

Présidence et responsables

Ghislaine Barrère

Tél: 06 82 0114 30

ghislaine.barrere@gipag.fr

Maintenance

Fabien Desmurs

Tél: 06 83 89 26 57

fabien.desmurs@gipag.fr

Philippe Langlois

Tél: 06 07 85 08 74

philippe.langlois@gipag.fr

Lionel Alain

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: 0685411404

fhoriot@troyesaviation.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 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 14 décembre

AG mars 2023

Congrès septembre 2023 à Toulouse



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 avril 2022 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1200 exemplaires.

Des recours contre l'État



Il y a plusieurs mois, le gouvernement souhaitant soutenir le pouvoir d'achat des Français a décidé une baisse sur le prix d'un ensemble de carburants dont a été exclu aussitôt l'essence avion. Une décision sidérante qui en dit long, hélas, sur la perception de notre secteur d'activité par les pouvoirs publics. Très vite, le GIPAG s'est associé à la Fédération française d'aéronautique (FFA) pour déposer un recours commun visant à faire annuler l'arrêté du 25 mars 2022, instituant la décision du gouvernement.

Un des arguments invoqués est que l'arrêté contrevient au principe d'égalité : tous les consommateurs devraient bénéficier de cette aide quel que soit le carburant utilisé puisque le carburant avion impacte le pouvoir d'achat d'une certaine catégorie de Français. Cette aide devait être accordée, en fait, aux « metteurs sur le marché » (grossiste); les stations-service devant répercuter cette baisse. Mais les « metteurs sur le marché » de l'essence avion ont été également exclus, ce qui rendait donc

impossible une diminution de son prix. Dans la réponse du ministre au recours introductif, cette diminution du prix du carburant doit aider les Français dans leur besoin du quotidien et l'usage de l'essence avion paraissait réservé uniquement aux activités sportives et de loisir qui, elles, ne nécessitent pas un soutien, puisque ne relevant pas d'un besoin quotidien. Les avocats ont naturellement argumenté que l'essence avion allait bien au-delà de la sphère récréative, mais répondait aux besoins d'aménagement du territoire et aux besoins de formation dans un cadre professionnel.

Un second décret est sorti le 25 octobre, reprenant l'architecture de celui du 25 mars en introduisant de légères modifications. Il fait lui aussi l'objet d'une contestation auprès du Conseil d'État pour les mêmes motifs que le premier. Cette absence de baisse de prix a pour certaines écoles du GIPAG France été chiffrée à plus de 4000 euros et encore le dispositif va perdurer jusqu'à la fin de l'année.

Accueillir un jeune en entreprise

« Prendre le temps », cette formule est, pour un bon nombre d'adhérents, très difficile à mettre en place, tellement tout le monde est sous-pression. Et pourtant, accueillir un jeune même au niveau scolaire de troisième est une démarche qui contribue potentiellement à préparer l'avenir, et corriger, sans doute modestement, dans un court/moyen terme les problèmes de recrutement.

Cette démarche valorise notre activité auprès d'un public qui n'est pas nécessairement acquis à nos enjeux. Elle a également un impact très significatif auprès des parents qui sont encore moins au fait de notre existence. Antoine Horiot, dirigeant de Troyes Aviation, a cru sans hésiter à cette démarche en accueillant durant 4 semaines un jeune et en l'intégrant le plus loin possible dans l'entreprise en fonction de ses compétences, de son savoir et de son appétence. La réaction des parents a été très enthousiaste : dans un courriel, ils expliquent

que leur fils a été totalement passionné par ce qu'il a vu et l'accueil qu'il a reçu. « Ce stage extraordinaire marquera à jamais sa future carrière », explique la maman. Il est clair aujourd'hui que valoriser l'attractivité de notre écosystème au travers de ces stages est un bon moyen d'être encore mieux connu et identifié comme un secteur d'activité à dimension humaine et proposant un profil de carrière.

« Il faut savoir prendre du temps pour accueillir un jeune et lui donner envie de rester, voire de revenir. Il me paraît important de bien lui présenter l'entreprise, ses services administratifs, ses missions, lui montrer qu'il fait déjà un peu partie de l'équipe. Il est également valorisant de diversifier les tâches que l'on peut lui confier. C'est aussi le rôle du dirigeant d'entreprise peut-être de retrouver les collaborateurs de demain », explique Françoise Horiot, présidente du comité stratégique.

