



GIPAG
FRANCE

Défendons ensemble les valeurs de l'aviation générale

LE GROUPEMENT DES INDUSTRIELS ET PROFESSIONNELS DE L'AVIATION GÉNÉRALE



Maintenance



Centres de formations
Activités & Services



Transport public
& Travail aérien

LA QUINTE P.M.E. - Avril 1961 - LE SYNDICAT NATIONAL DES CONSTRUCTEURS, RÉPARATEURS ET FOURNISSEURS DE L'AVIATION LÉGÈRE

FÊTE SON PREMIER ANNIVERSAIRE SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. LÉON GINGEMBRE. Retour de son raid au-dessus de l'Atlantique Sud. Heïssa PÉLISSIER à cette réunion qui a connu un très grand succès.

ALLOCATION DU PRÉSIDENT DUMONT à l'issue du dîner



A RADIO-LUXEMBOURG L. Gingembre DIT POURQUOI IL S'INTÉRESSE A L'AVIATION LÉGÈRE

Notre syndicat a été créé en 1960... M. Dumont a prononcé une allocution à l'issue du dîner...

Heïssa Pélissier, qui a effectué un raid au-dessus de l'Atlantique Sud, a été présente à cette réunion...

Notre syndicat a été créé en 1960... M. Dumont a prononcé une allocution à l'issue du dîner...

chacun ses responsabilités



LES PERSONNALITÉS A LA RÉUNION

- List of names: M. Dumont, M. Pélissier, M. Gingembre, M. Daubresse, M. ...

Pierre DAUBRESSE, secrétaire général de la SNIRFAL DÉFINIT A RADIO-LUXEMBOURG LES BUTS DU SYNDICAT DE L'AVIATION LÉGÈRE

Pierre Daubresse a défini les buts du syndicat de l'aviation légère à Radio-Luxembourg...

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU SNIRFAG

- List of council members: M. Pélissier, M. ...

Text on the left side of the page, partially obscured by other content.

Text at the bottom left, below the meeting photo.

Text at the bottom center, below the Daubresse article.

Text at the bottom right, below the council list.

Vertical text on the far right edge of the page, including 'Alain Vial BERGEN'.



Ghislaine BARRERE,
Présidente du GIPAG

Après trente ans d'engagement passionné au sein du GIPAG, j'ai décidé d'accepter la présidence de notre groupement. Ce choix, mûrement réfléchi, est l'expression de ma volonté de contribuer plus activement à l'évolution de l'aviation générale, un secteur que je chéris profondément. Forte de l'expérience accumulée et des relations tissées, je me sens prête à relever les défis qui nous attendent.

MES OBJECTIFS AU SEIN DU GIPAG

En tant que président du GIPAG, mes objectifs seraient de :

- > Renforcer la collaboration entre les membres pour favoriser l'innovation et le partage des connaissances.
- > Défendre les intérêts de l'aviation générale auprès des instances réglementaires et gouvernementales.

- > Promouvoir la sécurité en encourageant l'adoption des meilleures pratiques et technologies.
- > Élargir notre influence en établissant des partenariats stratégiques avec d'autres secteurs de l'industrie.
- > Soutenir la formation et le développement des compétences pour assurer la relève et l'excellence professionnelle.

L'IMPORTANCE DU GROUPEMENT

Le GIPAG peut jouer un rôle clé dans la résolution des problèmes actuels de l'aviation générale en adoptant plusieurs stratégies :

Dialogue avec les régulateurs : Travailler étroitement avec les autorités pour influencer la législation et les normes de sécurité, en faveur d'une réglementation qui soutient l'innovation tout en préservant la sécurité.

Amélioration de la formation : Offrir des programmes de formation et de certification pour améliorer les compétences et la professionnalisation du secteur.

Certifications environnementales : Encourager les membres à obtenir des certifications qui reconnaissent leurs efforts en matière de durabilité.

Sensibilisation et éducation : Mener des campagnes pour sensibiliser à l'importance de la durabilité dans l'aviation générale.

Ces initiatives visent à réduire l'impact environnemental de l'aviation générale et à promouvoir un avenir plus durable pour le secteur.

Ghislaine BARRERE,
Présidente du GIPAG



FOR

N	30	60	E	120	150
---	----	----	---	-----	-----

STEER

001	030	060	090	121	152
-----	-----	-----	-----	-----	-----

N 33 3/4

FOR

S	210	240	W	300	330
---	-----	-----	---	-----	-----

STEER

182	212	243	272	303	332
-----	-----	-----	-----	-----	-----

ON NO
RADIO

SOMMAIRE

1	>	Introduction	06
2	>	Le marché de l'arien	08
3	>	L'aviation générale en chiffres	12
3.1	>	Les faits & les chiffres	12
3.2	>	Actualité : les problématiques	14
4	>	Découvrir le gipag	16
4.1	>	Historique & Timeline	16
4.2	>	Les grandes missions	19
4.3	>	Les valeurs	20
5	>	Les grandes actions menées par secteur	22
5.1	>	La formation	22
5.2	>	Le travail aérien	26
5.3	>	Le transport public	28
5.4	>	Les services	30
5.5	>	La maintenance	32
6	>	L'équipe à votre écoute	34
7	>	Ils témoignent	36
8	>	Engagé pour l'écologie	48
9	>	Les objectifs de demain	52
10	>	Adhérez au groupement	56

INTRODUCTION

DÉFENDRE L'AVIATION GÉNÉRALE ET SES PROFESSIONNELS

Le Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale (GIPAG) a été créé en 1963. Il est devenu au fil des années représentatif, à travers l'ensemble de ses adhérents, de tous les métiers et activités qui constituent l'aviation générale.



