

L'enjeu de la décarbonation

Les métiers de l'aéronautique sont en pleine évolution, pour ne pas dire révolution, et nous allons devoir nous adapter rapidement si nous ne voulons pas être contraints dans les prochaines années. Toutes les entreprises, qu'elles soient dans le secteur aéronautique ou pas, vont devoir réfléchir à la décarbonation de leur société. L'aérien n'est naturellement pas épargné, nous pourrions même dire qu'il sera même particulièrement observé. Pas de panique, il ne s'agit pas de procéder à des investissements majeurs, à condition que cette décarbonation soit pensée collectivement et amont des lois qui arrivent régulièrement. Elle peut apporter à nos entreprises une meilleure compétitivité.



Il nous faut identifier les leviers pour que nos entreprises puissent trouver un équilibre entre développement et maîtrise des enjeux écologiques.

Pour attirer les jeunes salariés dont nous avons tous besoin dans nos entreprises, nous allons certainement devoir penser à une mise en place d'une politique de RSE à savoir « l'intégration volontaire par les entreprises de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et leurs relations avec les parties prenantes »

En effet, les jeunes talents sont plus enclins à rejoindre une entreprise engagée, qui fait écho à leurs valeurs. D'après un sondage d'Audencia et de Jobs That Makes publié en octobre 2021, 42 % des personnes en recherche d'emploi désirent intégrer une entreprise qui a un impact positif sur la planète et/ou sur la société. Dans un même temps, nous devons impérativement consolider notre influence et notre voix auprès des instances réglementaires et politiques, en défendant les intérêts de notre secteur et en œuvrant pour un environnement favorable à notre croissance. Vous l'avez compris : nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers et avoir une attitude pro active en matière d'emploi et de développement durable. Les défis qui nous attendent sont nombreux et pas mal de monde nous attend également...

Je suis convaincue que notre collaboration et notre détermination nous permettront de relever tous les nombreux enjeux à venir. Continuons à travailler de concert pour organiser un avenir prospère pour notre aviation générale. Nous avons besoin de l'implication de tous.

En conclusion, je tiens à remercier chacun d'entre vous pour votre engagement, votre expertise et votre contribution à la réussite du GIPAG France. Ensemble, nous sommes une force.

Ghislaine Barrère, présidente du GIPAG

L'ÉVÈNEMENT

Le moment pour se parler

L'assemblée générale du Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG France) s'est tenue le 5 avril à Orly. C'est toujours un moment fort, un rendez-vous important pour bon nombre d'adhérents, car c'est un espace de dialogue, un moment où l'on arrête le temps pour se parler, faire remonter des problématiques et surtout interpeller, quand cela est possible, les principaux interlocuteurs du secteur de l'aviation générale. Nos interactions avec les autorités, notre présence sur les salons et l'ensemble de nos actions et démarches ont permis de convaincre une quinzaine d'entreprises de nous rejoindre au travers de leur adhésion. Cette démarche place un peu plus le GIPAG France dans la lumière et montrent une forme de montée en puissance au travers de ses prises de paroles. De nombreux sujets ont été abordés : l'un d'entre eux est l'impact (voire la pertinence) du label Protarmac pour les adhérents et l'implication de la société Estrad pour la charte éthique des ATO. Le dispositif choisi ne coûte rien au GIPAG France, il apporte un niveau d'analyse et de vérification qui n'existait pas. Il est donc perçu comme une démarche positive qui peut aider les adhérents dans leur business, prêts bancaires, marchés, etc.

Une autre réflexion a été portée par Françoise Horiot, présidente du comité stratégique : faire face à la pénurie de personnels en modifiant, de manière réglementaire, la façon d'organiser la maintenance des aéronefs. La réflexion doit encore mûrir, d'autant que la simplification des parcours de formation pour les mécaniciens n'est pas à l'ordre du jour côté EASA. La



profession estime que cela prend trop de temps, ce qui peut décourager les moins passionnés. À ce titre, il a été annoncé que les 475 entreprises disposant d'un agrément en France ont reçu un courrier avec QR code, concernant leurs besoins de recrutement. Plus d'une trentaine a déjà répondu. De multiples autres sujets ont été abordés lors de cette assemblée générale, notamment l'étude qu'a lancée la FNAM sur une impulsion de la DGAC...

