

## Qui sommes-nous ?

Enfin! Grâce à l'étude que le GIPAG France, la FNAM, l'EBAA France, le SNEH et l'UAF&FA ont commandée au cabinet Arthur D Little, nous avons désormais une idée beaucoup plus précise du poids de notre aviation dans le tissu économique national et local. Même si nous supposions bien que, compte tenu de nos missions, notre contribution était importante. 7,6 milliards d'euros de chiffres d'affaires et 36 000 salariés, au travers de 500 PME. C'est important pour nous tous de savoir qui nous sommes et surtout quels « services » nous rendons à la nation. C'est la première fois que la photographie est aussi précise. Qu'allons-nous en faire? Cette étude est déjà une réponse aux nombreuses critiques, on le sait, infondées, envers l'aviation d'affaires. La discrimination de ce mode de transport ne se justifie plus : 80 % des vols d'affaires sont professionnels, on est très loin de la caricature du jet setter. Tout le monde le sait : cette aviation est efficace et surtout elle offre une alternative au train, si absent des territoires. L'autre surprise est la part de « nos » vols, qu'il s'agisse d'instruction, de travail aérien ou de loisirs : 50 % de tous les mouvements de l'aviation française.



Le dernier chiffre que nous devrions tous avoir en tête : notre secteur produit (seulement) 4,6 % des émissions de CO2 de l'aviation française... Cette étude, il faut la montrer à nos élus, aux décideurs locaux, car notre secteur est bien trop méconnu en région. Elle doit être un outil de dialogue et de conviction, à chaque fois que l'occasion se présente. Notre prise de parole doit venir en contrepoint de celles de nos détracteurs ; ils ne connaissent pas notre travail. Nous avons là un outil bien fait, complet et documenté. Mon esprit est également préoccupé par la situation des ATO en France. Il est impératif que les aspirants pilotes s'adressent à des organismes de formation crédibles, sinon la perte de confiance touchera notre modèle. Nous avons engagé avec la DGAC un dialogue pour trouver des solutions afin de sécuriser ces parcours de formation, sans toutefois obtenir un contrôle formel de l'autorité. Enfin, il nous faut penser à l'avenir, le comité stratégique présidé par Françoise Horiot doit jouer son rôle de laboratoire d'idées.

**Ghislaine Barrère,**  
présidente du GIPAG

## L'ÉVÈNEMENT

### Se rencontrer et partager



Le congrès du Gipag France s'est tenu les 21 et 22 septembre 2023 au sein de l'entreprise Air Formation dirigée par Laurent Vallier, l'un des adhérents du groupement. Un congrès de haute tenue si l'on en juge par les sujets abordés. Plus d'une trentaine de participants ont honoré ce congrès de leur présence.

L'un des premiers thèmes abordés était l'étude commandée conjointement par le

GIPAG France, la FNAM, l'UAF&FA, l'EBAA France, le SNEH. Cette photographie de l'aviation générale et d'affaires révèle des informations étonnantes ; elle montre le poids de cette aviation, mais également son rôle économique et social. Rappelons d'abord le poids de cette aviation en 2019 : 7,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 955 millions pour le transport à la demande, 817 millions pour les fournisseurs de



## SOMMAIRE



- P.1 Le congrès d'automne
- P.2/3 Portrait : Gontrand Evrard
- P.4 Une étude sur l'aviation générale et d'affaires
- P.8 Réflexion sur les ATO
- P.9 Thibault Limblin arrive à OSAC



des heures de vol. Cette étude rappelle que 80 % des vols à la demande sont à vocation professionnelle. Enfin, le document précise surtout que cette aviation n'émet que 4,6 % des gaz à effet de serre du secteur au plan national.

### Un comité stratégique

Un argument de poids pour défendre l'aviation générale et d'affaires sur son bilan carbone. De nombreux thèmes d'importance pour la profession ont été abordés dont, notamment, la pénurie de mécaniciens, le manque de contrôleurs aériens, les problèmes de pièces, etc. Françoise Horiot s'est emparée du sujet : elle milite pour une réflexion globale, au sein du comité stratégique à savoir, comment s'accommoder d'une carence de mécaniciens. Un autre sujet sur le point d'être au centre des préoccupations des adhérents du GIPAG : la cybersécurité, plus exactement la protection des données informatiques des entreprises contre les intrusions.

