, nous avons subi le confinement et le ralentissement généralisé de l'activité que le COVID-19 a engendrés. Tout notre secteur, aviation d'affaires, société de travail aérien, atelier de maintenance et organismes de formation, souffre en silence et pourtant les conséquences risquent d'être dramatiques.

Seuls quelques rares ateliers ont pu maintenir une petite activité d'entretien au moment où la DGAC a pris une décision très discriminante : celle de laisser les avions de club aller se faire entretenir excluant ceux des propriétaires privés. Ce que nous redoutions arrive : après le confinement, c'est la crise qui impacte fortement notre aviation. Les vols reprennent trop doucement. Et il est à craindre que, dans cette période tourmentée, les pilotes privés et pros décident de moins voler. Les plus durement touchés seront les ateliers, or ils recèlent des compétences uniques qui risquent d'être perdues à jamais et les qualifications de type qui vont avec. Sans parler de certains de nos adhérents qui travaillent pour l'aviation de ligne, elle-même durement impactée. Les sociétés de travail aérien sont

également dans l'expectative : les appels d'offres tardent à sortir. Côté organismes de formation, après une période de confinement où ils formaient au ralenti et à distance, leurs responsables s'attendent à un ralentissement d'ici plusieurs mois, peut-être le signe d'une désaffection des jeunes pour le pilotage. Les prochains chiffres de la rentrée devraient donner une indication plus précise sur cette crainte. Notre secteur d'activité emploie des milliers de personnes, mais ne perdons pas de vue que c'est surtout au sein de notre aviation générale que les vocations naissent. Pas seulement pour les pilotes de ligne, bon nombre de pilotes militaires sont passés en club ou en école. Souvent, les ingénieurs sont également pilotes pour mieux comprendre la troisième dimension. Les ateliers fournissent un travail complexe pour l'entretien des aéronefs dans un maquis réglementaire en perpétuelle inflation. Combien de collectivités territoriales travaillent avec des données recueillies en vol ?

Cette « petite » aviation en partie ignorée par l'État est le terreau fertile de l'aéronautique française. Qui sait cela au plus haut niveau et du côté du grand public ? Manifestement trop peu de personnes. Voilà pourquoi il ne faut négliger aucun relais d'opinion et politique pour faire comprendre notre importance et reconnaître notre poids économique et sociétal. Nous avons chacun à notre niveau un rôle à jouer. Nous attendons de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) qu'elle porte ce message au plus haut niveau. Pour l'heure, il reste malheureusement encore trop inaudible. Pour l'heure, il reste malheureusement encore trop inaudible. Nous espérons vraiment être entendus et pouvoir bénéficier en tant que PME du chômage partiel au même titre que tous les acteurs de l'aéronautique.

SOMMAIRE



L'aviation générale oubliée

P.4

• La Cybersécurité

• Les actions du GIPAG durant le COVID-19

P.2/3

Nos adhérents ont la parole

• Les redevances en Europe

Nos adhérents ont la parole !

Nous traversons une crise exceptionnelle qui nous touche tous à des degrés divers. Il était important de laisser quelques-uns de nos adhérents s'exprimer sur cet événement majeur pour nous. Personne ne peut bien sûr mesurer les conséquences sur le moyen terme de cette crise. Mais les hommes ont suivi leur voie, avec pondération et instinct.



Aéropyrénées, Ghislaine Barrere

« Le COVID-19 nous a frappés de plein fouet comme pas mal d'écoles, nous obligeant à réduire l'effectif présent à l'école de 75 %. Malgré cela, nous avons pu garder un peu de travail en maintenance avec notamment plusieurs chantiers en cours. Il nous a fallu également préparer les appareils pour la sortie du confinement, mais également préparer l'entreprise à la reprise en établissant un plan de sécurité sanitaire. En ce qui concerne les élèves, les quatre classes d'étudiants en ATPL ont suivi les cours en visioconférence. Depuis le 11 mai, tout le monde est présent et l'école a redémarré. Un nouveau problème devra être traité rapidement : les riverains se sont habitués à une activité réduite de la plateforme et nous sentons que la reprise des vols va les inciter à vouloir limiter notre activité. Ils auraient déjà pris rendez-vous avec les services du préfet. Côté conjoncture, les effectifs sont plutôt stables avec une légère baisse par rapport à l'an dernier. Mais les demandes d'informations restent toujours nombreuses. Le stage FI est ouvert et nous recommençons à recevoir des

militaires. Clairement nous en saurons plus en septembre, mais nous nous attendons à une baisse des inscriptions dans à peu près un an. Nous envisageons de créer une section drone, écologiquement correcte et finançable par Pôle Emploi. »