NOS VALEURS

Il présente une véritable diversité en matière de tailles d'entreprise, de types d'activités, de localisation géographique, mais également en matière de problématiques rencontrées sur le terrain par l'ensemble des adhérents. Ces dernières impactent de près ou de loin l'aviation générale.

Les réponses imaginées pour corriger ces dysfonctionnements doivent être élaborées, construites et pertinentes pour être retenues par les autorités

de tutelle, nationales ou européennes. Les remontées de terrain permettent également d'étendre au plus grand nombre les bonnes pratiques de certains, celles qui boostent l'efficacité des entreprises.

Le GIPAG s'appuie sur les compétences de ses membres. Tout cela constitue la richesse et la culture de notre groupement, ce qui lui permet d'être un interlocuteur crédible pour l'Administration sur toute question relative à l'aviation générale.



Le GIPAG France s'attache, depuis sa création, à défendre les intérêts des entreprises de l'aviation générale. Il agit dans ce sens selon trois axes :

> Informer

Il délivre une information permanente en direction des adhérents sur l'évolution de l'environnement réglementaire. Il informe également ses interlocuteurs institutionnels, nationaux ou européens.

> Convaincre

Le GIPAG s'efforce de développer une démarche constructive d'échange auprès des administrations afin d'obtenir une meilleure prise en compte des réalités de la profession

> Écouter et représenter

L'écoute active des adhérents fait partie de son ADN. Grâce à cela, en partenariats français et européens, il a toute légitimité pour mieux exposer les difficultés rencontrées au quotidien.

En souhaitant et en participant à la mise en œuvre d'une régulation économique et fiscale dans le cadre étendu de l'Europe, le GIPAG se positionne aujourd'hui, aux côtés de ses grands partenaires, comme un des interlocuteurs majeurs de la profession.

LE MARCHÉ DE L'AÉRIEN



L'avion est très certainement l'aéronef le plus connu au sein de l'aviation générale. Il peut être bi ou monomoteur. Sa configuration est, le plus souvent, soit aile basse ou aile haute. Son poids n'excède pas 5,7 tonnes. Son usage est dédié soit à l'aviation de loisir (aéro-club ou pilote privé propriétaire), soit au transport public. Pour cette utilisation, il peut être exploité au sein d'une compagnie aérienne (CTA, certificat de transporteur aérien) ou bien au sein d'un groupement d'intérêt économique (GIE). Il peut également être exploité dans le cadre d'un accord entre un pilote et un donneur d'ordre. Selon la situation, il peut être utilisé par un seul pilote (configuration monopilote) ou bien par deux pilotes (vol en équipage).



L'hélicoptère est un aéronef qui remplit toutes les missions d'un avion en matière de transport public ou d'usage à titre privé. La différence tient en grande partie à l'extraordinaire mobilité de l'hélicoptère par rapport à l'avion. Il peut, comme pour l'avion, être équipé d'un ou deux moteurs (moteur à piston ou turbine). Ses capacités de vol lui permettent d'être employé dans des configurations impossibles pour l'avion. Il peut se poser dans des zones qui ne nécessitent pas de piste d'atterrissage. C'est l'outil aérien dédié pour les interventions sanitaires au bord des routes ou bien en montagne pour le sauvetage ou le transport de charge à l'élingue.



L'Ultra Léger Motorisé est un aéronef de masse (max 525 kg en biplace) et de puissances modestes (max 100 ch) qui n'est pas certifié et donc qui ne dispose pas d'un certificat européen de navigabilité (CEN). À ce titre, il ne peut être utilisé pour des usages comme le vol de nuit ou le vol aux instruments ni comme appareil de transport public. Il peut parfois servir pour des missions qui sont habituellement dévolues aux avions. La réglementation très libérale dont il bénéficie explique en partie son succès auprès des propriétaires privés. Des aéronefs issus de l'ULM ont dernièrement été certifiés comme avions. Le propriétaire est également responsable du suivi technique de l'ULM.

LES ACTEURS



L'aérodrome/aéroport : un pôle d'emploi dynamique

L'aérodrome ou l'aéroport sont avant tout les infrastructures centrales de l'activité aérienne, qu'elle soit privée ou professionnelle. Ils accueillent la plupart des acteurs de la chaîne de valeur de l'aviation générale et d'affaires. À savoir : la maintenance, les services aux utilisateurs (contrôle, hangar, etc.), les exploitants d'aéronefs (privés ou pro), les organismes de formation, les constructeurs...



Les sociétés au sol, en vol et la formation

On entend par «sociétés en vol» les activités de transport public et de travaux aériens. Les «sociétés au sol», quant à elles, regroupent les constructeurs d'aéronefs, les centres de maintenance agréés ainsi que les centres de suivi de navigabilité. Les centres de formation (écoles ou clubs) sont les lieux d'apprentissage des métiers de mécaniciens et de pilotes. Ils sont implantés sur les terrains. D'autres centres de formation ne requièrent nullement un terrain : ingénieurs, métiers du sol, hôtesse, etc.



L'Aviation d'affaires

L'aviation d'affaires rassemble les sociétés et les particuliers qui utilisent l'avion ou l'hélicoptère en tant qu'outil de déplacement professionnel, soit en se dotant d'une flotte privée, soit en affrétant des vols auprès d'opérateurs spécialisés, soit encore en faisant appel aux sociétés qui proposent de la propriété partagée. Ce secteur d'activité diversifié est constitué de divers acteurs : constructeurs, exploitants, loueurs d'avions, aéroports, assistants en escale, centres de maintenance...