Deux intervenantes de la DSAC et de la DGAC, Carole Lenck, adjointe au directeur technique navigabilité et Anne Frish, directeur de programme Cyber Sécurité, sont venues

sensibiliser les membres du GIPAG France aux risques d'intrusion. La présence de la DGAC, « partenaire » du GIPAG France, était représentée par Pierre Yves Huerre, le chef de la Mission de l'aviation légère, générale et des hélicoptères. Tout le monde a pu le voir très investi concernant les problématiques qui touchent les écoles de pilotages disposant d'un agrément délivré par la DGAC. La profession attend une position claire de l'institution afin d'éviter qu'elle ne perde un peu de crédibilité. Ce congrès a été également l'occasion de rencontrer Laurent Vallier, le dirigeant d'Air Formation. Les participants ont découvert un pédagogue passionné, mais également dans une logique permanente d'innovation en matière d'enseignement.

On ne saurait oublier de mentionner également Serge Roques, expert Safran, qui a sensibilisé son auditoire par un exposé docte sur l'avion électrique et surtout les contraintes qui pèsent sur la faisabilité d'un modèle. Les ateliers spécifiques sont l'endroit des problématiques particulières. Le congrès reste l'endroit où l'on se revoit avec plaisir et où l'on partage des informations opérationnelles et techniques.

carburant. Les aéroports et le secteur de la maintenance ont généré respectivement 268 et 234 millions d'euros, le travail aérien compte pour 354 millions. Elle emploie 36 000 personnes, dont une grande part dans la production. L'un des aspects les plus importants reste son poids opérationnel : elle représente 50 % des mouvements en France, mais également 20 %

## PORTRAIT

# Gontrand Evrard, Alpes Aero Maintenance

Il voulait être pilote de ligne, mais il avait également l'ADN technique dans les veines. Avec un BTS maintenance aéronautique, il commence en club avant de choisir d'être son propre patron. Gontrand Evrard est un fidèle du GIPAG France.

Quand il vous parle, rien ne trahit son origine. Gontrand Evrard, le dirigeant d'Alpes Aero Maintenance, est né dans le Nord. Son entreprise, longtemps basée à Barcelonnette, est depuis plusieurs années, implantée sur l'aérodrome de Cuers. C'est une grosse plateforme avec une activité soutenue, il y vole environ plus d'une centaine d'appareils. Gontrand, par son attitude altruiste et son abord facile,

a su, au fil du temps, gagner la confiance des divers exploitants de la plateforme, dont deux aéroclubs. L'ancien atelier sur place avait fermé ses portes, et, là plus qu'ailleurs, une unité de maintenance est indispensable.

Celle de Gontrand s'inscrit dans la plus parfaite tradition : il assure la maintenance et le suivi de navigabilité pour du petit avion de club, DR 400, Piper et les autres. Il détient

l'agrément sous Part F et G, rien que du très classique. Et pour suivre l'air du temps, mais surtout les demandes de ses clients, il est passé au Rotax, les « nouveaux » avions sont fiables et faciles d'entretien. Il devrait prochainement prendre en charge des avions à moteur Diesel, sollicité, là encore, par deux clubs qui en possèdent. Une bonne opportunité pour celui qui souhaitait ajouter cette compétence à son

**Distributeur de pièces détachées  
aéronautiques depuis 1977**  
AVIATION GÉNÉRALE, D'AFFAIRES ET COMMERCIALE



**NOTRE EXPERTISE**

- ECHANGE STANDARD
- CONSOMMABLE
- REPARATION
- REVISION
- OEM ET PMA



ONE-STOP  
SHOP



GARANTIE  
CONSTRUCTEUR



PLUS DE 10000  
RÉFÉRENCES EN STOCK



SERVICE SUR  
MESURE



VENTE  
EN LIGNE

**NOS CLIENTS**

- ATELIERS DE MAINTENANCE
- ÉCOLES D'AVIATION
- AÉROCLUBS
- AVIONNEURS

+33 4 67 71 52 63 - [contact@kristal.aero](mailto:contact@kristal.aero) - [www.kristal.aero](http://www.kristal.aero)



savoir-faire, mais compte tenu des outillages et de la documentation à posséder, il fallait au moins trois machines dans son scope. Son implantation sur Cuers lui a également permis d'assurer une prestation de suivi de navigabilité pour les hélicoptères Cabri du constructeur Bruno Gimbal qui se trouve à 25 minutes de vol ; c'est une nouvelle « activité » que Gontrand développe progressivement, l'hélicoptère n'étant pas son domaine de surveillance au départ.

