

Ghislaine Barrère présidente !

Bienvenue à bord ! C'est avec grand plaisir que je vous accueille à bord de la GIPAG News. C'est la 27^e fois que je m'adresse directement à vous, en tant que présidente du GIPAG, depuis la première parution de cette lettre professionnelle que j'ai voulue intime, où j'ai exprimé sans ambages mes espoirs, mes amertumes et mes critiques. Leur perception positive par certains, m'a permis de me rapprocher d'eux, d'autre ont moins apprécié ma franchise, mais, dans tous les cas, j'ai pris grand plaisir à dialoguer avec tous. C'est aussi la dernière fois que je rédige cet édit, car, au terme de mes 15 ans de présidence, je n'ai pas souhaité me représenter pour un 6^e mandat. Ghislaine Barrère, CEO d'Aéropyrénées, a donc été élue pour me succéder à la tête du GIPAG, je l'en félicite et lui souhaite une grande réussite. Il va sans dire que je vais rester proche de Ghislaine, prête à l'assister dans tous les dossiers en cours, depuis trop longtemps à mon goût. Car, comme je l'ai souvent écrit, le temps de notre Administration n'est hélas pas le même que celui de nos entreprises : son délai minimum de réponse s'est transformé en délai maximum et, sans cette volonté inébranlable qui m'anime et qui m'a fait, de ce fait, surnommer « la Dame de fer », je me serais découragée à force d'espérer des réponses qui n'arrivent pas ! Malgré mon entêtement, il reste beaucoup à faire et il faudra tout l'engagement et la ténacité des nouveaux membres d'un conseil d'administration rajeuni pour aller au bout de leurs actions et aussi qu'ils épaulent solidement notre nouvelle présidente dans sa mission. Ghislaine compte là-dessus et c'est ce qui lui a donné le courage d'accepter cette lourde tâche. Comme l'avenir qui s'offre à nous dans l'aérien est problématique, et qu'il est nécessaire de penser à la manière de l'aborder, en fixant des objectifs prioritaires, j'ai proposé la création d'un comité stratégique qui sera chargé de réfléchir aux moyens d'assurer la continuité de nos professions. La présidence m'en a été confiée, elle me permettra ainsi de travailler en étroite collaboration avec Ghislaine, à laquelle je souhaite de prendre autant de plaisir que moi-même à échanger des points de vue raisonnables avec mes anciens interlocuteurs, fort différents selon qu'ils sont à Paris, Cologne ou Bruxelles, et, finalement, à établir un dialogue constructif qui mènera les membres du GIPAG au meilleur, tout simplement !



Françoise Horiot, ex-présidente du GIPAG

L'ÉVÈNEMENT

Toujours les mêmes problèmes

L'assemblée générale du Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG) s'est tenue le 24 mars à Orly. C'est, on le sait, un point d'étape majeur dans le fonctionnement du groupement, le lieu de (re)mobilisation pour faire avancer les dossiers afin que tous s'approprient les décisions prises par les instances dirigeantes. Cette année, après 15 ans de défense soutenue, voire acharnée, du mouvement, Françoise Horiot laisse sa place à Ghislaine Barrère, dirigeante d'Aéropyrénées, membre de longue date du groupement et du conseil d'administration. Le conseil d'administration et le bureau sont également en grande partie renouvelés avec l'entrée de personnalités dynamiques. C'est tout ce qu'il fallait pour continuer l'action, pour ne pas dire le combat, et surtout pour tenter de se faire entendre au plus haut niveau. En effet, les motifs d'insatisfaction demeurent face à une administration qui semble être compréhensive, mais dont les objectifs ne s'accordent pas avec nos demandes.

