

Présidence et responsables

Françoise Horiot

Tél: 0685411404
fhoriot@troyesaviation.com

Part 145:

Olivier Raffier
Tél: 02 43 56 20 24
avialaval@wanadoo.fr

Maintenance Part M/F:

Michel Engasser
Tél: 06 08 03 15 96
contact@mulhouse-air-service.fr

Travail aérien:

Alexis Giordana
Tél: 04 93 33 56 34
agiordana@action-air.net

Transport & formation:

Jean-Pierre Trimaille
Tél: 01 39 56 98 48
jptrimaille@gmail.com

Aéroport :

Jacques Callies
jcallies@aviation-pilote.com
06 07 49 82 33

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 12 36
marlene.prost@gipag.fr

Pour les questions techniques et réglementaires : Diane Bertoncini
dibertoncini@fnam.fr
Tél: 01 86 64 12 34

Adresse :

GIPAG:
c/o FNAM — 22, avenue Franklin Delano
Roosevelt 75008 Paris.
Tél: 01 86 64 12 36.
www.gipag.fr

AGENDA

Prochaines dates

16 décembre: conseil GIPAG



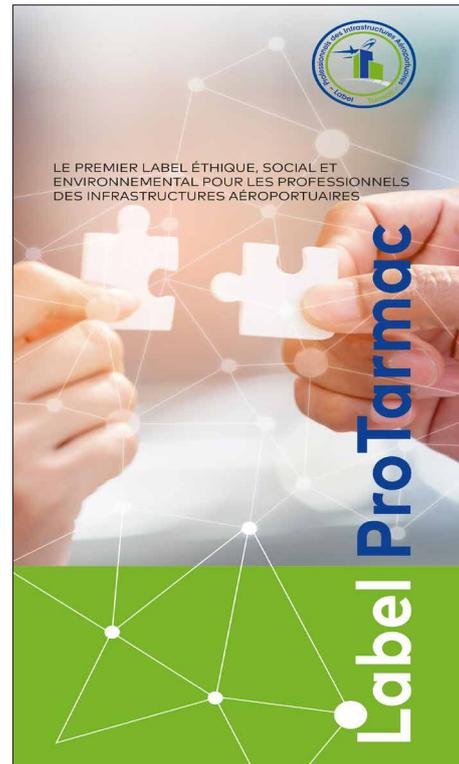
GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG. Directrice de la publication: Françoise Horiot. Responsable de la rédaction: Emile Escalé. Editeur: Redacnews. Achevé d'imprimer en novembre 2021 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1200 exemplaires.

Label Pro-Tarmac pour le GIPAG

Aujourd'hui, plusieurs entreprises du GIPAG se sont engagées dans un processus d'acquisition du label Pro Tarmac, mise en œuvre par Jean-Michel Samoyau, dirigeant d'une entreprise d'audit. Le secteur de l'aérien est au centre d'une forme de procès permanent, se voyant accusé d'être l'un des responsables les plus sauvages du changement climatique. On sait que le grand public ne dispose pas toujours des informations objectives, même les acteurs du transport aérien ne parviennent pas réellement à infléchir cette pensée. Il est donc important notamment pour les PME du GIPAG d'acter un engagement responsable porté par la délivrance d'un label. Que faut-il comprendre par engagement responsable? Toutes les entreprises du groupement ont, pour la plupart, mis en place des procédures dédiées au respect de l'environnement. Et bien, l'objet du label est précisément de rendre visibles ces actions et les efforts entrepris en répondant à une liste de critères à la fois environnementaux, sociétaux et éthiques. Ils couvrent cinq grands thèmes : la politique générale de préservation de l'environnement, la politique de gestion des déchets, la politique de gestion des nuisances sonores, la relation clients/fournisseurs, la politique interne responsable et la relation avec les partenaires extérieures.