Cette mission lui a été confiée compte tenu de sa connaissance des process européens, d'autant que le Cabri se vend un peu partout dans le monde. Quant à la motorisation électrique, pas la peine de lui en parler, il est contre. Il n'est pas opposé, bien sûr, à une forme de transition écologique, mais pas en sacrifiant les mineurs à l'autre bout de la planète qui extraient les minerais rares et indispensables aux batteries. Il ne veut pas exporter la pollution de cette production. Gontrand est à la tête d'une entreprise de quatre personnes dont la durée d'ancienneté ne dépasse pas 10 ans et l'âge varie entre 24 et 40 ans. Comme pas mal d'autres ateliers, Gontrand est confronté à une

pénurie de personnel, il peine plutôt exactement à trouver des apprentis... « Je suis convaincu qu'il faut partager le savoir et l'expérience, j'ai toujours eu des apprentis, mais c'est assez compliqué ; quand je demande une lettre de motivation et un CV, il n'y a plus personne, pas simple de trouver des jeunes motivés que j'évalue à 30 % des candidats. Cette année, personne n'a fait l'affaire. Et puis quand on en trouve un, il est facilement attiré par des compagnies aériennes et des constructeurs. Je m'efforce au sein de mon entreprise de créer une ambiance d'équipe, tout comme j'essaie d'adapter le rythme de travail avec les souhaits des employés, d'être à leur écoute pour les fidéliser. »

### Une adhésion évidente

Sa présence au sein du GIPAG France est comme une évidence : « J'ai tout de suite apprécié le ton et notamment à l'époque, la volonté de Françoise Horiot de faire bouger les choses. J'ai compris assez vite l'intérêt d'être d'adhérent ; j'ai pris ma première cotisation du temps du SNIPAG. On a le sentiment que l'on est nettement mieux entendus par nos autorités de tutelle, DGAC et OSAC. Notre point de vue est loin d'être toujours retenu, mais cela

ouvre des discussions qui permettent de faire remonter ce que nous vivons au quotidien sur le terrain. Je regrette juste de ne pas avoir assez de temps pour m'y investir », résume Gontrand. Pas de surprise, Gontrand est presque né dans la mécanique. Son père était chaudronnier ; il avait bien failli être pilote, un problème de cœur en a décidé autrement. Alors, ce père prévenant permet à son fils d'être pilote privé dès 14 ans, à l'aéro-club de Saint-Omer. Mais son ADN est aussi « mécanique », il va donc faire un BTS de maintenance aéronautique. Bien lui en a pris, l'opération des yeux qu'il a subie ne lui permet pas d'être pilote de ligne, comme il l'aurait souhaité. Alors, il décide d'être pilote de planeur et instructeur.

Il va devenir salarié de l'association où il instruit, mais cette fois pour assurer la maintenance des avions remorqueurs. Il a 23 ans. Mais au bout de quelques années, il quitte l'association et fonde Alpes Aéro Maintenance à Barcelonnette, l'association continuera de lui confier ses avions à entretenir. Puis ce sera Cuers, Gontrand effectuant les kilomètres pour travailler avec les clubs locaux. En 2009, il s'installe définitivement à Cuers. Quand l'EASA se crée, il obtient assez facilement ses agréments et sera « grandpérisé » pour sa licence Part 66.



**MRO DOA POA CAMO**

Shape together the futur of tomorrow challenge



[www.aerotec.fr](http://www.aerotec.fr)

# Une nouvelle étude sur l'aviation générale et d'affaires

Grâce à une étude commandée au cabinet Arthur D Little, on a désormais une bonne photographie du secteur de l'aviation générale et d'affaires. Il représente 7,6 milliards d'euros et emploie 36 000 personnes. De quoi argumenter face aux éventuels détracteurs.

Nous l'avion évoqué dans une précédente lettre : la FNAM, le GIPAG France, le SNEH, l'EBAA France et l'UAF&FA ont commandé au cabinet Arthur D Little une étude sur l'aviation générale et d'affaires. Elle est importante à plus d'un titre, car elle décrit la réalité objective d'un secteur de l'aérien qui a dernièrement été l'objet de critiques sans doute excessives par toutes sortes de détracteurs. Le point d'orgue de cette campagne était l'usage que des hommes d'affaires font de leur jet privé. L'étude apporte des réponses claires.