Ainsi, pour le seul sujet des redevances, l'affaire dure depuis plus de dix ans sans réponse de notre administration. Résultat : aujourd'hui, l'affaire est désormais dans les mains de notre avocat. Autre sujet requérant une prise de position importante du GIPAG : la carence en contrôleurs aériens. Cette pénurie de main-d'œuvre affecte très sensiblement l'activité de nos adhérents et sur plusieurs plateformes qui ne sont pas dans la même région. Elle impose des créneaux importants, y compris pour les écoles de pilotage qui voient leur fonctionnement totalement désorganisé avec, pour certaines, un coût de l'ordre de 10 000 euros par jour... Pour toute réponse, l'administration, au travers



des propos de Pierre-Yves Huerre, directeur de la MALGH et de Patrick Cipriani, directeur de la DSAC, est officiellement « bien consciente de la situation » et assure d'un possible retour à la normale d'ici la fin de l'année... Mais les adhérents attendaient des mesures concrètes. Rien. Un autre sujet a failli être abordé : celui du SPO ULM. Nous avons produit un communiqué de presse demandant un juste équilibre entre les exigences pour l'aviation certifiée et les ULM qui font du travail aérien. Là, encore, il semble que l'administration n'ait pas du tout envie de faire bouger les choses. Ses préconisations sont très éloignées de nos demandes.

Rémi Jouty, du BEA, est même venu expliquer que l'exploitation en ULM n'engendre pas une accidentologie supérieure. Les adhérents ont le sentiment que le secteur de l'ULM exploité professionnellement est encore « protégé ». Il a été décidé de changer de stratégie puisque l'administration ne suit pas. Lors de cette AG, divers sujets abordés : les faibles redevances des licenciés PART-66 en autoentrepreneur, l'absence d'uniformité entre les RS de chaque région, les délais de traitement des agréments... Bref, ces dysfonctionnements requièrent de maintenir une mobilisation de toutes les énergies afin que notre activité soit « traitée » au moins aussi vite que l'aviation commerciale.

SOMMAIRE



P.1 L'AG du GIPAG

P.3 Nous avons fait du chemin

P.2 BV Corporation à Annecy

P.4 Les pénuries de contrôleurs plombent l'activité

BV Corporation est implantée près d'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.

Disposer du bon outillage au bon moment pour la bonne tâche, cela contribue à l'efficacité d'une organisation et à une bonne productivité. Sans oublier la réglementation contraignante sur ce point précis. Depuis une quarantaine d'années, BV Corporation s'est faite une spécialité de faciliter le travail des ateliers de maintenance en commercialisant des outils spécifiques et innovants. Romain Campmas, son dirigeant, est adhérent au GIPAG depuis quelques années.

Il n'y exerce pas encore de responsabilités, mais salue le dynamisme du groupement et la nécessité de faire entendre la voix d'un secteur que le grand public ne connaît pas assez bien. Outre l'outillage, BV Corporation propose également des groupes de parc et, notamment, des versions totalement électriques, totalement compatibles avec la transition écologique demandée au secteur de l'aérien.

BV Corporation existe depuis une quarantaine d'années. Romain a longtemps travaillé dans une PME industrielle qui fournissait à la fois le secteur automobile et aéronautique ; il nourrit un véritable intérêt pour tout ce qui vole, roule et flotte... En 2005, il reprend BV ; à l'époque, l'entreprise importe des produits destinés à l'automobile et notamment aux pros de la réparation. C'est à cette époque qu'il déménage l'entreprise près d'Annecy. Déjà, il s'intéresse à la fabrication de ses propres produits qu'il distribue afin de pouvoir maîtriser les innovations potentielles et la diffusion sur le marché. À un moment où l'activité automobile stagne, un de ses fournisseurs US commence à distribuer de l'outillage plastique chez Boeing. C'est un produit très efficace, solide, non agressif et particulièrement adapté aux processus de fabrication et aux exigences de l'aéronautique. Romain y voit très vite une opportunité, notamment pour fournir Airbus. Au gré des contacts et des rencontres, il porte aussi son intérêt sur