Mais cette assemblée générale a été l'occasion d'apprendre que désormais l'OSAC ne devrait plus percevoir de redevances, mais une taxe pour les organismes qu'il surveille. Un changement dû à une jurisprudence ferroviaire qui s'applique à l'aviation. Dans ce cas, l'OSAC n'aurait même plus à fournir un service rendu (contrairement aux redevances), une incohérence compte tenu des missions de surveillance qui sont assignées à l'OSAC. Les adhérents cessent d'être des clients et deviennent des administrés avec cette taxe. L'application serait prévue en 2024.

Enfin, la section « travail aérien » a abordé l'usage de l'ULM pour cette activité. Pour l'heure, la DGAC semble avoir une position, mais la FFPLUM est presque toute puissante sur le sujet. Wait and see.

SOMMAIRE



P1 L'AG du GIPAG

P3 Gérer la pénurie de mécaniciens

P2 Aerotech, le couteau suisse de la maintenance

P4 L'inflation réglementaire

Aerotec, le couteau suisse de la maintenance

En 30 ans, l'entreprise Aerotec a su étoffer ses savoir-faire et ses domaines de compétences. Elle offre un large panel d'intervention dans le domaine de la maintenance, de la conception et la production de pièces et de systèmes. Elle est de nouveau adhérente au GIPAG France.

Le Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG France) accueille depuis le mois de septembre un nouvel adhérent : Aerotec, implanté à Graulhet dans le Tarn. Pour l'industriel, c'est en fait un retour au sein de notre organisation puisqu'elle en a été membre, il y a plusieurs années. Il s'agit là d'une « recrue » de premier plan tant le spectre des activités est étendu, mais surtout les problématiques de cette entreprise sont très proches de celles des membres du GIPAG France : réglementation toujours difficile à mettre en pratique, relations parfois complexes avec l'OSAC. Certes, une fois encore, l'activité de l'entreprise n'est pas très connue du grand public, mais la société est un leader dans son secteur qui est aussi le nôtre.

Ses activités pourraient la conduire à se placer dans le groupe des adhérents du GIFAS, catégorie sous-traitant, mais sous-traitant de premier plan... D'autant que son dirigeant fondateur, Philippe Marty a su intelligemment la faire évoluer au fil des années pour capter de la valeur, des clients et du savoir-faire. Elle s'est hissée au rang des entreprises qui proposent un large échantillonnage de services, ce qui en fait un couteau suisse très apprécié d'une clientèle civile, étatique et militaire. Tout a démarré, il y a plus de trente ans quand Philippe Marty a créé un atelier d'avionique à Graulhet ; cette activité s'est logiquement ouverte à la maintenance au sens large au travers d'un agrément PART 145.

Le secteur d'intervention était encore l'aviation générale, l'aviation d'affaires et le milieu des hélicoptéristes, au point de devenir le distributeur français de diverses marques comme Garmin, Becker, Rockwell Collins, Avidyne, etc. L'entreprise a pu également accrocher le panonseau Pratt & Whitney service center. Cette organisation constituait Aerotec, le canal histo-

rique. Mais l'équipement des appareils et notamment le montage de divers kits techniques a conduit les dirigeants à vouloir également les fabriquer afin d'étendre la valeur ajoutée de l'entreprise ; ils se sont dotés d'un POA (Production Organization Approval) pour fabriquer avant de passer à l'étape suivant le DOA (Design Organization Approval) pour concevoir les systèmes, procéder à leur optimisation, tout cela attaché à un « flight test Department ».