Elle constitue surtout un ensemble d'arguments largement opposables à tous ceux qui contestent l'aérien sans le connaître. Au point que les adhérents seraient bien avisés de bien connaître le contenu de cette étude pour rétablir quelques vérités face à nos détracteurs.

## Un réel poids économique

La première chose mise en avant est le poids économique de notre aviation : 7,6 milliards



d'euros en 2019, générés par 500 entreprises et employant 36 000 personnes tous secteurs confondus, le détail étant naturellement contenu dans le document. Second paramètre mesuré : l'importance de l'exploitation au travers du nombre de mouvements : cette aviation repré-

sente 50 % de mouvements de l'aviation en France et 20 % des heures de vol. Sur les 1,5 million de ces mouvements, l'essentiel est assuré par les aéroclubs (706 000), vient ensuite le secteur de la formation professionnelle (374 000), en troisième, c'est l'aviation



## Gagner vos ailes avec AEROCIEL

La suite logicielle qui simplifie le quotidien des ateliers de maintenance aéronautique

**Vous avez des questions ?**  
Aerociel est destiné à tous les ateliers de maintenance d'aéronefs quelle que soit leur taille :

-  5 Impasse des Jardins  
67270 Schwindratzheim France
-  [cedric.scheyder@cscheyde.com](mailto:cedric.scheyder@cscheyde.com)  
<https://www.aerociel.com>
-  +33 (0)6 62 84 34 16

- Gestion des aéronefs**  
Exécution et gestion de vos tâches et historique des problèmes, ONAS, maintenance, documents officiels, etc. Consultez la fiche de chaque aéronef.
- Gestion du Kardex**  
Différenciation du Kardex Capital, Materiel, Hélice, Equipements et Répétition. Vous gagnez du temps !
- Gestion des bulées des aéronefs**  
Il est impossible pour vous d'être troublé de changer une pièce ou de faire une révision. Les bulées des aéronefs sont là pour vous le faciliter.
- Aéronefs prêt à décoller**  
En 2 clics vous savez quels sont les aéronefs qui sont prêts ou en exploitation. C'est un gain de temps considérable.
- Consignes de Navigabilité**  
Importe automatiquement des CN pour chaque aéronef le conformément via l'ALISA. Plus besoin de vous encombrer de papier et perdre du temps à leur recherche. Plus que ça !

**Ils nous font confiance**



**Et bien plus encore...**

d'affaires ou l'aviation à la demande (269 000). Cette aviation joue aussi un rôle majeur en matière de désenclavement du territoire puisque 77 % des vols à la demande concernent des liaisons transversales pour lesquelles l'offre de la SNCF est inexistante ou tout au moins pas intéressante. L'étude prend l'exemple d'un vol Annecy/Nice, 45 minutes en avion, 5 h 30 en Train et 7 en voiture. L'efficacité de l'aviation d'affaires n'est plus à démontrer depuis longtemps, d'autant que, comme l'EBAA France le souligne, 80 % des vols sont à vocation professionnelle. Mais ce secteur de l'aviation générale et d'affaires, ce sont aussi des vols à vocation de services publics comme les vols

sanitaires, de surveillance et de travail aérien, voire pour les hélicoptères de lutte anti incendie. Il y a également les vols de formation qui prépareront les pilotes de ligne de demain, les pilotes d'aviation d'affaires ou de travail aérien, ceux qui prendront demain les commandes...

### Une aviation indispensable

La surveillance des réseaux est capitale pour la sécurité, voler au-dessus des villes et des campagnes permet de recevoir de la data... L'un des points intéressants de cette étude est que le vol à la demande, ou le vol d'affaires a très peu progressé en regard de l'aviation commerciale, ce qui n'est pas un mystère

également en regard du TGV et de la voiture... Quant au nombre de mouvements annuels, il est stable par rapport à 2011 : +0,05 %. Mais le chiffre le plus intéressant est sans doute la contribution de cette aviation au réchauffement climatique : en 2019, cela représentait 4,6 % du total des émissions de CO2 de l'aviation en France. C'est bien sous cet angle aussi qu'il faut considérer cette étude. L'impact sur le climat est très modéré et, malgré tout, cette aviation sera certainement la première à être décarbonée, les projets existent. Les signataires de l'étude attendent de l'État qu'il soit un facilitateur de cette décarbonation, même si son impact de ce secteur sur les GES est limité.