Ce label doit permettre aux dirigeants de l'entreprise candidate de se poser les bonnes questions sur ses pratiques : sont-elles réellement compatibles avec une politique de développement durable? Un exemple illustre bien ce questionnement nécessaire. Que deviennent les pneus usagés? La plupart des entreprises les confient à un repreneur spécialisé. Dans l'avenir, il faudra s'assurer que ce fournisseur traite ce déchet selon la règle établie et ne les brûle pas au fin fond d'une décharge. Cette traçabilité des fournisseurs existe dans pas mal de secteurs et le moindre manquement à la réglementation peut avoir des conséquences particulièrement négatives dans un domaine défié par l'opinion, les écologistes, voire les hommes politiques. L'environnement n'est pas le seul critère pris en compte. La gestion éthique des ressources humaines de l'entreprise et le bien-être des salariés sont des variables importantes. Au-delà de l'engagement initié par le dirigeant de l'entreprise, les salariés sont également consultés sur les choix et leur réelle mise en place.

Ce label a pour vocation de mettre l'entreprise en valeur au travers de ses engagements, une valorisation qui s'adresse à un spectre large d'interlocuteurs. Il y a d'abord les clients qui ne resteront pas longtemps insensibles à la prise de position de leur fournisseur. Il y a également tous les partenaires de l'entreprise, mais également tous les lanceurs d'appel d'offres. Jean-Michel



Samoyau est convaincu que son label sera dans l'avenir un critère indispensable dans la passation des marchés, notamment avec l'État, et dans l'accès à de nouveaux contrats. Il pourrait être également un facteur d'attractivité auprès d'établissements bancaires et devrait renforcer la crédibilité de l'entreprise auprès des élus.

Mais Jean-Michel Samoyau appuie également sur la corde sensible : celle de la marque employeur. Pour la jeune génération qui n'est pas toujours attirée par nos entreprises, ce label peut s'avérer attractif, surtout dans une période d'importante pénurie de mécaniciens. Enfin, leurs titulaires peuvent maintenant opposer un argument intelligible aux éventuelles objections d'un grand public pas toujours favorable. Il y a dans le dispositif une gradation corrélée avec la puissance de l'engagement et sa pérennité. Le label comporte 5 niveaux, mais surtout il est évolutif. À échéances régulières, l'entreprise sera réévaluée au travers d'un comité de labellisation et un conseil des sages assure, de son côté, le maintien de la cohérence du label. L'évaluation de la position de l'entreprise porte sur 500 critères ; l'objectif n'est pas de viser les premières places, toutes les entreprises n'en auraient pas nécessairement les moyens. L'important est d'assurer une certaine cohérence entre le label et l'engagement de la PME. Aujourd'hui, au-delà du GIPAG, Pro tarmac est en train de diffuser dans le secteur aéroportuaire, côté responsables de plateforme, mais également côté prestataires de services ainsi qu'auprès des militaires. Vous l'aurez compris, ce label n'en est qu'à ses débuts, il est un catalyseur des réflexions stratégiques.

Aux actes !



Le président Macron a annoncé, le 12 octobre, les objectifs de son Plan 2030. L'un d'entre eux a retenu mon attention : il s'agirait de fabriquer en France le premier avion bas carbone, un projet « réaliste », car la France est un grand pays aéronautique, mais à la condition de « l'europaniser » au maximum. La France s'appretant à assumer, à partir du 1er janvier, la présidence du Conseil de l'Union européenne, je comprends que le gouvernement en a profité pour mettre en avant l'un des dossiers qu'il va inscrire à l'agenda européen. Personne n'en doute : cet objectif ambitieux est effectivement réaliste et il lui sera plus facile de passer de la parole aux actes. Cet objectif me paraît excellent, d'autant que, lors de notre dernière assemblée générale, l'écologie a été de toutes les conversations dans la mesure où, quelle que soit la sensibilité de chacun en matière environnementale, nos entreprises sont en première ligne face à un grand public désinformé. De plus, certains adhérents avaient déjà pris les devants et étaient passés à l'acte en recevant le Label ProTarmac, le premier label européen éthique, social et environnemental. Ceci m'amène à aborder la question du développement de l'aéronef à moteur électrique dans le domaine de l'aviation générale. Remercions d'abord nos députés qui ont déposé un amendement pour attirer l'attention du gouvernement sur l'opportunité de soutenir le développement de l'aviation électrique en France, à hauteur de 8 millions d'euros. L'innovation en matière d'aviation générale est, en effet, largement bridée par la petitesse d'un marché ne permettant pas des économies d'échelle efficaces. Félicitons donc nos jeunes ingénieurs qui travaillent sur des projets d'aéronefs électriques, voire hybrides, dont l'impact carbone sera grandement contenu et auxquels il manque les contributions financières nécessaires pour accélérer la mise en œuvre de leur projet. Cela pourrait changer si cet amendement est voté.