Aerotec dispose désormais de toutes les capacités pour répondre à des besoins diversifiés venant de clients diversifiés. Cela va de la maintenance de petites compagnies aériennes disposant d'un CTA, c'est le cas d'APG Airlines qui assure une rotation entre Lorient et Toulouse à l'intervention pour des appareils à vocation militaire. Il ne s'agit pas de maintien en condition opérationnelle (MCO), plutôt des installations de type ISR. Aerotec suit également les deux Beech de la direction de la technique et de l'innovation exploités par l'administration pour le calibrage des pistes. Deux chiffres résument cette activité : 2000 modifications ou STC pour une flotte de 5000 machines impactées. Après Aerotec, Aerotec Concept a été fondée pour mettre en musique POA et DOA, cette dernière est propriété à 100 % d'EXPLEO, une société d'ingénierie travaillant pour l'aéronautique et l'automobile.

Depuis cette année Aerotec a disparu et fusionné ses activités sous une entité commune avec Aerotec & Concept. Le groupe est implanté sur 3 sites : Graulhet sur une surface de 1200 m², Toulouse pour 2900 m² et Istres sur 1500 m². Dans le scope de l'entreprise, un important travail est fourni au profit des



hélicoptéristes dans le cadre d'aménagement avionique. Les valeurs de l'entreprise sont, selon Frédéric Le Brun, le directeur industriel, centrées sur les femmes et les hommes qui y travaillent avec, comme guide directeur, une focalisation opérationnelle sur le client. La présence d'Aerotec & Concept au sein du GIPAG France obéit à une logique de bon sens : se rapprocher des dirigeants qui connaissent les mêmes contraintes de fonctionnement, les mêmes entraves, les mêmes problématiques. « En adhérant au GIPAG France, nous avons le sentiment de ne plus être seuls au monde face aux autorités, mais au contraire de parler d'une seule voix. Cela nous permet également de nous rapprocher pour bâtir des argumentaires communs afin de mieux toucher, voire convaincre nos autorités de tutelle, nous voulons mêler notre énergie à celle du GIPAG France pour échanger sur tout type de sujet : sécurité aérienne, bonnes pratiques, stratégie, partenariat, analyse des réglementations... Nous avons trouvé un groupement de professionnels qui défend les entreprises de l'aviation générale, ce qui constitue une partie de l'ADN de notre société », explique Frédéric Le Brun.

En bref

Une victoire des responsables section maintenance



C'est une petite victoire que viennent d'obtenir les responsables de la section Maintenance du GIPAG France. En effet, ils sont parvenus à convaincre l'OSAC de ne pas intégrer dans le processus RBO les activités de sous-traitance auxquelles les responsables d'atelier faisaient appel dans le cadre de leurs opérations de maintenance. Il semble que le bon sens ait payé. En effet, selon le type d'agrément contrôlé, il pouvait être particulièrement difficile pour les mêmes dirigeants responsables d'évaluer la proportion annuelle des activités sous-traitées. Nonobstant le caractère aléatoire de la répartition des chiffres d'affaires sous-traités, ce critère n'avait aucune significativité dans la représentation réelle de la complexité d'un organisme agréé. Par ailleurs, les responsables de section se sont également opposés à la communication détaillée de la structure des chiffres d'affaires de cette part de maintenance aussi notamment pour d'évidentes raisons de confidentialité. L'OSAC a fini par abandonner le projet, la sous-traitance est donc retirée du dispositif RBO.

Gérer la pénurie de mécaniciens

Pour faire face à la pénurie de mécaniciens et face à l'inaction de l'EASA dans ce domaine, il va falloir changer de méthodes de travail et notamment aller vers des règles plus souples en matière de maintenance. Les datas collectées sur l'exploitation d'appareil peuvent nous y aider.

« Il va falloir gérer la pénurie de personnels de maintenance et trouver des solutions. Nous devons changer la façon dont nous organisons la maintenance, tout en étant compatible avec la sécurité des vols et l'entretien préconisé par les constructeurs », Françoise Horiot, président du comité stratégique, réfléchit à haute voix pour s'affranchir de cette contrainte qui étouffe l'aviation générale : le manque de personnel. Les responsables d'atelier le savent bien ; il est très difficile de recruter puis de fidéliser le personnel, ce qui a pour conséquence une désorganisation des plannings, des clients qui comprennent mal...