## En bref

### Gontran Evrard, le vainqueur des enchères

Laurent Vallier d'Air Formation, qui recevait le congrès pour la première fois en septembre dernier, avait organisé en fin de manifestation une vente aux enchères d'un maillot du Stade toulousain afin de distribuer la somme récoltée pour l'association Rêve de Gosses. En maître de cérémonie, Laurent Vallier a joué le commissaire priseur. Une joute s'est mise en place entre Jean-Michel Samoyau du label Protarmac et notamment Gontrand Evrard qui s'est pris au jeu des enchères. Bien lui en a pris puisqu'il a pu placer pour ce maillot une dernière enchère à 400 euros. Résultat, les enfants « cabossés » de Rêve de Gosses pourront continuer à rêver en regardant le ciel.



Have you ever wondered  
with whom your broker is really concerned ?

Exclusively acting for operators  
Placing worldwide  
Based on the continent



AELIA ASSURANCES GROUP  
Aviation insurance broker

Switzerland: Avenir Louis-César 1B, 1009 Genève  
France: 55, rue Raspail, B2300 Evry-Paris-Seine

Switzerland: +41 22 525 07 71  
France: +33 1 45 88 91 01

aelia@aelia-assurances.ch  
aelia@aelia-assurances.com

## Nécessaire réflexion sur les ATO

Moraliser le milieu de la formation de pilotes de ligne est une action indispensable, faute de quoi, le secteur pourrait perdre sa crédibilité et faire le jeu des ATO étrangers qui pratiquent une concurrence soutenue avec des tarifs agressifs. La DGAC est associée à la réflexion.

Il y a eu la faillite d'Airways Collège en 2021, laissant sur le carreau des étudiants qui avaient financé intégralement leur formation. La santé financière d'Airways et son mode de gestion étaient hors sol. PFT, l'école fondée pour « reprendre » les élèves est, elle aussi, en liquidation. EATIS à Strasbourg a fermé, les avions n'étaient plus assurés ni entretenus. Il se pose manifestement un problème de fiabilité et donc de viabilité des écoles. Le GIPAG France regroupe plusieurs ATO français de premier plan.

Même s'il existe un certain nombre d'ATO non adhérent, notre groupe a vocation à prendre la parole sur le sujet, notamment afin de nouer avec la DGAC un dialogue constructif, voire des pistes pour conserver la crédibilité de ce secteur de la formation, essentielle à notre pays. Une réunion a eu lieu début septembre entre Pierre Yves Huerre, le chef de la MALGH, Ghislaine Barrère, la présidente du GIPAG France et Geofroy Bouvet, le président de l'Association des navigants professionnels de l'aviation (APNA).

### Éviter les faillites

L'objet de cette rencontre était de trouver un moyen réglementaire pour s'assurer du bon fonctionnement des écoles et ainsi d'éviter de nouvelles faillites. Le principe d'un contrôle plus strict de l'autorité est une piste qui a été proposée à la DGAC. Contre toute attente, il a été précisé que notre autorité n'irait pas plus avant dans la vérification de l'état de santé des écoles, les audits des organismes servent à vérifier



que le cadre technique, mais non économique est conforme à l'agrément de type ATO. On a même vu un Pierre-Yves Huerre s'exprimer de manière appuyée expliquant que la DGAC n'avait pas cette mission dans ses prérogatives et qu'elle n'en avait pas les moyens techniques et humains. Personne ne veut ajouter de tâches nouvelles aux DSAC locales.

Tout au plus, la DGAC est prête à étudier un label qualitatif permettant aux futurs élèves de bien s'orienter. Certes, certains adhérents ont convenu, par pragmatisme, que ce n'était pas le rôle de la DGAC, même si concernant la santé des compagnies aériennes, le pouvoir de l'autorité s'exerce sans faille. Cette dernière n'a officiellement pas les moyens d'investiguer. Par ailleurs, il y a la charte

éthique du GIPAG France, il faudrait alors que l'ensemble des ATO y adhère et qu'elle soit respectée. Cette absence de garde-fou présente un risque que la crédibilité du système français soit entachée au profit des écoles étrangères, dont les Anglo-saxonnes. Il a été convenu d'une nouvelle rencontre entre la GIPAG France, la MALGH et l'APNA en comité restreint.

Au cours des ateliers lors du congrès, Ghislaine Barrère, présidente du GIPAG France et dirigeante d'Aéropyrénées, a clairement mis sur la table la concurrence déloyale que représentait la présence d'écoles internationales en France à des tarifs impossibles à proposer dans un système français. Les recours sont plus limités, tout au plus demander à la DGAC si le cadre de l'ATO est bien respecté avec un statut pour les salariés.