des chariots de déplacement d'aéronefs qu'il distribue dans le milieu de la maintenance. Ses produits séduisent de plus en plus de clients qui lui demandent d'élargir sa gamme, notamment celle des moyens de rangement. Il va progressivement se faire connaître dans le milieu de l'aviation générale, précisément avec ses outils en plastique et, surtout, avec des caisses à outils dédiées à l'aviation et adaptées aux différents types d'intervention des professionnels. Pour cela, il rencontre les clients, évalue leurs besoins et leur propose un système parfaitement adapté à leurs attentes. À partir de toutes ces réflexions, il a l'idée de concevoir un nouveau produit totalement innovant : la caisse au concept « Duplicator ». C'est un mode d'organisation du travail qu'il propose : le mécano n'a plus à chercher et placer ses outils en vrac dans une caisse s'il doit partir en intervention en dehors de son atelier. L'outillage est parfaitement répertorié dans un agencement à base de plateaux en mousse. Ces plateaux peuvent être rangés indifféremment dans une servante d'atelier ou dans une caisse d'intervention. Pour partir en intervention, le technicien prend tout simplement les plateaux en mousse complets de la servante d'atelier et les replace dedans en revenant de mission. Pour répondre aux exigences FOD (Foreign Object Damage) de l'aéronautique, chaque mousse possède deux couches de couleurs différentes. L'intérêt est de savoir au premier coup d'œil si rien n'a été oublié pendant l'intervention. Astucieux et efficace, au point que son procédé est déjà adopté par plusieurs membres du GIPAG. Cette organisation est naturellement judicieuse pour la petite maintenance. Il y a six ans, il rencontre Françoise Horiot au salon France Air Expo, l'ancienne présidente est tout de suite séduite par la valeur ajoutée des produits de Romain : plus d'erreurs, gain de temps, elle adopte la formule. Mais Romain s'est spécialisé également dans les groupes de parc « GPU ». Il y a trente ans déjà, la société importait des boosters pour l'automobile... Il s'est donc logiquement lancé vers l'alimentation électrique spécifique pour aéronefs — quand ils sont immobilisés dans les ateliers ou sur les parkings d'aéroport — avec des stations d'alimentation et de démarrage. Comme à son habitude, pour maîtriser l'ensemble de la chaîne, il fait fabriquer ses appareils en fonction de caractéristiques souhaitées. Sa dernière conception est tout à fait originale : c'est l'e-GPU, un groupe de parc totalement électrique



monté sur chariot à destination du marché de la petite et moyenne aviation (celle de loisirs, les hélicoptères et les jets d'affaires). L'intérêt est évident : pas de bruit, pas de pollution et surtout, compatible avec les réglementations strictes qui s'annoncent en matière d'écologie sur les terrains. L'autonomie de l'appareil est d'une journée entière. Et pour les exploitants qui se sont dans des zones à forte corrosion ou humidité, les groupes sont spécifiquement protégés par un traitement de surface et des pièces en inox. Romain est de plus en plus présent sur le marché français civil, mais également chez les militaires au sein de l'Aviation légère de l'armée de terre (ALAT) pour le secteur hélicoptère, et sur les bases d'hélicoptères des SAMU. Il est devenu adhérent au GIPAG en 2017. Pour lui, c'était comme une évidence. Il a besoin d'être en contact permanent avec les professionnels de la maintenance pour avoir leurs retours d'expérience, comprendre leur façon de travailler, bref, appréhender leur écosystème afin de configurer des produits adaptés. Cela lui a permis aussi de comprendre le fonctionnement du GIPAG, de s'ouvrir aux problématiques qui secouent la profession. Il y a trouvé des compétences pointues et une solide entraide par-delà la concurrence loyale qui existe entre les membres. Cette adhésion est également une façon pour lui de donner plus d'impact aux actions du groupement.



Il reste encore du chemin...