L'aviation générale

L'aviation générale regroupe en majorité l'activité du vol loisir effectué par des pilotes qui louent les appareils en club (voire à des particuliers) ou par des pilotes propriétaires. Parfois, les motifs d'utilisation de l'aviation peuvent être professionnels, mais toujours dans un cadre privé, celui des pilotes propriétaires. Ils utilisent les privilèges de la licence de pilote privé dont les critères sont clairs : exercer, sans rémunération, les fonctions de pilote d'avion, d'hélicoptères ou encore d'ULM. C'est également le secteur d'apprentissage des pilotes, clubs ou écoles.

Les aéro-clubs : la richesse du milieu associatif

Depuis plus d'un siècle, les aéro-clubs sont les lieux d'apprentissages du pilotage. Depuis la période de l'avant-guerre, ils ont très largement contribué, avec la période de l'aviation populaire, à faire de la France l'une des plus grandes nations aéronautiques au monde. Les «champs d'aviation» et leurs spectacles ont nourri les rêves de millions de personnes. La France représente aujourd'hui la 2e population de pilotes au monde avec plus de 45 500 pilotes et 18 300 élèves (tous types d'aéronefs confondus) présents dans les aéro-clubs.





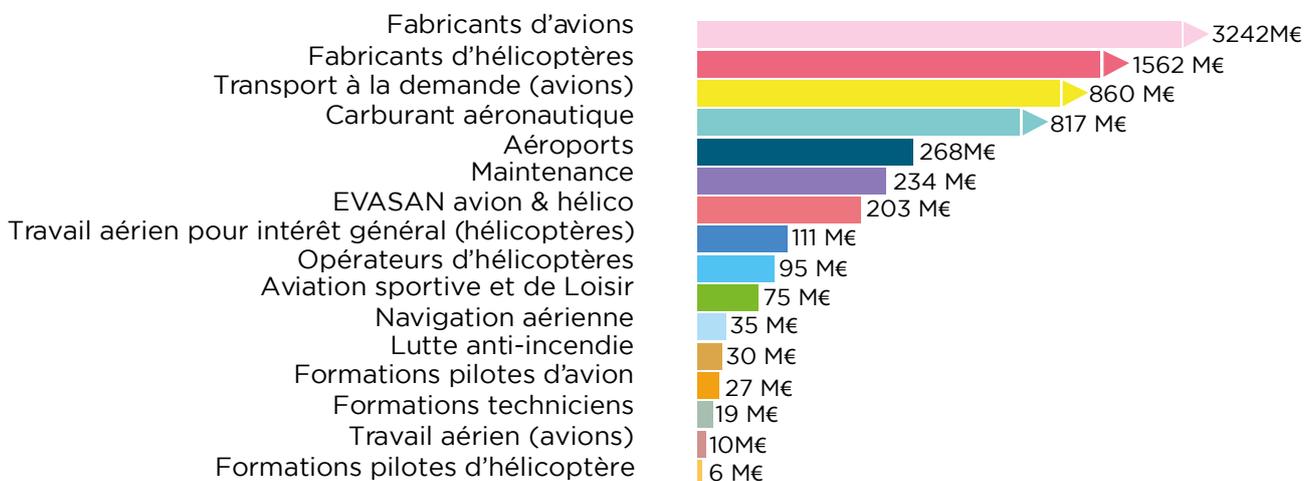
L'AVIATION GÉNÉRALE EN CHIFFRES

3.1 LES FAITS & LES CHIFFRES

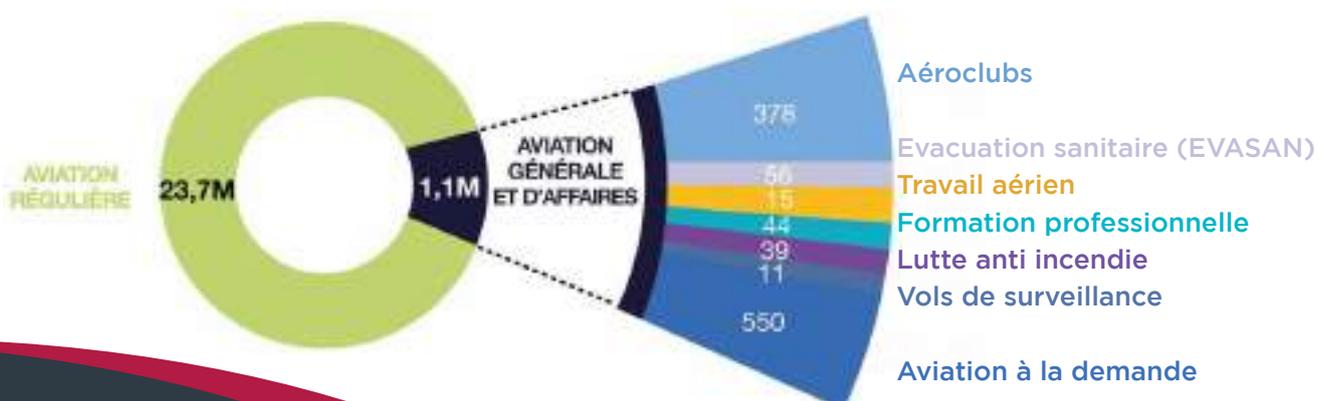
Une étude a été menée pour déterminer l'évolution du secteur de l'aviation générale dans toute sa diversité : vols moteur, planeurs, ULM, hélicoptères, aérostations, constructions et restaurations, aéromodélisme, parachutisme ou encore manifestations aériennes. Tous ces acteurs représentent un enjeu pour notre secteur bien particulier.