Philippe Langlois, Etampes aéro maintenance

« Je suis aux manettes depuis le premier janvier après une période d'observation un peu plus longue. Dès le confinement, nous avions juste une semaine de travail devant nous. J'ai donc mis la moitié de l'équipe en chômage partiel et en télétravail. Nous avons également un gros chantier de P68 à refaire, ce qui nous a occupés durant tout le confinement. Nous avons gardé 2 mécanos en atelier sur les 5 du staff. Pour autant, la décision de laisser venir les appareils vers le centre de maintenance était une bonne idée. Grâce aux autorités, nous avons pu faire rouvrir le terrain à trois reprises. Donc, globalement, nous n'avons pas eu à souffrir du COVID-19, notre trésorerie était bonne, nous avons bien encaissé la perte de chiffre d'affaires.

Depuis le 11 mai, les clubs ont recommencé à voler de manière soutenue. Il y aura bien un creux à venir compte tenu de l'arrêt des clubs durant les deux mois du confinement, mais nous ne sommes pas inquiets, il y a un gros réservoir de travail. »



Pascal Ravel, Time to Fly

« La période du confinement a été pour nous un coup de frein brutal de notre activité. 2019 avait été pour nous très dynamique avec un large panel de clients : compagnies aériennes, ateliers et d'une façon générale, toutes les structures qui ont besoin de conseils réglementaires. Du jour au lendemain, tout s'est arrêté. Les compagnies ont stoppé leur demande, voire, elles ont réduit leur besoin de surveillance. Idem pour la trentaine d'aéroports que nous suivions. Le chiffre d'affaires a reculé de 50 %. Certes, nous avons pu bénéficier de l'aide de l'État et une partie du personnel a contribué au fonctionnement de l'entreprise au travers du télétravail. Pour le moment, il n'y a pas eu de licenciement sec, nous n'avons pas reconduit les CDD. Par ailleurs, nous venions de signer pour de nouveaux locaux, pensant que nous allions décoller. Nous allons garder le projet et

En bref



Rendez-vous à la Baule

Notre congrès annuel aura bien lieu **les 25 et 26 septembre à la Baule**. Et bonne nouvelle, pour l'heure, il se déroulera en présentiel. Ce sera, après cette période tumultueuse, une belle occasion de se retrouver, de partager un moment chaleureux. Notre groupe a, durant le confinement, été un fil rouge pour certains. Ce sera bien sur l'occasion de débattre avec l'autorité si elle est présente, sur les divers sujets qui ne tarderont pas à nous poser problème et notamment la cyber sécurité.

développer une activité de coworking avec des entreprises disposant d'une expertise dans le développement durant, mais appliqué à l'aérien. Ce concept est assez peu développé, il y a donc un créneau pour enrichir notre activité de conseil. »



Bruno Callabat, APEI

« Nous n'avons pas eu d'impact négatif lié à la période de confinement, au contraire, nous n'avons pas arrêté de voler, il a fait très beau et compte tenu de la rareté des vols commerciaux, notre activité de cartographie aérienne a été grandement facilitée, les contrôleurs étaient souples et nous avons pu travailler à partir de grandes plateformes aéroportuaires. Le seul inconvénient est la faible réactivité des administrations qui mettent un peu de temps pour délivrer des autorisations. Nous avons une petite crainte quant aux appels d'offres pour l'activité hivernale, essentielle pour l'acquisition de données par laser aéroporté. Nous avons toutefois senti un changement : avant le 17 mars, il était assez difficile de trouver des pilotes sur le marché, depuis, le téléphone sonne de nouveau et notre stock de CV se reconstitue avec des candidatures venant de pilotes de ligne. »

Trimaille aero formation

« Dès le premier jour de confinement, nous avons bouclé la boîte, atelier et centre de formation. Puis, pour la réouverture, nous avons établi un protocole de déconfinement. Nous avons perdu deux mois de chiffres d'affaires, mais nous avons anticipé un peu les ennuis.