Je sais bien que le chemin sera long avant que les professionnels du GIPAG puissent opérer des aéronefs bas carbone correspondant à leurs besoins, qu'il s'agisse du travail aérien, de la formation de pilotes ou du transport public. Mais je sais aussi que tous ont envie de contribuer à la diminution de l'empreinte carbone du parc aéronautique, du réchauffement global. Peu importe le temps pour y parvenir, il le faut !

Heureux Noël et bonnes fêtes de fin d'année !

Françoise Horiot,
présidente du GIPAG

L'ÉVÉNEMENT

La DGAC à notre AG

L'assemblée générale annuelle du GIPAG s'est tenue les 23 et 24 septembre à l'abbaye des Vaux de Cernay (78). C'était l'occasion, comme toujours, de faire le point sur l'état de santé du groupement et sa solidité financière. Tout va bien de ce côté. C'était le moment également d'aborder collégialement les problématiques qui secouent notre aviation générale. Et sur ce plan, le « combat » n'est jamais terminé. Cette édition a été celle, pour la première fois, de la venue du directeur général de l'Aviation civile, Damien Cazé.

Cette présence hautement remarquée semble montrer clairement tout l'intérêt que notre administration porte à notre groupement et de manière plus holistique à notre secteur d'activité : l'aviation générale, la petite aviation d'affaires et tout son éco système. Son discours d'une vingtaine de minutes est riche d'enseignements. Au-delà d'un rappel des éléments de conjoncture liés à la pandémie et notamment de l'engagement de l'État envers le secteur aérien, le directeur a, dans un premier temps, remercié tous les acteurs de notre secteur pour ne pas avoir ajouté à la casse sanitaire, la casse économique et sociale. Il a précisé que la répartition vaccinale étant très inégale et le secteur ayant été durement touché, il fallait tabler sur une reprise de l'aérien d'ici deux à trois ans.

Même si notre « territoire » n'a pas été impacté comme le secteur des compagnies aériennes, cette reprise attendue devrait relancer l'intérêt général pour l'aviation qui, lui, nous impacte au travers des organismes de formation et de notre besoin criant de main d'œuvre. Le discours de Damien Cazé souligne la nécessité d'un dialogue permanent et



nourri entre notre groupement et ses services. Il a affirmé que notre aviation était un maillon essentiel de la chaîne de production de valeur de l'aéronautique, mais également que notre groupement était un interlocuteur essentiel. Il a prôné une franchise réciproque dans le dialogue, estimant que la DGAC devait « se secouer » dans le cadre du service qu'elle doit à ses usagers, notamment professionnels.

Elle est aussi là pour ne discriminer personne et trouver des équilibres entre usagers, faisant très certainement allusion à la concurrence des ULM en matière de travail aérien. Autre point majeur : il a également expliqué que son administration se devait d'être au côté du GIPAG dans son dialogue avec les instances européennes. Pour lui, il est important d'être présent pour les convaincre de la spécificité des activités de notre secteur, mais également de la difficulté de mettre en place les réglementations européennes.