Agir avec persévérance

Avant cette période joyeuse des fêtes de fin d'années, je voulais vous dire combien je suis heureuse de présider notre groupement et sentir votre implication et votre passion collective. Je suis naturellement convaincue que notre GIPAG est l'outil idéal pour porter notre parole, pour la faire entendre à tous ceux qui réglementent nos activités. Faire comprendre nos attentes, nos besoins. Notre aviation et nos activités sont utiles pour la société, encore faut-il le démontrer avec persévérance. La conjoncture et les vicissitudes réglementaires n'affaiblissent pas notre dynamisme comme l'a prouvé notre congrès d'automne montrant notre intelligence collective en harmonie avec le milieu aéronautique. Pour cette première année de présidence, je ne peux pas manquer de vous présenter un bilan de notre action conjointe. Nous avons accueilli 10 nouveaux adhérents. Nous avons su, par nos actions, les convaincre de nous rejoindre. Ils doivent pouvoir se sentir soutenus, défendus, conseillés... Naturellement, face à nos interlocuteurs, voire nos contradicteurs, cela nous donne plus de poids, de crédibilité et de pouvoir de conviction. Personne ne peut nier que, bien souvent, le rapport de force devient un argument pour emporter une décision. Cela s'est traduit, notamment dans le dossier de la baisse des redevances de simulateur. Nous avons contesté, depuis plusieurs années, les méthodes de calcul de nos redevances et, grâce à nos avocats, nous avons tenu tête aux services de l'État pour finalement obtenir gain de cause. De même, nous avons porté devant le Conseil d'État deux demandes d'annulation des décrets définissant les aides exceptionnelles sur le carburant, et dont l'essence avion a été tout de suite exclue. Le travail aérien des ULM et leurs conditions d'exploitation rudimentaires au regard des procédures sont un autre sujet capital que nous suivons. Force est de reconnaître que la DGAC donne le sentiment qu'elle protège l'ULM. Nous allons bientôt rencontrer leurs dirigeants de la fédération ulmiste et faire valoir notre position. Ajoutons à cela que nous avons travaillé à une charte destinée aux ATO, les incitant s'engager sur une dizaine de points majeurs, à la fois techniques, éthiques et financiers. La conformité à ces principes est vérifiée par un organisme indépendant. Elle doit pouvoir se généraliser aux autres métiers du GIPAG France. À mon sens, le bilan de ces premiers mois est plus que positif, mais il faut bien évidemment maintenir la pression. Les sujets ne manquent pas : la fin de l'Avgas, l'aviation décarbonée qu'il faudra accueillir. Je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année.



Ghislaine Barrère, présidente du GIPAG

L'ÉVÈNEMENT

Le combat continue

Le congrès d'automne du groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG) s'est tenu fin septembre dans les locaux d'un adhérent particulièrement dynamique : Aviaples, fondée par Emmanuel Rety et Jérémie Chêne. Les adhérents ont également pu échanger avec Romain Campmas, fondateur, lui, de BV Corporation. Tous les trois ont d'ailleurs été présentés dans des lettres du GIPAG.

La partie la plus intéressante de cette première journée a été très certainement l'espace de dialogue ouvert avec Patrick Cipriani, directeur de la Direction de la sécurité de l'aviation civile et Pierre-Yves Huerre, chef de la Malgh. Une présence qui montre bien aujourd'hui que le GIPAG et ses adhérents sont entendus, à défaut d'être toujours écoutés. C'est naturellement une bonne occasion pour les adhérents d'obtenir des réponses directement de la part de ceux qui réglementent leurs activités. Plusieurs sujets ont été abordés ayant tous une importance significative pour les adhérents. C'est le cas notamment des vols de maintenance après intervention d'un atelier. Ils font l'objet d'une sorte d'acharnement réglementaire que l'administration a d'ailleurs reconnue. L'EASA travaille sur une amélioration du cadre de ces vols, peut-être avant la fin des dérogations. Deux autres sujets ont fait l'objet d'une demande précise auprès de l'agence européenne : la possibilité d'établir des JAA Form 1 pour les ateliers Part 145 comme les organismes Part M et F, mais également le dépistage de l'amiante, complexe à réaliser. Pour l'heure, l'EASA reste totalement sourde à ces demandes. Autre sujet qui électrise la profession : les ULM et le travail aérien. Au GIPAG, on réclame que cesse