Les différentes données ci-dessous reportent le chiffre d'affaire de chaque filière en 2019 (Source Arthur D. Little) :

Chiffre d'affaire de l'Aviation générale en 2019 : 7 594 M€

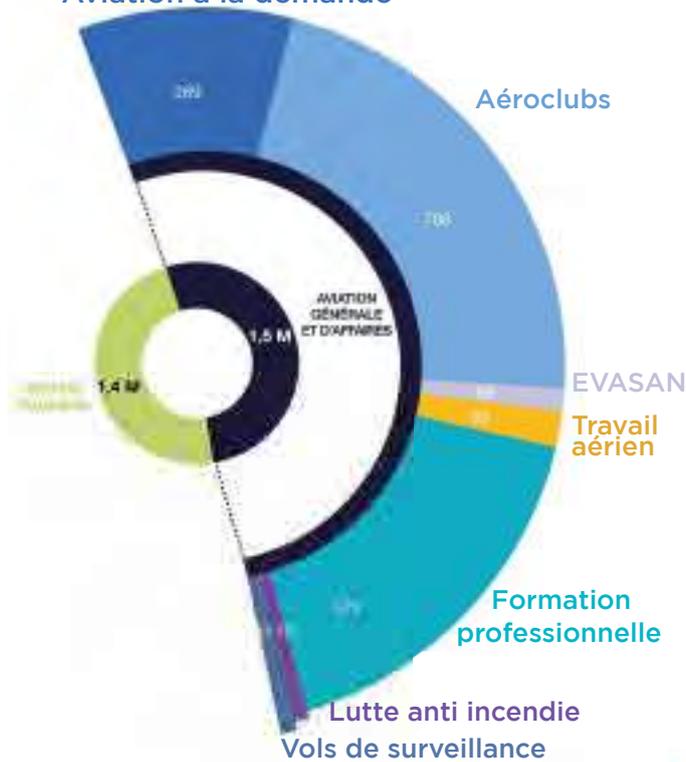


Les différentes données ci-dessous représentent l'émission de CO² en milliers de tonnes pour chaque secteur en 2019 (source Arthur D. Little) :



Nombre de mouvements de l'Aviation générale en 2019 : 1 527 M

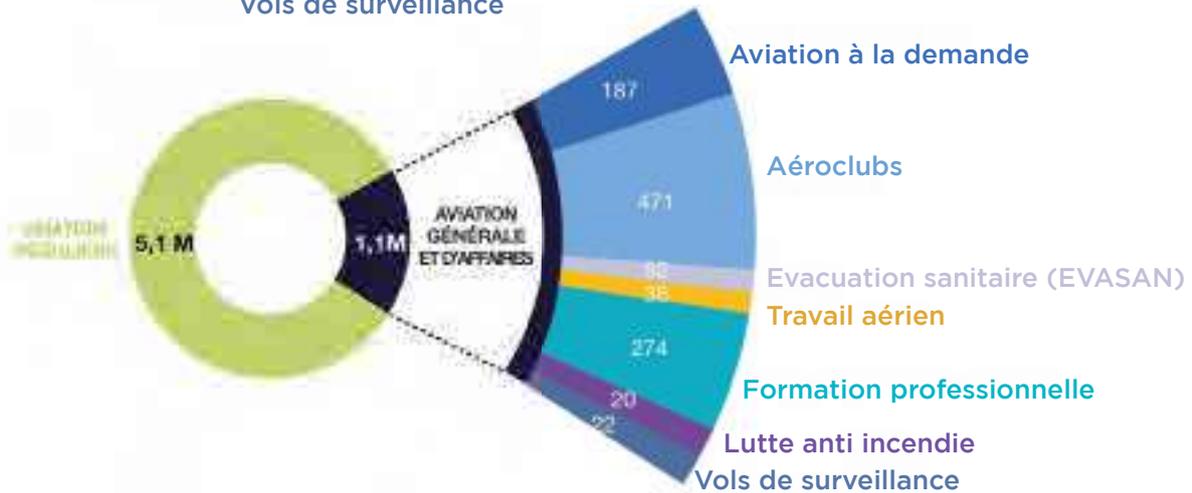
Aviation à la demande



Les différentes données ci-contre représentent les mouvements de l'aviation générale et d'affaires en milliers de mouvements en 2019 (source Arthur D. Little).

Nombre d'heures de vol de l'Aviation générale en 2019: 1, 064 M

Les différentes données ci-dessous représentent les heures de vol de l'aviation générale et d'affaires en milliers d'heures de vol en 2019 (source Arthur D. Little) :



3.2 ACTUALITÉ : LES PROBLÉMATIQUES

Le secteur de l'aviation générale, mais également celui de la petite aviation d'affaires est confronté aujourd'hui à deux types de problématiques : l'une structurelle, et l'autre conjoncturelle nettement plus récente, en grande partie liée à la pandémie et qui provoque une forme « d'aérien bashing », pouvant être préjudiciable à notre activité.

Complexification de l'espace aérien dédié à l'aviation générale, inflation procédurale permanente, sur-réglementation de la part des instances nationales et internationales, croissance des coûts d'entretien et d'exploitation (carburant, assurance, etc.) pénurie d'instructeurs de vol, de mécaniciens, parc avion vieillissant, etc. L'aviation générale connaît aujourd'hui un certain nombre de problèmes qui ne sont, heureusement, pas tous inéluctables.

particulièrement contraignantes.

Parmi les grands péchés de jeunesse de l'EASA, il y a une propension à prendre des décisions, sans avoir réellement consulté ceux qui allaient subir ou appliquer les réglementations. Cet impératif de sécurité s'est traduit par une inflation paperassière et une charge de travail supplémentaire qui ne sont pas directement productives. Il s'est également traduit par une croissance quasi obligatoire des effectifs... Cette exigence semble avoir été d'ailleurs plus appuyée en France que dans les autres pays, ce qui a pu créer une forme de concurrence déséquilibrée et préjudiciable à nos entreprises, cela dans un environnement très ouvert, puisqu'européen. Ces règles sont parfois totalement inadaptées.