Enfin, Damien Cazé n'a pas manqué de rappeler le contexte de transition écologique avec des jeunes de moins en moins attirés par l'avion, tout en soulignant que l'État soutenait la filière de la recherche pour une « décarbonation » à l'horizon 2050. Une intervention remarquée pour une première et surtout une feuille de route administrative qui paraît plus limpide.

SOMMAIRE



P1 Le congrès avec la DGAC

P2 Avialpes, l'école pro près Annecy

P3 Notre vision du travail aérien en ULM

P4 Le label Pro-Tarmac et l'engagement du GIPAG

Avialpes, un nouvel adhérent à Annecy

Cette entreprise est assez peu connue mais elle dispose de tous les agréments possibles en matière de maintenance et de formation. Elle travaille dans le secteur de la surveillance.

« On a tous des intérêts communs et il me paraît important d'échanger sur nos pratiques. Ensemble, je suis convaincu que l'on peut faire bouger les lignes », Emmanuel Rety d'Avialpes vient de rejoindre notre groupement avec une première participation à notre congrès. Son approche des problématiques cadre bien avec l'esprit qui anime les adhérents : mettre à jour des problèmes ou des freins dans l'exploitation de son entreprise et tenter d'y répondre par l'intelligence collective. Aujourd'hui, les principaux problèmes qui l'affectent concernent l'activité commerciale des ULM, mais également celle de pilotes de clubs ou de plateforme qui proposent des vols touristiques sur sa zone. Ces vols sont réalisés dans un cadre à la limite du transport public illicite et hors des contraintes contenues dans un certificat de transporteur aérien. Emmanuel Rety craint, en effet, que cette différence n'ait des conséquences sur l'activité en cas d'accident. Avialpes est, en effet, implantée à Annecy. C'est une entreprise qui regroupe une compagnie aérienne avec CTA, un GIE qui exploite un jet d'affaires, une école de pilotage et un atelier d'entretien... Soit, en une seule entreprise, tout le spectre des adhérents du GIPAG.

L'histoire d'Avialpes commence en 2012 quand Jérémie Chainé décide de proposer des vols touristiques autour du Mont-Blanc en DR400 dans le cadre d'un CTA. Original. Il rencontre alors Emmanuel Rety et ils se disent que l'activité touristique ne couvrira pas l'année, alors le duo s'associe et envisage d'ouvrir une école de pilotage, un ATO section 1, dans un premier temps pour former au PPL. Comme première monture, ils choisissent un Tecnam P2008, économique et silencieux. Il est équipé d'Efis, ces derniers leur paraissent adaptés au vol VFR, moyennant une forme d'accoutumance. Ce sont de bons outils pour se concentrer sur le vol à vue.

En 2015, ils accueillent un second P2008, la flotte est de trois machines, sans doute le moment de prendre en charge sa propre maintenance. Les duettistes ouvrent un atelier de maintenance dans un hangar flambant neuf ; Mécialpes va gérer la flotte et s'enquérir de clients nouveaux. Deux ans plus tard, les deux boulimiques d'activité décident de se lancer dans l'aviation d'affaires, parvenant à convaincre des entreprises de participer à un GIE. Ils exploitent, à partir de 2018, un Citation Jet Mustang avec un minimum de 300 heures garanties, soit 50 par entreprise. Les responsables des six sociétés participantes découvrent ainsi la souplesse de l'aviation d'affaires, d'autant qu'Annecy demeure à 4 heures de Paris. Et certains patrons ont des usines en Pologne, presque le parcours du combattant pour faire le tour des popotes. L'appareil est exploité avec un équipage à deux et des maintiens de compétences dignes de compagnies aériennes. La DGAC s'est d'ailleurs montrée de bons conseils pour baliser la piste de l'entreprise. Emmanuel Rety va voler un temps sur la machine, avant d'embaucher des pilotes au sein du GIE.