Christophe Rosset, le président du Syndicat national des exploitants d'hélicoptères parle même de mise en cause de la sécurité. Le marché du travail dans le secteur de l'aéronautique est très tendu ; les grands constructeurs et leurs sous-traitants, voire les compagnies aériennes, tout le monde cherche, il y a une vraie concurrence et cela impacte la façon dont le secteur de l'aviation générale embauche. Par ailleurs, le temps de formation d'un mécanicien est long : 5 ans pour un cursus normal et 7 pour celui qui détient une mention complémentaire. Toutes les demandes auprès de l'EASA pour simplifier les cursus, appuyées par l'administration française, ont été systématiquement écartées montrant, finalement, la grande distance entre les acteurs de l'aviation générale et une administration qui régule principalement l'aviation commerciale. Une des idées portées par Françoise Horiot est donc d'aménager la maintenance. « Grâce à des outils comme l'API Box, nous sommes capables d'avoir, grâce aux datas, une image précise de l'utilisation de la machine, de son usage intensif ou non, des événements qui ne seraient pas toujours répertoriés ; cela nous donne une étude de fiabilité qui permet d'aménager la maintenance d'un appareil au plus près de son usage. La tendance chez les constructeurs est bien de réduire cette maintenance pour les appareils neufs. ». Pour les appareils d'occasion, seule l'utilisation de données peut calibrer l'entretien presque au cas par cas. Il faudra trouver une solution réglementaire pour modifier les programmes d'entretien, voire choisir la voie des STC. L'administration est, pour l'heure, très favorable à cette démarche,



c'est toutefois une idée qui doit être mûrie. Il y a toutefois des freins à l'usage de la collecte de données sur l'utilisation de l'avion : dans les clubs et même au sein de certaines écoles, on n'aime pas cette forme de transparence, on pourrait l'assimiler à du « flicage ». C'est une vision un peu archaïque de ce recueil d'informations, d'autant qu'elle sert autant pour la maintenance que pour la formation. Cette réduction de la maintenance, les constructeurs y pensent tous. C'est d'ailleurs cet argument, entre autres, qui a conduit Robin Aircraft à monter une turbine sur un DR400, Guy Pellissier estimant que celle-ci demandera « en cas de succès » nettement moins d'entretien.

« Cette simplification de la maintenance permettra de payer une heure d'intervention à un taux réaliste et ainsi d'augmenter les salaires, ce qui devrait nous rendre plus attractifs », affirme Françoise Horiot. C'est une feuille de route qui prendra du temps, bien qu'elle ne soit pas en phase avec l'urgence de la situation.

Le GIPAG France et l'OSAC présents à Aero 2023

Le Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG France) et l'OSAC ont fait stand commun à l'occasion du salon AERO 2023 qui s'est tenu en avril. À cette occasion, Adriana et Claude Domergue, de même que Ghislaine Barrère, la présidente du GIPAG France, ont assuré une permanence sur le stand. Cette présence a été l'occasion pour notre groupement de rencontrer des pilotes, voire des industriels, et ainsi de montrer à nos interlocuteurs la portée de nos actions, le périmètre de nos interventions. Nous avons, par ailleurs, procédé avec l'OSAC à une démonstration de la technologie des lunettes connectées. Un employé de Troyes Aviation s'était équipé de cet appareil pour l'occasion. Il a pu ainsi montrer la qualité des documents enregistrés et la facilité d'usage de ces lunettes, cela avec une connexion internet classique. Rappelons que cet appareillage a vocation à permettre des visites d'atelier à distance, lorsque le déplacement d'un inspecteur sur place est complexe, voire impossible. Les dirigeants ont bien rappelé que le contact humain et les déplacements au plus près du terrain restaient la règle.



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

AGENDA

Prochaines dates

CA GIPAG 30 juin

Congrès 21 et 22 septembre, chez Air Formation, à Toulouse



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. Achievé d'imprimer en juin 2023 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage : 1400 exemplaires.