L'AG a vu le changement d'équipe à la tête du GIPAG. Françoise Horiot prend de nouvelles responsabilités pour rester combattive. Elle passe le flambeau à Ghislaine Barrère, présidente d'Aeropyrénées. Pas mal de dossiers ont été traités mais... il en restera toujours.

Sans se lancer dans un catalogue, il est apparu pertinent de rappeler au fil des années les actions qui ont marqué le fonctionnement du GIPAG. L'idée sous-tendue est bien de montrer que l'action du groupement est durable même si elle ne s'accompagne pas nécessairement de résultats immédiats et de coups d'éclat.

C'est également une façon de dire que le travail d'acceptation et de reconnaissance est long. Il y a eu de grands chantiers et de grandes avancées. On pourrait citer la labélisation des ATO qui a demandé un sérieux travail de la part des principaux représentants, dont Jean-Pierre Trimaille. Côté juridique, les adhérents disposent depuis 2014 d'une protection juridique et, plus récemment, Olivier Marche et Caroline Cagnet-Renard se sont attelés aux conditions générales de vente qui permettent d'être armé en cas de litige avec un client, entre les premières actions de médiation et la prise en charge des frais de justice pour les cas les plus complexes. Ces conditions générales de vente constituent un dispositif qui commence à se diffuser auprès des adhérents qui reconnaissent son intérêt. Il y a un document qui accompagne ces conditions : c'est la charte du GIPAG ou l'ensemble des actions que les adhérents s'engagent à suivre et à respecter. Ce n'est pas un sujet qui est abordé à chaque conseil d'administration, mais il balise le fonctionnement l'activité et notamment pour les nouveaux entrants, c'est un code de conduite commercial.

Un autre grand chantier du GIPAG a été la mise en place et l'explication de la réglementation SPO. Il a fallu comprendre, adapter et expliquer. Cette étape s'est effectuée grâce à une collaboration avec la DGAC. Depuis des

Le Groupement des Industriels & Professionnels de l'Aviation Générale



années, notre groupement s'est attaché à faire évoluer les butées des sous-équipements. Il s'est également battu pour que, lors de la COVID, les propriétaires puissent voler vers les ateliers afin de donner un peu de travail à nos adhérents tout en préservant d'éventuels dommages sur les appareils. Sur ce point, notre groupement a travaillé de concert avec la Fédération française de l'aéronautique (FFA) et la Fédération nationale de l'aérien et de ses métiers (FNAM) et il a fallu batailler... Le groupement s'est doté depuis plusieurs années d'une newsletter qui balaie un certain nombre de sujets d'actualité à l'attention de ses adhérents, mais aussi à destination de diverses administrations et services qui sont impliqués de près ou de loin au fonctionnement de notre écosystème. Force est de constater que cette lettre est assez bien lue. Sa périodicité doit encore évoluer à condition que nos adhérents

aient un peu plus le réflexe de la remontée d'information. Un autre outil de communication puissant est la brochure du GIPAG qui décrit assez bien notre association, ses enjeux, les raisons de la rejoindre avec une description simple, mais imagée, de notre secteur. Cette brochure doit devenir un outil de contact avec tous ceux, notamment les élus locaux, qui ont sur les territoires des entreprises du GIPAG, voire qui utilisent les services de sociétés de travail aérien. C'est un moyen de communication pour mieux nous faire connaître. Il faut impérativement que les adhérents se l'approprient. Le GIPAG s'est doté d'un conseil en communication : cela permet, outre la rédaction de la lettre, de lancer des communiqués de presse et d'animer les réseaux sociaux du GIPAG. Mais comme le dit souvent Françoise Horiot, rien n'est jamais acquis et les raisons de se mobiliser sont permanentes.