Peu après, les deux dirigeants transforment leur ATO en version section 2, pour pouvoir



dispenser des formations professionnelles et notamment l'IR. La suite verra l'arrivée d'un simulateur et un bimoteur Tecnam P 2006 en 2020, là encore il opte pour un « avion moderne, peu bruyant et peu gourmand... ». Mais il y a quelques mois, Emmanuel et Jérémie ont créé l'événement en organisant le tour du Mont-Blanc avec un avion électrique de type Velis, construit par Pipistrel, le seul certifié au monde. Un sacré coup de « com » pour l'avion, le site et l'entreprise. Depuis, ils ont intégré l'appareil dans la flotte de l'école et les élèves, même les pros, font leurs premières heures de vol sur Velis avec un programme dédié. C'est la 1ère école privée à adopter l'électrique dans un cursus de formation. Visionnaires, ils ont cru assez vite dans cette aviation verte pour passer commande directement auprès de Pipistrel bien avant la méga commande de Green Aerolease, il y a trois ans. Aujourd'hui, l'entreprise compte 23 salariés, dont 17 permanents ; le reste étant des pigistes... Nouvellement arrivés au sein du GIPAG, Emmanuel Rety et Avialpes sont déjà pleinement parties prenantes sur la réglementation SPO ULM que notre groupement entend soumettre à la DGAC. Ils porteront également la problématique du manque de mécanicien, parfaitement préjudiciable pour leur activité.



En bref

Une nouvelle équipe pour la FNAM autour d'Alain Battisti



C'est une équipe sensiblement remaniée qui est aujourd'hui aux manettes de la Fédération de l'aviation et de ses métiers (FNAM). Laurent Timsit a été nommé Délégué général en août 2021. Diplômé de l'ENAC, Laurent a débuté sa carrière au sein de la DGAC avant de rejoindre le groupe Air France KLM où il a occupé plusieurs postes dans les domaines de la stratégie et des affaires institutionnelles, avant de rejoindre la FNAM. Hélène Clavé est Déléguée générale adjointe chargée des Affaires sociales. Elle a occupé des fonctions Ressources humaines au sein d'un groupe pharmaceutique puis de DRH de Transavia ces cinq dernières années. Eric Trautmann a rejoint l'équipe début septembre en qualité de Délégué général adjoint Affaires réglementaires et techniques. Il était DGA des Opérations et dirigeant responsable de Corsair.

Un arrêté pour cadrer l'activité ULM commerciale

Il y a maintenant longtemps que le GIPAG signale, puis dénonce les pratiques des ULM en travail aérien. Notre groupement demande qu'une réglementation impose à ces aéronefs et leurs pilotes de se conformer aux mêmes exigences que les appareils certifiés.

Depuis des années, le GIPAG s'efforce de convaincre l'administration de la nécessité d'une réglementation adaptée au travail aérien, au transport public et aux autres vols de découverte quand ils sont réalisés au moyen d'ULM et par des pilotes d'ULM, non titulaires d'une licence de pilote professionnelle. Il ne paraît effectivement pas logique sur le plan de la sécurité, mais également sur celui de la concurrence que ce type d'aéronefs soient exploités en dehors de tout contrôle et de règles ; notamment celles qui régissent nos activités.

En mai, la DGAC nous a soumis un projet d'arrêté pour corriger cette situation. Les objectifs étaient d'encadrer la pratique des activités commerciales ou non commerciales des ULM vis-à-vis des secteurs de l'aviation générale et des hélicoptères et adopter un format de réglementation standardisé, tout en tenant compte des recommandations du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'Aviation civile (BEA). Toutefois, son contenu nous est apparu collégialement insuffisant pour atteindre les objectifs qu'il vise. En effet, il ne prend pas en compte l'ensemble des exigences réglementaires qui sont actuellement demandées aux exploitants d'aviation générale et d'hélicoptères. Nous estimons que ce manque de cohérence avec les secteurs, précédemment cités, pourrait avoir des conséquences graves sur le niveau de sécurité des opérations ULM commerciales. Nous avons pris le soin de réaliser une contre-proposition calée en partie sur la réglementation EASA et plus spécifiquement SPO.