L'inflation réglementaire



Le milieu des hélicoptéristes européens et français estime aujourd'hui que l'EASA est principalement devenue une organisation de fonctionnaires dont l'une des missions essentielles est d'alourdir le millefeuille réglementaire au nom du principe de la sécurité des vols. Ils considèrent que cette EASA reste totalement sourde aux demandes des professionnels sur le terrain qui subissent ce cadre réglementaire toujours plus contraignant. Depuis 10 ans, le syndicat national des exploitants d'hélicoptères (SNEH) tire un signal d'alarme qui n'a pas été entendu par l'Agence.

La carence en mécaniciens est importante, chronique et place les entreprises dans des situations complexes d'organisation pour assurer notamment la sacro-sainte sécurité des vols. Depuis plusieurs années, le Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG France) est confronté aux mêmes contraintes. Les deux organisations estiment que le cursus de formation des mécaniciens est trop compliqué et trop long. Elles ont demandé à l'Autorité européenne de modifier le cursus pour mieux s'organiser et lutter contre la désaffection, notamment de jeunes pour le secteur d'activité : refus d'une EASA qui demeure loin du terrain et des contraintes subies par les entreprises. Non seulement, elle reste sourde aux demandes, mais elle charge encore un peu plus la barque avec, par exemple, la nouvelle réglementation, concernant le système de management de la sécurité de l'information, et va demander des moyens que les entreprises auront les plus grandes difficultés à réunir. Christian Müller, le président de l'European Helicopter Association (HEA) a commenté le projet comme c'est la règle. Son avis est sans appel : « On s'attend à ce que les petites et moyennes entreprises aient du mal à allouer des ressources suffisantes, telles que du temps, du personnel et des investissements financiers, pour établir et maintenir un système de management de la sécurité de l'information (SMSI) conforme à ces exigences réglementaires. Y répondre et désigner un responsable spécifiquement chargé de la sécurité de l'information

peut être particulièrement difficile pour les organisations disposant de ressources limitées ». Christophe Rosset, le président du SNEH, enfonce le clou : « Tout se passe en fait comme si l'agence européenne de sécurité aérienne et les autorités nationales des pays membres avaient conclu que, face à la diversité des missions de l'hélicoptère, le moyen le plus approprié pour améliorer la sécurité des vols des hélicoptères consistait à accroître indéfiniment la pression administrative qui pèse sur les exploitants, sans considérer les conséquences économiques et sociales du cadre réglementaire ». Cette situation a désormais un autre impact : la désaffection pour ce secteur d'activité des responsables désignés (RD) face à la surcharge administrative, ils quittent la profession, ce qui ajoute aux problèmes. « La surcharge administrative et le découragement des RD (Responsables désignés) et des collaborateurs des exploitants d'hélicoptères, ateliers et écoles de pilotage, ne sont pas forcément liés à des tâches en particulier, mais résultent de la multitude de règlements publiés que nous devons mettre en application depuis la création de l'EASA », souligne Christophe Rosset. Il y a un an, lors d'un colloque à la DGAC, cet argumentaire avait été développé ; sans résultats.

Le président dénonce également l'imposition de l'âge de la retraite des pilotes à 65 ans ; il rappelle que l'analyse de l'impact économique des projets est en principe obligatoire en Europe. Dernièrement, l'EASA a souhaité lancer une enquête auprès des exploitants d'hélicoptères afin de recueillir assez d'informations. Mais les responsables de l'agence se sont plaints de ne pas avoir recueilli assez de réponses, les entreprises ne pouvaient prendre assez de temps pour le faire, par ailleurs, les exploitants éprouvent une forme de découragement à la suite de l'absence totale de prise en compte de leur avis. Quant à la DGAC, les exploitants estiment également que ses responsables sur-interprètent les textes et ajoutent à la confusion. Les hélicoptéristes demandent une pause réglementaire pour ne pas détruire tout un plan du transport aérien par hélicoptère.