Prenons un cas simple : les mécaniciens titulaires d'une licence Part 66. Pour des tâches proches de celles effectuées



Avant toute chose, on peut dire qu'il y a un avant et un après-EASA. La création de l'Agence européenne de sécurité aérienne est une étape majeure pour faire du transport aérien un moyen fiable de déplacement, notamment pour le transport public de passagers. Personne ne peut contester cet objectif. Toutefois, cette règle, et le dogme absolu de la sécurité aérienne ont imposé un cadre réglementaire et des méthodes

en atelier agréé de type Part 145, ils ne sont assujettis qu'à un niveau minimal de contrôle. De même, côté formation, les écoles étrangères, directement en concurrence avec les écoles françaises, ne sont pas assujetties aux mêmes règles ni au même souci de bien faire de notre administration. Cette croissance des procédures a eu aussi pour effet une croissance des coûts et parfois une perte de confiance des clients, peu sensibles à un environnement qui ne les concerne pas directement.



C'est le rôle du GIPAG de se saisir de ces problématiques afin d'apporter des réponses et propositions qui ont vocation à corriger ces dysfonctionnements. Comment ? En faisant remonter les informations du terrain, en organisant une réflexion collective s'appuyant sur les expertises de chacun, voire de spécialistes extérieurs, en valorisant les méthodes de résolution imaginées par les adhérents, en faisant intervenir d'autres groupes professionnels, mais, pour une bonne part, en sollicitant toutes les formes d'autorités administratives et réglementaires : OSAC, DGAC et EASA...

Le secteur de l'aviation générale est sur le plan de la marque employeur souvent défavorisé par rapport au transport aérien, c'est le cas des mécanos dont la pénurie dans notre domaine est préoccupante. On peut également parler de l'impossible harmonie entre Europe et USA qui conduit des ateliers à refuser l'installation sur avions de certains types de matériels, car le cadre réglementaire

chez nous ne le permet pas. À cela, il faut ajouter un problème de vitesse de réaction de l'administration au regard des exigences des professionnels du secteur, adhérents du GIPAG ou pas.

Depuis la pandémie, l'aérien est également victime d'un mouvement de fond de contestation qui ne saurait être justifié par les seules ambitions d'une catégorie d'hommes et de femmes politiques proches de la mouvance écologique. De manière excessive, ils voient dans l'aérien la cause de tous les maux climatiques. Dans un tel environnement tourmenté, le GIPAG est une sorte de boussole pour ses adhérents au travers de ses prises de position, de ses exigences, de ses soutiens et du nécessaire dialogue qu'il faut nouer avec toutes les parties prenantes. La force du groupement est là : chacun est dépositaire, par son action, par ses réponses, par ses réflexions et son adaptation (ou sa résistance) à son environnement, d'une partie de la réponse à adopter. Il nous faut réunir ces parcelles d'intelligence collectives. Il va sans dire que l'adhésion au groupement renforce toujours plus l'écho de la voix du GIPAG.



DÉCOUVRIR LE GIPAG

4.1 HISTORIQUE & TIMELINE

Le Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation générale a été créé en 1963. Il est représentatif aujourd'hui, à travers l'ensemble de ses adhérents, de tous les métiers et activités qui constituent l'aviation générale. Il y existe une telle diversité, car les problèmes rencontrés par chaque filière sont communs ou impactent l'activité d'un autre acteur de l'aviation générale : les ateliers de maintenance ont besoin de mécaniciens ; les constructeurs ont besoin de pilotes...

1947

La Chambre syndicale du commerce aéronautique est créée par une vingtaine de professionnels, dont le président Paul Legastelois.

1958

Lucien Querey et Pierre Sirbain provoquèrent une réunion de plus de 40 professionnels afin de créer un syndicat. Sous la pression des constructeurs présents, une majorité envisagea d'adhérer à la Commission d'Aviation Légère de l'U.S.I.A.S. Cette commission n'avait qu'un rôle consultatif. Le décès de Lucien Querey met un terme à cette commission.

1962

Pierre Sirbain reprit l'idée de Lucien Querey et monta un projet.

1963

C'est la création d'un syndicat professionnel affilié à la C.G.P.M.E sous le nom de Syndicat National des Industriels, Réparateurs et Fournisseurs de l'Aviation Légère (S.N.I.R.F.A.L). Les fondateurs furent 3 constructeurs, 3 réparateurs et 1 fournisseur :

- > Société des AVIONS FOURNIER (René Fournier)
- > SCINTEX AVIATION (Mr Vhernes)
- > Société des AVIONS WASSMER (Mr Dumont)
- > AERO SERVICES PYRÉNÉES (Pierre Lamarque)
- > AERO SERVICE RÉPARATIONS (Mr Ginoux)
- > Etablissements VALLADEAU (Mr Valladeau)
- > COMPTOIR FOURNITURES AÉRONAUTIQUES (Pierre Sirbain)

La politique du premier président monsieur Dumont s'appuya essentiellement sur les besoins des constructeurs ce qui entraîna une certaine réticence des réparateurs et une opposition importante de l' Union syndicale des industries aéronautiques et spatiales (U.S.I.A.S). Les premières années furent donc difficiles et le recrutement très lent. L'effectif ne dépassait pas les 25 membres.

Devant des difficultés accrues, M. Dumont se retire en 1969. L'assemblée générale élit un nouveau conseil d'administration et choisit Pierre Sirbain comme président. Ceci entraîne une modification conséquente de la politique suivie où les constructeurs ne sont représentés plus que par leurs stations-services, amenant enfin de l'unité et de la cohésion au sein du syndicat.