la concurrence déloyale entre l'activité de travail aérien ULM et celle de l'avion. Plusieurs adhérents, dont ceux du groupe travail aérien, doivent prendre contact avec les dirigeants de la FFPLUM pour les sensibiliser sur cette problématique. De même, le groupement reste toujours étonné du niveau des redevances et de la complexité de leur calcul. L'administration précise qu'elle y travaille malgré une forme de réticence, là encore, de Bercy. Une des grandes problématiques des adhérents est bien le recrutement de mécaniciens avec une contrainte majeure : le temps de formation et son contenu. La DGAC ne peut rien, il faut convaincre plus haut l'EASA, au travers d'ECOGAS, mais, là encore, la souplesse requise pour nos activités n'est pas une priorité européenne. Pouvoir former des mécaniciens en interne, voire venant d'autres secteurs, serait une solution. Une petite lueur de satisfaction est venue éclairer les esprits des adhérents avec une baisse des redevances sur les simulateurs. Une autre partie de cette assemblée a été la présentation riche et pertinente de l'OSAC et des nouveaux services qu'elle peut apporter, sachant que l'organisme vient d'être, une nouvelle fois, choisi par la DGAC lors du dernier appel d'offres.

SOMMAIRE



P1 Le congrès du GIPAG

P3 Une charte pour les ATO

P2 Air Formation à Toulouse

P4 Des recours contre l'État à propos du carburant

Air Formation à Toulouse

L'entreprise Air Formation s'est, depuis sa création, spécialisée dans la production de cours destinés aux salariés dans le cadre de la formation continue au sein des entreprises du secteur aérien ainsi que dans le conseil réglementaire.

Répondre à toute forme de besoins en matière formation, de veille réglementaire et de maintien de compétences, voilà le rôle exact d'Air Formation, fondée en 2001 par Laurent Vallier, son dirigeant actuel. Et cette « mission » a plus que jamais sa place dans l'univers réglementaire façonné depuis plus de 20 ans par l'EASA et pour lequel il faut disposer en permanence du bon cadre et de la bonne information. L'entreprise, basée à Toulouse, a fait de ce support aux entreprises du secteur aérien sa spécialité. Elle intervient pour concevoir du sur-mesure, pour leur apporter la réponse idoine et, ce, dans des délais compatibles avec le rythme industriel de ses clients. C'est une spécialisation qui concourt à l'efficacité du système.

Tous les adhérents du GIPAG France le savent : la veille permanente est indispensable, mais elle reste une charge dans le business des entreprises. La réglementation européenne demeure un cadre large qu'il faut interpréter, comprendre, expliquer... « La réglementation Part 145 est à peu près la même pour les entreprises, elles doivent créer les procédures en fonction de leur activité. Nous, on les aide, on forme leur personnel, on écrit les procédures, on digère la réglementation pour elles. Nous avons une bonne expertise sur ce sujet. Chaque entreprise a une approche différente. Certaines externalisent totalement les formations pour que le discours ait plus de force. D'autres sont plus autonomes. Nous avons une vraie expertise sur les méthodes de training, présentiel ou e-learning. Nous avons été parmi les premiers à l'introduire en France », explique Laurent Vallier. Air Formation est donc capable de décliner toute ou partie d'une thématique. Depuis quelques semaines, le système de gestion de la sécurité (SGS) est devenu obligatoire pour bon nombre d'organismes, Part 145,