En bref

Aide au carburant : l'aviation une fois encore discriminée



À la suite de l'annonce du Premier ministre, le 12 mars, d'aider les Français pour leur facture énergétique face à la hausse des prix des carburants, le décret 2022-423 fixe les modalités de l'application de cette mesure et les publics concernés. Comme convenu, le montant de la « réduction » est de 15 euros pour un hectolitre, soit 0,15 centime par litre. Mais, une fois encore, l'aérien est totalement oublié dans ces mesures : « sont exclus les carburants aériens, y compris l'essence d'aviation, les combustibles, ainsi que les produits utilisés autres que comme carburants dans l'industrie et les produits exonérés au titre de la production d'électricité ou d'autres produits énergétiques ». Il est consternant de voir que nos gouvernants ont pris cette décision sans penser une seule minute à notre aviation professionnelle de travail aérien et de formation. Il n'y a aucune raison particulière qu'elle en soit exclue. Et l'arrêté apparaît parfaitement contestable devant une juridiction administrative. Ghislaine Barrère a écrit au ministre des Transports Dejbarri.

Présidence et responsables

Ghislaine Barrère

Tél: 06 82 0114 30

ghislaine.barrere@gipag.fr

Maintenance

Olivier Raffier

Tél: 06 79 82 08 76

olivier.raffier@gipag.fr

Philippe Langlois

Tél : 06 07 85 08 74

philippe.langlois@gipag.fr

Lionel Allain

Tél: 06 32 72 57 11

Travail aérien:

Bruno Callabat

Tél: 06 07 64 24 36

bruno.callabat@gipag.fr

Formation:

Adriana Dommergue

Tél: 06 15 50 73 85

adriana.dommergue@gipag.fr

Assurance :

www.gipag-air-assurances.com

gipag@air-assurances.com

Comité stratégique

Françoise Horiot

Tél: 06 85 41 14 04

fhoriot@troysaviation.com

Administration:

• Emile Escalé

Tél 06 73 99 88 66

emile.escala@wanadoo.fr

• Marlène Prost

Tél 01 86 64 12 36

marlene.prost@gipag.fr

Pour les questions techniques et réglemen-

taires : 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

CA GIPAG le 10 juin
Congrès d'automne fin septembre
chez Avialpes



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. Éditeur: Redacnews. Achevé d'imprimer en avril 2022 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1200 exemplaires.

On manque de contrôleurs !

Gouverner, c'est prévoir, diriger, c'est la même chose. On pourrait s'attendre à ce que ce principe soit le fil conducteur de l'action de notre administration de tutelle... Et la réalité est hélas en décalage. Dans le domaine du contrôle aérien, depuis plusieurs mois, les services ont des « trous dans la raquette », et ce qui est payé par les redevances et la taxe sur l'aviation civile n'est pas assuré aux administrés. Soit le service du contrôle n'est pas rendu, ou bien il l'est à minima. La réduction d'effectif et les départs à la retraite non compensés ont des conséquences opérationnelles immédiates sur l'exploitation des ATO, des compagnies d'affaires ou les sociétés de travail aérien. Cet opérateur de prise de vues aériennes se voit désormais régulièrement refuser des missions photo pour ne pas encombrer l'espace aérien et les centres de contrôle. Pour le secteur quart sud-est de la France, on n'accepte pas un seul avion dans un espace de 50 km par 50 km... Lyon refuse également ces missions par manque de personnel, mais cette carence ne s'applique pas aux vols commerciaux, les « vols de neige », qui se posent à Chambéry ou Grenoble. Souvent, la TMA de Chambéry délègue au contrôle de Lyon qui refuse tout. Parfois, la gestion des vols est confiée à un centre de contrôle très éloigné et les réticences des fonctionnaires sont encore plus grandes. Ces limitations ont lieu également par beau temps...