1970

Le SNIRFAL participe à l'étude d'un nouveau règlement d'entretien suite à la demande du SGAC (Ancienne DGAC). 3 sections furent créées : section réparation, Travail aérien et Radio.

1972

Déploiement de l'activité de gestion et de recrutement d'adhérents. Le terme « Aviation Légère » est remplacé par « Aviation générale », le SNIRFAL devient le SNIPAG.

1974

Les progrès accomplis depuis 1970 permettent au SNIPAG de se présenter devant les autorités de tutelle avec plus de 80 membres et une organisation parfaitement structurée lors de l'Assemblée générale..

1976

Suite à des ennuis de santé, le président Pierre Sirbain se retire pour laisser sa place à M.C. François, Dirigeant de l'atelier François Air Service à Nancy. Il assurera la présidence du SNIPAG jusqu'en 1988.

1988

Bob Lethous de Finistair succède pendant 2 ans à Clément François.

1990

Gérard Pic , Fondateur d'Aéropyrénées prend la présidence. Il marquera sa présidence, entre autres, par l'écriture d'un Livre blanc portant sur la concurrence faite par l'ENAC aux écoles de formation de pilotes.

2007

Françoise Horiot est élue Présidente. Entre-temps, le SNIPAG est devenu GIPAG.

2021

Ghislaine Barrère est élue Présidente.



4.2 LES GRANDES MISSIONS

L'ÉCOUTE

Comprendre, connaître et répondre. La connaissance des problématiques de nos adhérents est l'acte fondamental qui sous-tend toute notre action. L'écoute est la première vertu de notre groupement. Il faut plonger dans l'activité de nos membres pour savoir leurs réalités. C'est pour cela que nous avons choisi des responsables de section, déjà parfaitement au fait du fonctionnement des entreprises appartenant à leur sphère. L'écoute, c'est la première étape du retour d'information pour apporter des réponses pertinentes en matière de savoir-faire. Cette écoute est naturellement tournée vers les partenaires institutionnels du GIPAG : administrations européennes ou nationales, voire également, nos homologues dans les autres pays.

LA PROSPECTIVE

En qualité d'acteur majeur du secteur de l'aviation générale, de loisirs et d'affaires, le GIPAG a vocation à suivre, encourager et soutenir toutes les initiatives qui permettront à l'aviation de continuer à jouer pleinement ses différents rôles : relier les hommes, les faire rêver et leur donner un métier. Il faut prendre la parole pour dire combien une solution d'avenir, disruptive ou pas, est pertinente. Il est également important pour notre groupement de comprendre, et d'imaginer l'avenir afin de mieux l'expliquer à nos adhérents et de les associer à la mise en œuvre de ces solutions.

L'INFORMATION

C'est l'une des autres missions du GIPAG : être en veille 360 sur toutes les lois, les règlements, les prises de décision que nos administrations de tutelle, mais également nos gouvernants peuvent prendre. Il faut analyser et digérer cette information pour la rendre plus pratique, plus intelligible pour nos adhérents. Cette information a pour vocation d'assurer leur adaptation à un environnement réglementaire régulièrement « enrichi ». Notre objectif est la pérennité de nos membres, afin de conserver à l'aviation générale, de loisirs et d'affaires, toute sa place et son utilité.

LA DÉFENSE D'INTÉRÊTS ET LE LOBBYING

Défendre, c'est là encore, l'une des missions indispensables à l'action d'un groupement utile à ses membres. En dehors de toute prise de position dogmatique, le GIPAG entend porter la parole de ses adhérents, partout où il aura la possibilité d'être audible. Au plan européen, ECOGAS (voir infra) donne à notre groupe une capacité de mettre dans la lumière les conséquences sur l'activité des réglementations écrites souvent un peu trop loin du terrain. Le GIPAG intervient également au plan national auprès de nos administrations. Mais, quand cela est possible, il intervient auprès des élus locaux qui, souvent, sont le porte-voix des problématiques de terrain. Il convient de montrer au plus grand nombre que chaque adhérent dans son exploitation quotidienne contribue à faire vivre un écosystème indispensable à notre aviation et notamment l'aviation de ligne.

4.3 LES VALEURS

Depuis plusieurs années, le GIPAG s'est doté d'une charte des bonnes pratiques. Nous n'avons pas cédé sous la pression d'une quelconque mode. Il nous est apparu nécessaire d'aller vers cette démarche qualité pour une bonne raison : affirmer notre engagement envers nos clients. Quel est cet engagement? Celui

d'un alignement total entre les propos et les actes. La finalité est naturellement de rassurer un client et de lui offrir une vraie transparence sur nos interventions. Cette charte a également vocation à nous rassembler. Elle est un guide des pratiques



CHARTRE DES VALEURS

**EN ADHÉRANT AU GROUPEMENT DES INDUSTRIELS
ET PROFESSIONNELS DE L'AVIATION GÉNÉRALE**

S'ENGAGE À RESPECTER LES PRINCIPES SUIVANTS

L'ÉCOUTE ET LA SATISFACTION DU CLIENT

L'adhérent du GIPAG prodigue un accueil personnalisé à ses clients, il est à l'écoute de leurs demandes, il leur apporte les meilleures solutions fondées sur une profonde compréhension de leurs besoins, leur communique toutes les explications quant aux travaux proposés et réalisés. Il met en oeuvre tous les moyens appropriés pour satisfaire ses clients dans toute situation dans le cadre de la réglementation en vigueur.

LA TRANSPARENCE ET L'INTÉGRITÉ

L'adhérent du GIPAG remet des Conditions Générales de Vente ainsi qu'un devis en amont de toute prestation. Il maintient un haut degré d'intégrité et de déontologie dans toutes ses relations d'affaires et exige de ses sous-traitants la transparence, la clarté, la réactivité et la loyauté.