Comme pour les textes concernant l'activité aéronefs certifiés, il intègre d'abord une partie (ARO) concernant les exigences que doit remplir l'administration pour la mise en œuvre de l'arrêté. La deuxième partie concerne la partie Ops. Tout d'abord, la demande de dérogation pour les survols à basses hauteurs a été supprimée, car cela induit un risque pour la sécurité des vols. Nous avons complété l'arrêté afin de mieux encadrer les activités commerciales. Nous y avons ajouté un système de gestion adapté à la taille de la structure et la complexité des activités, des exigences auxquelles doit satisfaire l'exploitant à des fins commerciales en ce qui concerne la formation, l'expérience et la qualification de l'équipage ainsi qu'une obligation d'établir un manuel d'exploitation (MANEX), intégrant une liste minimale d'équipements (MEL). Il comporte également



une réglementation régissant les limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos (Sous-partie Q EUOPS [annexe III du RE 3922/91], de procédures, performances et limitations opérationnelles.

Le nouveau cadre suggéré devrait en toute logique aborder le suivi de la navigabilité et la maintenance. Les ULM ne sont soumis à aucune norme de fabrication « Part 21 ».

Il conviendrait de définir une réglementation qui garantisse la qualité de fabrication des ULM. Lors d'exploitations commerciales, il apparaît nécessaire d'utiliser une liste minimale d'équipements, approuvée par l'autorité administrative. C'est pour cette raison qu'un certificat de navigabilité propre aux ULM devrait être établi par l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés. De plus, un programme d'entretien devrait être établi par l'exploitant et approuvé par la DGAC. De même que les visites et contrôles qui devraient être réalisés par des organismes et des mécaniciens agréés. Nous avons envisagé de solliciter des constructeurs d'ULM pour avoir une idée plus précise des modalités d'entretien, cette démarche pouvant également servir leur intérêt.

L'utilisation du CRM dans le projet de règlement en plus du carnet de route serait un élément supplémentaire de sécurité des vols. En effet, l'objectif du CRM en exploitation commerciale est de permettre une communication efficace entre les équipages préalablement à chaque vol, et les organismes d'entretien. À cette partie strictement « exploitation » de

l'arrêté, le GIPAG souhaite ajouter d'autres desiderata. La plus novatrice est certainement la nécessité pour les pilotes d'ULM en exploitation commerciale d'obtenir au préalable une licence professionnelle de pilote d'ULM associée à une visite médicale de classe 1.

Les critères d'obtention seraient à définir dans l'arrêté du 4 mai 2000 relatif aux programmes et régimes des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé. L'arrêté a été complété avec l'ajout d'un programme de formation initiale, et récurrent. Pour l'exercice des privilèges d'une licence professionnelle, dans le cas de vols locaux de nature commerciale, le pilote devrait justifier d'une expérience récente [avoir volé au cours des 90 jours précédents et avoir effectué 3 décollages ainsi que 3 atterrissages], conformément au FCL.060.

D'autres points ont également leur importance à nos yeux : l'exploitation ULM commerciale devrait être une activité exercée sous certaines formes juridiques spécifiques [type EURL, SARL, SA, etc.]. En effet, ces exploitations devraient être soumises à la TVA comme pour les hélicoptères ou l'aviation générale. Enfin, une assurance de responsabilité civile professionnelle semble nécessaire au regard des activités exercées. Il ne fait pas de doute que ce texte sera très vraisemblablement étudié de près, voire peut-être contesté, par les professionnels de l'ULM, mais nous sommes convaincus qu'il apportera un meilleur niveau de sécurité dans le cadre d'une concurrence plus équilibrée.