À Annecy, les vols IFR ne sont pas les bienvenus en semaine ; il faut une autorisation du contrôle suite à un manque de personnel... Le nombre de tours de piste par avion est limité et, surtout, conditionné par les autres appareils dans le circuit. Même chose à Lyon pour les IFR... Lorsque la tour d'Annecy est fermée, c'est Chambéry qui est concernée avec une gestion commune des vols VFR et IFR, ce qui est une sacrée contrainte pour le trafic. Lorsqu'un contrôleur est souffrant, la tour d'Annecy ferme, reportant sur Chambéry, mais surtout provoquant le déroutement des vols affaires vers cette plateforme avec un surcoût conséquent et une vraie rupture de la rotation puisqu'il faut acheminer les passagers. Il faut ajouter à cela huit vols PPL annulés par semaine. Un peu moins pour les vols IFR. À ces inconvénients, il convient d'ajouter les restrictions horaires du contrôle. Par exemple, les horaires de la tour d'Annecy sont de 9 à 19 heures, alors qu'elle a déjà été ouverte sur des plages bien plus larges... Pour Emmanuel Réty, membre du GIPAG, cette situation a un coût ; les vols IFR annulés : environ 3 000 euros par semaine ; les vols PPL : 1 500 euros par semaine et, surtout, les vols annulés pour le jet d'affaires : 15 000 euros de chiffres d'affaires perdus, soit une somme rondelette de 20 000 euros. La somme est d'autant plus pré-

judiciable qu'Avialpes est une jeune société en plein développement. En région parisienne, dans l'ouest, les contraintes de piste et d'altitude imposent un départ à l'ouest (direction du vent) cela rend les acquisitions de données impossibles. Sous 5 000 ft, toutes les missions photo sont refusées. À chaque fois, c'est l'argument du manque d'effectifs qui est invoqué, mais pour cet opérateur c'est un budget de 15 000 euros pour une mission qui a été perdu.

Ghislaine Barrère, la présidente du GIPAG, est également confrontée à une pénurie de contrôleurs. Son activité se voit soumise à des slots de deux ou trois heures, perdant ainsi des vols réguliers. Tout a été épluché : entre le 1^{er} janvier et le 5 avril 2022, 1 083 heures ont été perdues, soit l'équivalent de 423 000 euros pour la période. Ces créneaux imposent à l'exploitation l'ATO des retards préjudiciables et quantifiables sur le plan économique. Il semble que le rythme de travail, côté contrôle, soit également aléatoire. Sur certaines plateformes, le dépôt d'un plan de vol ne garantit pas du tout une rigueur dans l'application, le record de 43 modifications sur un plan de vol durant la nuit a été franchi. À cela, il faut également ajouter les chartes autour des terrains qui contraignent l'exploitation en limitant le nombre de tours de piste et les horaires d'usage de la plateforme. Idem pour les vols de nuit qui sont limités à trois jours par semaine.

Emmanuel Réty estime clairement que l'État, et plus particulièrement la Direction de la sécurité de la navigation aérienne (DSNA), ne rend pas le service pour lequel il perçoit des redevances. La réponse régulière de l'administration parle de manque de moyens et de personnel. Pierre-Yves Huerre, le responsable de la MALGH, a beau fournir des explications techniques, les membres du GIPAG attendent des réponses concrètes qui facilitent leurs activités. Un nouveau plan de formation de contrôleurs est en cours, mais il ne portera ses fruits qu'en fin d'année. Faute de pouvoir accroître leur nombre, il serait pertinent qu'un plan d'urgence soit mis en place pour étendre leurs plages de travail, voire de les inciter à plus de souplesse dans la gestion des vols. Lors de l'AG, un membre avait suggéré que, pour compenser cette carence du service, une baisse des redevances soit proposée... De plus, toutes les plateformes ne se ressemblent pas et la bienveillance du contrôle n'est pas la chose le mieux partagée. Emmanuel Réty a décidé de se rapprocher des élus locaux pour obtenir une réaction de l'administration, avant une éventuelle saisine du tribunal administratif qui semblerait justifiée. La FNAM a envoyé un courrier à Pierre-Yves Huerre pour lui suggérer de porter un message : revoir l'organisation de l'exploitation du contrôle aérien.