Part 21... Safran a sollicité Air Formation pour qu'elle configure un cours dédié susceptible d'être diffusé à tout le groupe dans le monde entier en 12 langues. Ce recours au service de l'entreprise toulousaine varie aussi en fonction de la charge de travail des entreprises, on fait appel aux formateurs d'Air Formation pour les cours, quand la charge de travail du client est élevée. Au-delà de la veille réglementaire, la première mission est bien d'assurer des enseignements dans le cadre de la formation continue. Cela s'adresse aussi bien aux salariés qu'aux formateurs dans ces mêmes entreprises. La particularité d'Air Formation est de dispenser ces enseignements en e-learning, plus de 10 000 stagiaires choisissent cette voie sur les 18 000 qui fréquentent l'entreprise tous les ans. C'est plus souple pour tout le monde. En matière de catalogue, l'entreprise a commencé avec les formations liées à la maintenance. Pas de surprise, c'était le secteur d'activité de Laurent Vallier qui était mécanicien navigant en quittant l'armée de l'Air. Il avait tout en main pour créer des programmes quand cela est devenu obligatoire avec l'EASA. Air Formation dispense les formations de mécano B1/B2 et le service « programme » est là pour répondre aux demandes spécifiques d'organismes de maintenance pour renforcer un savoir, appréhender de nouvelles exigences. Son centre à Toulouse dispose de tous les outils pédagogiques potentiels, salle, avions, outillage, etc. Au fil des années, l'entreprise a également développé des formations et des séances de maintien de compétences en direction du personnel navigant, pilote et PNC. Pour cela ont été créés des outils spécifiques uniques en France permettant d'approcher au mieux la réalité d'un événement en vol. Il existe des simulateurs de fumée, de feux, parfois les deux effets se combinent, etc. Les pilotes en



mode « recurrent » sont également soumis à des effets combinés, alarmes, feux et fumée dans des situations imprévues. L'objet est de créer un ancrage mémoriel des décisions les plus efficaces à prendre. De même, les stages survies se déroulent en conditions réelles : dans un lac, tout habillé, etc. Laurent Vallier met un point d'honneur à être au plus près de la réalité en fabriquant les outils de formation pour cela. Ses principaux clients sont des grands groupes : Safran, Airbus, Thalès, mais également des compagnies aériennes ; cette partie représente 60 % du chiffre d'affaires, les MRO environ 20 %, les militaires entre 5 et 10 % et les aéroports pour le reliquat. Mais Air Formation intervient au profit de pays étrangers. C'est le cas avec le Sénégal où Air Formation intervient au sein de l'armée de l'Air pour qu'elle acquière la faculté de former ses mécaniciens sous réglementation EASA pour Air Sénégal... Air Formation est membre du GIPAG France. « J'ai décidé de rejoindre le GIPAG, car je crois dans les valeurs défendues par le groupement, on est tous là pour promouvoir les métiers de l'aviation générale et du secteur aéronautique. J'apprécie cette volonté de faire avancer les choses », souligne Laurent Vallier.

En bref

Françoise Horiot reçoit la médaille aéronautique



Dans les salons fastueux de l'Aéro-Club de France, Françoise Horiot a reçu des mains de Nicolas Chabbert la médaille de l'aéronautique. Elle avait été demandée par Christophe Rosset, le président du SNEH. Cette cérémonie s'est tenue en présence des proches et des compagnons de route du GIPAG. Cette médaille est une reconnaissance pour une vie consacrée à la défense de l'aviation et de ses métiers. Elle a commencé sa carrière aéronautique chez Robin avant de créer Troyes Aviation, à la fois atelier Part 145 et concessionnaire multimarque. Elle a également endossé la responsabilité de la présidence du GIPAG jusqu'à l'an dernier, celle-ci étant désormais assurée par Ghislaine Barrère.

Une charte technique et éthique pour les ATO

Prévenir les mauvaises surprises en matière de formation des pilotes, tout le monde y songe au point que plusieurs chartes ont vu le jour dernièrement. Le GIPAG France regroupant des organismes de formation était légitime pour rédiger la sienne.

Personne ne peut oublier l'affaire Airways qui a défrayé la chronique tant le résultat était inattendu. Des centaines d'élèves en panne de formation après qu'ils aient réglé tout ou partie de leur formation. C'est en partie en référence à cette situation que plusieurs chartes « éthiques » ont récemment vu le jour. En qualité d'organisme fédérateur des professionnels de l'aviation légère, générale et de loisir, le GIPAG France s'est intéressé à la question : plusieurs ATO font, en effet, partie des adhérents. Il est apparu pertinent pour les instances du groupement d'établir un cadre éthique et technique sous la forme d'une charte destinée aux écoles de pilotages adhérentes et futures adhérentes. Sa première vocation est de montrer aux publics, aux interlocuteurs et aux parties prenantes du groupement que la formation n'est pas un sujet accessoire. Elle est une composante de l'écosystème aviation générale, au même titre que la formation des mécanos et des autres types de personnels.