LA QUALITÉ PROFESSIONNELLE

L'adhérent du GIPAG rédige et tient à jour un manuel qualité ou un manuel d'entretien applicable au sein de l'entreprise, partagé par l'ensemble de ses collaborateurs. Il exerce l'ensemble de ses activités dans le respect des réglementations, des règles de l'art et des usages en vigueur ainsi que des agréments obtenus.

L'AMÉLIORATION PERMANENTE

L'adhérent du GIPAG met en oeuvre un processus d'amélioration continue pour apprendre de ses erreurs et capitaliser sur l'expérience acquise en vue d'atteindre un degré de professionnalisme toujours plus grand. Il mutualise avec les autres entreprises du GIPAG ses retours d'expérience dès que cela peut servir à l'intérêt commun de la filière. Il forme au mieux et assure le suivi régulier de formation de ses collaborateurs : formation initiale, formation continue et perfectionnement.

LA RESPONSABILITÉ

L'adhérent du GIPAG met tout en oeuvre pour promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité de manière générale vis-à-vis d'autrui, de ses clients, de ses donneurs d'ordres, fournisseurs et partenaires. Il justifie d'une couverture d'assurance Responsabilité Civile Professionnelle pour l'exercice de ses activités pour la bonne protection d'autrui : clients, fournisseurs, donneurs d'ordres, collaborateurs et de l'entreprise elle-même.

LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

L'adhérent du GIPAG s'ingénie à respecter l'environnement.



LES GRANDES ACTIONS MENÉES PAR SECTEUR

5.1 LA FORMATION

Il existe au sein du GIPAG plusieurs organismes de formation aux métiers de pilotes. Ce sont, le plus souvent, des adhérents historiques qui ont accompagné les ateliers de maintenance ayant décidé de se rapprocher. Ce secteur n'a pas échappé aux grands mouvements réglementaires des deux dernières décennies. Il y a eu les «JAR FCL» au début des années 2000, suivi par la création de l'EASA. Les écoles ont dû se fondre dans un corpus réglementaire très exigeant, nouveau et européen.

Le premier bénéfice de ces changements a été d'harmoniser, à une échelle supra nationale, les cursus de

formation, les exigences, et à l'arrivée, de créer finalement une licence européenne.

L'intérêt était d'offrir aux élèves pilotes la possibilité de se former partout en Europe : cela leur donnait un choix plus vaste pour trouver leur école et notamment des organismes avec un enseignement en anglais. Ce dernier critère a d'ailleurs poussé certaines écoles françaises à développer des cours en anglais. Ce passage réglementaire a demandé un travail colossal de mise aux normes, avec, là encore, une inflation paperassière auxquels les responsables n'étaient pas préparés. Il a fallu embaucher du personnel, inscrire la maintenance des



appareils dans le périmètre d'un agrément PART 145, déposer officiellement des programmes après de la DGAC, faire homologuer les appareils de simulation, lancer des processus de surveillance interne, le tout devant faire l'objet d'un audit régulier par les organismes de contrôle, plus précisément OSAC. Bref, un arsenal de mesures digne d'une compagnie aérienne.

Tout au long de cette mise en place, le GIPAG a accompagné ses adhérents au travers du groupe de travail « Formation ». Comme pour les autres secteurs, la veille du groupement s'avère encore aujourd'hui capitale, surtout dans un secteur qui est en permanence soumis à une concurrence exacerbée des autres écoles. Le secteur de la formation est devenu une activité économique qui attire les convoitises « d'aventuriers » de l'aérien, flairant une bonne opportunité de développement. Ce secteur est également affecté par une employabilité aléatoire que les compagnies ne savent pas prévoir pour anticiper leurs besoins. Il convient de souligner l'action du GIPAG qui a permis de récupérer la taxe sur les carburants au même titre que les compagnies aériennes par exemple.



La possibilité d'un partenariat institutionnel entre organismes de formation et employeurs potentiels, compagnies ou société de travail aérien, a été mainte fois sollicitée, de manière informelle, par le GIPAG. Par ailleurs, notre groupement n'a cessé également de s'interroger sur l'existence d'une École d'État (ENAC) qui, disposant d'un budget abondé par celui-ci (et bien supérieur à celui de la plupart des écoles), se place, de fait, en position de force pour conquérir des marchés extérieurs.



De même, Air France continue de recruter des EPL sortant de cette école, sans jamais considérer que les organismes français étaient en mesure de présenter leurs élèves. Une voie du dialogue pourrait toutefois s'ouvrir, notamment avec l'Association des Professionnels navigants de l'Aviation (APNA). Le GIPAG reste un ardent militant d'une relation institutionnelle entre les organismes et les compagnies, tout comme il préconise le développement des « bonnes pratiques », à savoir un comportement éthique des responsables, aligné sur la charte de valeurs du groupement. Le grand enjeu de demain est très certainement la prise en compte des exigences environnementales qui ne manqueront pas d'affecter nos activités.

Ainsi, les menaces qui pèsent sur l'essence de type Avgas doivent conduire les écoles à envisager d'utiliser des appareils-écoles utilisant du carburant automobile, c'est à dire équipés de moteur Rotax. Une école a déjà franchi le pas : l'économie de carburant. Le gain est d'environ de 15 à 18 litres. Cela représente également un tonnage de CO2 en moins dans l'atmosphère.

En matière d'équipement, plusieurs initiatives et projets concernent des

avions électriques. Cette voie porte certainement une solution d'avenir, toutefois cette dernière n'est pas encore prête et finalisée, mais surtout pas (encore) adaptée à nos besoins. Il existe une version certifiée d'un avion-école, Le Velis, mais son usage reste limité. Sous le même registre de la réduction de l'empreinte environnementale, d'autres secteurs concernent bien d'autres aspects de l'activité des écoles : numérisation étendue des documents, recyclage...