## LA MENACE CYBER

### Se prémunir des attaques et intrusions informatiques

C'est la nouvelle menace qui touche désormais les PME, soit pour les mettre en difficulté, soit pour atteindre des entreprises plus importantes dans leur réseau. À ce titre, une nouvelle réglementation est sur le point d'être applicable : la Part IS, avec un temps de mise en place.

La Part IS arrive et le congrès a été l'occasion pour Anne Frisch (Directeur de programme cybersécurité à la DGAC) et Carole Lenck (Adjointe au directeur technique navigabilité et opérations à la DGAC) d'exposer les contours de cette nouvelle réglementation. Ce risque cyber, certains l'ont déjà peut-être connu, ne vise plus uniquement les grands groupes : près de la moitié des victimes d'attaques par rançongiciel

ces deux dernières années appartenaient à la catégorie des PME/TPE/ETI et plus de la moitié ne s'en sont pas remises. Les attaques peuvent prendre deux formes : une captation de data avec rançonnage ou être un vecteur, dans le cas de relation de sous-traitance, d'intrusion auprès de grands groupes, c'est alors l'entreprise donneuse d'ordre qui est visée. Les données des entreprises peuvent être, soient revendues sur

le « dark web », soit confisquées à l'entreprise pour désorganiser son activité. Laurent Vallier a pu rappeler combien il pouvait être très compromettant de voir ses données séquestrées.

Depuis plusieurs années, l'État et les institutions européennes ont mis en place une réglementation sur la cybersécurité. Deux règlements sectoriels concernant la cybersécurité dans l'aviation civile ont été publiés par

l'AESA, et seront pleinement applicables d'ici moins de trois ans : il s'agit des règlements (UE) 2022/1645 et 2023/203, également appelés « Part IS ». Le périmètre est assez large : part 145, CAMO, exploitants aériens, organismes de conception ou de production, etc. Il faut mettre en place un système de management de la sécurité de l'information (SMSI), il est proche sur le plan méthodologique du SGS en matière de gestions des risques de sécurité aérienne.

### Satisfaire des exigences adaptées

S'agissant des exploitants SPO et NCC, le risque est, certes présent, mais à mettre en regard des autres risques de sécurité que doit gérer l'exploitant via son SGS ; au vu du profil de ces exploitants, la DSAC entend leur faire appliquer des exigences cyber adaptées, moins contraignantes que la Part IS dans sa totalité, mais répondant aux mêmes objectifs. Pour cela, il leur faudra réaliser une étude de risque, intégrer la gestion de la sécurité de leurs systèmes d'information dans leur SGS, et mettre en œuvre les mesures qu'ils ont identifiées dans le cadre de leur étude de risque. Pour permettre notamment aux adhérents du GIPAG



France de prendre part à ces réflexions, deux sessions de travail sont prévues au sein de la FNAM début 2024, dont l'objet sera notamment d'élaborer un canevas d'analyse de risque en support des exploitants concernés.

Laurent Vallier a, de son côté, déjà réalisé une analyse de risques, il a également rappelé que l'indisponibilité de datas, même considérées comme non stratégiques, peuvent contrarier le fonctionnement de l'entreprise. Selon le

magazine Les Échos, les premières victimes de cyberattaques sont des entreprises (à l'image de grands groupes comme Engie et Airbus récemment), et en particulier des PME. Parmi les 347 000 cyberattaques réussies touchant des entreprises en 2022, selon Asterès, 330 000 les concernaient. Plus de 60 % des PME n'ont, de fait, aucun référent dédié à la cybersécurité et elles ne sont que 25 % à avoir contracté une assurance spécifique pour s'en prémunir.

## NOMINATION

# Thibault Liblin, nouveau patron de l'OSAC

Après plusieurs années à la tête de l'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile, Guy Tardieu cède sa place à un quadra, Thibault Liblin, ingénieur de formation, qui a fait une partie de sa carrière dans l'aéronautique.