Au-delà de notre secteur, la qualité de formation des pilotes est un enjeu majeur pour le transport aérien, l'aviation d'affaires ou le travail aérien. En écrivant cette charte, le GIPAG veut associer sa marque et sa crédibilité à des écoles qui font de la qualité d'enseignement et de la fiabilité leur raison d'être. Cette forme de labélisation peut également s'adresser au grand public lorsque les parents sont dans une logique de choix d'école de pilotage. Cette charte se veut globale : elle s'attache à la fois aux conditions d'une bonne santé financière, mais elle balise également le cadre technique du déroulement des formations. Elle se décline en une dizaine de points. C'est une charte « ouverte » : toutes les parties prenantes (élèves, instructeurs, personnels de direction, administratifs et techniques...) de l'ATO peuvent s'exprimer quant à son respect au sein de l'organisme. Elle est souple : ses concepteurs acceptent des remarques, suggestions, voire des réclamations. Elles pourront être adressées à l'organisme qui valide le contrôle et donc le respect de la charte : la société ESTRADS. Ces dix grands principes sont déclinés en actions concrètes, ESTRADS s'assure que les engagements de l'ATO



sont conjointement alignés avec ces directives et les moyens de leur mise en œuvre. Parmi les quelques propositions, on trouve : maîtriser ses budgets d'investissement et de fonctionnement, se donner les moyens humains et techniques de mener la formation conformément au calendrier initialement contractualisé, n'accepter que des élèves ayant des chances raisonnables de réussir la formation, offrir à ses stagiaires un cadre d'apprentissage sain, agréable, individualiser la formation et prendre en compte les différences en matière d'acquisition des connaissances, etc.

Il existe deux autres chartes qui ont sensiblement les mêmes objectifs, preuve que la protection des élèves pilotes et leur apprentissage dans un cadre adapté préoccupent la sphère de l'aéronautique. Il pourrait être d'ailleurs pertinent d'envisager une convergence de ces chartes et au profit des futurs élèves et des parents.

Une enquête sur les besoins de recrutement

Les besoins en recrutement touchent absolument tous les secteurs de l'économie, y compris la Défense et, d'une manière plus problématique, le secteur de l'aérien. Le GIFAS a lancé en avril son opération « l'Aerorecrite » qui, comme indiqué, vise à créer une connexion entre les entreprises, de grands groupes de l'aéronautique qui disposent d'offres d'emplois et de « futurs talents ». Un certain nombre de postes ont déjà été pourvus... Plus intéressant, le groupement a fait réaliser une enquête dont les résultats sont plutôt favorables. 35 % de la population active est attiré par l'univers aéronautique que ce soit pour des formations initiales ou des reconversions. Et selon les membres du GIFAS, le secteur aéronautique recrute des jeunes en quête de sens qui veulent avoir un impact au travers de leur job.

L'aéronautique garde une image de secteur attractif. À notre niveau, le GIPAG est également en demande de candidats pour les divers postes que ses adhérents proposent. À ce titre, les responsables vont lancer une étude auprès de la plupart des ateliers impliqués dans la maintenance de l'aviation générale qu'ils soient adhérents au GIPAG France ou pas. Outre la fiche signalétique, ce questionnaire cherche à savoir quelle est l'activité précise des responsables sondés et, à ce titre, quels sont le besoin global en recrutement et la typologie des postes

proposés, ainsi que le niveau d'études et l'expérience professionnelle. Avec ces informations, le GIPAG France pourra diffuser ces besoins sur ses réseaux. Par ailleurs, le groupement a pour ambition de lancer une série d'interviews de jeunes salariés afin de promouvoir leur passion. Les résultats de cette enquête seront disponibles prochainement sur nos réseaux sociaux.