Finalement, cette crise aura peu d'impact sur nous. Nous avons même obtenu un prêt garanti par l'État (PGE) dont nous ne nous sommes pas servi. Pour l'heure, les cours théoriques sont pleins donc la partie pratique logiquement sera assurée. Toutefois, nous sommes tous conscients que l'on a très peu de visibilité. On s'attend à une baisse de l'activité dès la fin de l'année. On sait surtout que les passionnés resteront et les opportunistes iront vers d'autres secteurs. Nous avons à peu près deux ans de travail d'avance. Le COVID-19 a surtout mis le bazar dans nos plannings et dans notre organisation. »



Michel Enggasser, Mulhouse Air Service

« En qualité de représentant GIPAG des ateliers, j'ai discuté avec pas mal de monde. Si rien n'est engagé en faveur de ce secteur, 30 % des ateliers n'auront plus de travail d'ici quelques semaines, voire quelques jours. Ils seront menacés de déposer le bilan. Sur les mille ateliers de maintenance qui existent en France, 300 pourrait disparaître. Pour notre atelier (Mulhouse Air Service), ce COVID-19, n'aura que peu d'impact. Je pratique ce métier en prenant soin de beaucoup provisionner, un peu comme un bon père de famille. Résultat : notre perte de chiffres d'affaires ne souffrira pas. Les 30 % d'heures de vol perdues ne se rattraperont pas, les échéances calendaires vont tomber, pas celles des butées horaires. Dans la gestion quotidienne, nous programmons des visites longues, en alternance avec de visites 100, 50 et 200 heures. Il faut dire que la décision de la

DGAC de permettre aux pilotes de clubs de venir chez nous a été particulièrement bénéfique et a vraiment soutenu l'activité. Nous arriverons chez Mulhouse Air Service à l'équilibre économique, sans verser de dividendes, et sans bénéficier du chômage partiel. »

Jacques Callies, Aviation et Pilote

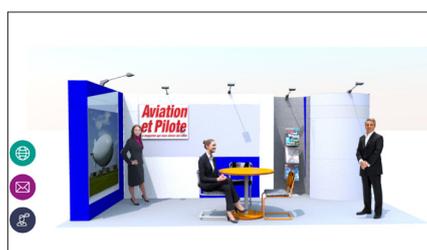
« Du côté des aéroports régionaux, l'activité a été très réduite durant le COVID-19. L'aviation d'affaires n'a que très peu volé, tout comme l'aviation de loisir et privée. Toutefois, toutes les plateformes sont restées opérationnelles notamment pour les vols sanitaires. Plus de deux cents vols sont ainsi effectués sur l'ensemble des 19 aéroports du groupe EDEIS, notamment du Grand est et de la région parisienne vers les autres régions de France. Ainsi, Troyes a reçu des vols COVID pour les patients dirigés vers le CHU de la ville. Cette période a montré l'utilité des plateformes secondaires au grand public, mais également aux responsables et décideurs régionaux. D'habitude, l'activité evasan est peu "visible". Cette période s'est traduite notamment par une réduction drastique des revenus. Depuis le premier juillet, l'activité repart doucement : faiblement pour l'aviation privée et plus soutenue pour l'aviation commerciale avec notamment 60 % des vols pour Ryanair. Il n'y a pas eu de licenciement durant le confinement, mais du chômage partiel. Toutefois, selon la reprise, il pourrait être envisagé des réductions d'effectifs. »

Stéphanie Medrecki, Cannes aéroport

« L'activité s'est arrêtée rapidement, les passagers étaient soumis aux restrictions nationales de déplacement. Nous sommes restés ouverts malgré cela en assurant la sûreté et le handling si nécessaires. Depuis l'ouverture des frontières, l'activité est très bien répartie pour atteindre le même niveau de l'an dernier. Cette reprise a réveillé la virulence des riverains même si la procédure standard est de décoller vers la mer. Du côté de Nice, la reprise est progressive, il n'y a pas eu de licenciement, mais du chômage partiel. »

En bref

Le Salon virtuel des formations et métiers aéronautiques (SVFMA)



Faute de pouvoir l'organiser en présentiel, la revue Aviation et Pilote organise les 9 et 10 octobre un salon virtuel de la formation et des métiers aéronautiques. Conçu de manière originale, il permettra au grand public de rencontrer les exposants de leur salon traditionnel au travers de stands virtuels. Le GIPAG a décidé de participer à ce salon ; il est important que le grand public puisse connaître notre groupement, le secteur de l'aviation générale et notre action. Ce secteur est également pourvoyeur d'emplois et il faut le faire savoir.