Il connaît bien le secteur pour l'avoir appréhendé de manière très opérationnelle. Indisponible pour le congrès, il s'est donc adressé aux adhérents du GIPAG France en visio. Il a montré un vif intérêt pour sa nouvelle fonction, ouvert comme un jeune premier qui part à l'assaut d'une nouvelle montagne. C'est un technicien

et cela plait dans son futur entourage. En effet, il a passé neuf ans à la maintenance d'Air France puis trois ans chez Sabena Technics et enfin trois ans en tant que directeur technique chez Hop ! Il n'est pas encore un expert en aviation générale, mais son appétence est déjà grande. Il a également occupé de marketing et de communication digitale au sein d'Airbus Commercial Aircraft. Dans son propos de présentation, le nouveau directeur, déjà titulaire une licence de mécanicien part 66, n'a pas exclu de passer une licence de pilote privé.



**Présidence et responsables**

**Ghislaine Barrère, présidente**

Tél: 06 82 01 14 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 Domergue

Tél: 06 15 50 73 85

adriana.domergue@gipag.fr

**Assurance :**

www.gipag-air-assurances.com

gipag@air-assurances.com

**Comité Stratégique  
Françoise Horiot**

Tél: 06 85 41 14 04

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 réglementaires : Anaïs Bensai

anbensai@fnam.fr

Tél: 01 86 64 12 34

**Adresse :**

GIPAG France :

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

Tél: 01 86 64 12 36.

www.gipag.fr

**Le comité stratégique en place**

Françoise Horiot, l'ancienne présidente du GIPAG France, souhaite enrichir son comité stratégique, voire accueillir des experts non adhérents au groupement.



Il faut faire quelque chose ! La pénurie de personnels que bon nombre de secteurs connaissent en France, impacte également de plein fouet notre aviation générale. On manque cruellement de mécaniciens B1, B2, d'hommes de terrain, d'ateliers, des opérationnels... Des techniciens à l'esprit pratique qui se nourrissent d'un travail collectif et d'un brassage permanent des connaissances et des expériences. Mais, le plus souvent désormais, la jeune génération goûte peu à tout cela et préfère aller plus loin dans les études. Elle préfère aussi les grandes structures, compagnies aériennes ou centres de maintenance. Tout y est apparemment plus simple ; les salaires sont, en général, plus élevés, les perspectives d'évoluer peut-être plus intéressantes. Cette pénurie de mécaniciens sera le premier sujet d'urgence du comité stratégique de Françoise Horiot.

**Un laboratoire d'idées**

Cette instance se veut être un laboratoire d'idées, de réflexions, de perspectives afin de trouver les solutions de demain pour notre aviation. Pour cela, il faut une vision large. Le comité

stratégique devrait, le 15 novembre, rassembler plusieurs experts dont certains n'appartiennent d'ailleurs pas au GIPAG France, mais également des représentants de nos autorités de tutelle : la DGAC et l'OSAC... Toutes les pistes seront explorées. Reste à voir si elles seront réalisables. Bon nombre de secteurs sont en pénurie de personnel et le comité stratégique ne s'exclut pas d'accueillir des experts d'autres secteurs pour imaginer des solutions. L'usage des datas peut aider le secteur de la maintenance à s'adapter à cette situation de l'emploi.

Maintenir en vol des appareils avec les ressources existantes, c'est bien l'enjeu. Au-delà de cette problématique de court terme, le comité veut prendre de la hauteur et accompagner l'arrivée de nouvelles technologies comme l'aviation électrique, voire hybride. Cette aviation jouera un rôle dans le domaine de la formation, mais également dans celui du transport public régional. Pour cela, il faudra aussi former des mécaniciens de manière plus souple, plus simple, plus rapide. Ce comité n'est pas un « comité théodoule » de plus ni la propriété d'un dirigeant, il appartient à tous les contributeurs.



**Jules**  
mécanicien  
avion  
MECAVIALPES

**En bref**

**Nos salariés ont du talent**

Jules est très à l'aise devant une caméra. Il sait parfaitement parler de ce qui l'a conduit à devenir mécanicien. Il voulait être pilote, mais finalement son goût pour la maintenance s'est révélé quand il a commencé sa formation de pilote chez Avialpes. Découvrez son témoignage sur la chaîne YouTube du GIPAG France. Il est accompagné par trois autres vidéos faisant ainsi parler les jeunes sur leur goût pour le travail bien fait. On peut y voir également Sherine, très fière d'avoir décroché un apprentissage également chez Mecavialpes.



GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG. Directrice de la publication : Ghislaine Barrère. Responsable de la rédaction : Marlène Prost. Achevé d'imprimer en octobre 2023 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage : 1500 exemplaires.