Il existe aujourd'hui un label (Le label Pro-tarmac), qui valide l'alignement et l'engagement des entreprises du secteur aéronautique avec ces enjeux. Pour les membres du GIPAG indispensable, il fait sens qu'il doit être déployé au sein des organismes de formation également.

Dans ce domaine également, l'action du GIPAG va devoir être fédératrice. Il existe des organismes de renom pour la formation de pilotes, certains ne font pas encore partie du groupement, mais leur mode d'organisation et leur business model intéressent tous les autres. Là, également, il nous faut expliquer au grand public notre raison d'être et notre apport dans notre société.





5.2 LE TRAVAIL AÉRIEN

Le travail aérien est constitué par toutes les activités d'opérations en vol qui ne sont pas du transport aérien de personnes, ce que l'on appelle communément du transport public (voir infra). Toutefois, cette activité aérienne constitue une grande part des missions professionnelles de l'aviation générale. Les principales concernent avant tout de la surveillance d'installations terrestres, visibles ou enfouies, de la cartographie en trois D, infrarouge ou volumétrique, bref de la collecte de données par les aéronefs, avions ou hélicoptères.

La connaissance des caractéristiques d'un territoire et de son évolution est précieuse pour de nombreux clients : collectivités territoriales ou grandes entreprises nationales. Ainsi, avec les données recueillies, elles peuvent planifier des aménagements d'infrastructures,



surveiller des récoltes, l'application de règlements agricoles sur des terres cultivables, calculer des volumétries pour des travaux, déterminer les zones de déperdition de chaleur notamment en ville. Les informations obtenues du ciel sont donc très utiles, d'autant que les moyens de captation et de recueil ont considérablement évolué. GDF surveille des kilomètres de canalisations de son réseau de gaz. Elle traque toutes

modifications sur ses installations : effondrement, glissement de terrain, végétation invasive.

La SNCF procède à la même surveillance de son réseau et son intégrité, en plus de tout son dispositif terrestre d'alerte; elle recherche toutes les modifications susceptibles d'entraîner une perturbation de son exploitation. EDF procède exactement de la même manière, mais l'entreprise utilise plus facilement des hélicoptères. On pourrait citer également le travail de surveillance des activités humaines par exemple celle des pêches au profit des comités de pêche locaux. On tente d'y repérer des activités illicites. On pourrait citer encore des exemples sur cette activité. On range aussi dans le travail aérien, les séances de prises de vue, les relais radio pour des épreuves sportives, etc. Le commun des mortels n'est pas toujours au fait de ces usages spécifiques des aéronefs.

Depuis la création de l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA), ces activités sont beaucoup plus encadrées que par le passé. La compétence de l'agence est supra territoriale, ses décisions s'imposent aux autorités nationales. Elle permet toutefois dans de nombreux cas de prendre l'avis des usagers. La complexité des règlements n'est pas toujours facilement compréhensible, la barrière de la langue anglaise est également un frein supplémentaire. Dans ce domaine précis, le GIPAG joue un rôle essentiel auprès de ses adhérents et même sur certains sujets, pour toute la profession. En effet, ses membres et plus exactement les responsables de commission sont en contact permanent avec les autorités, DGAC et OSAC, ainsi que la FNAM (Fédération nationale de l'aviation marchande) pour comprendre les textes de l'EASA, voire les amender quand cela est possible.



5.3 LE TRANSPORT PUBLIC



C'est l'activité la plus connue de l'aérien : le transport de passagers. Elle est mieux identifiée par le grand public quand on fait référence aux grandes compagnies aériennes, comme notre compagnie nationale Air France ou British Airways, voire les régionales à l'image de HOP!

En marge de ces entreprises, il existe de plus petites compagnies qui opèrent des vols avec des avions (modules) de taille modeste et pour des destinations régionales, intra-hexagonales. Cette limite géographique est liée non pas à l'avion (qui peut aller au bout du monde avec du carburant), mais plutôt à la typologie de la demande de transport. Les principaux clients de cette aviation sont le plus souvent les chefs d'entreprises dont le temps est compté. Ils veulent se déplacer rapidement d'un point à un autre, sans les contraintes inhérentes aux grands aéroports et parce que ce type d'aviation permet en général de se poser dans des zones urbaines non desservies par la « grande » aviation de ligne.

On est là dans le secteur de l'aviation d'affaires. Naturellement, les chefs d'entreprises ne sont pas les seuls usagers de cette aviation, il y a des particuliers qui veulent eux aussi gagner du temps et

de la flexibilité pour leurs déplacements. Cette activité de transport de transport de passagers s'exerce principalement au sein de compagnies qui disposent d'un certificat de transporteur aérien (CTA). On peut alors officiellement parler d'activité de transport public. La définition plus précise est : « Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux. L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, annexés au présent code ».

Il existe d'autres formes plus souples sur le plan réglementaire : le transport de passagers dit « privé ». Le passager n'achète pas un billet, mais une prestation globale : il loue un avion et se paie les compétences d'un pilote professionnel pour son compte personnel. S'il est accompagné, l'accès à bord doit s'effectuer à titre gratuit ou dans le

cadre du partage de frais. On trouve ce type de transport dans le cadre d'une entreprise qui détient une part d'avion qui lui appartient à un groupement d'intérêt économique (GIE). Il existe des plateformes qui se contentent de mettre en relation des passagers d'un côté et de l'autre des loueurs d'avions (coque nue) et des pilotes professionnels vendent leur prestation de pilote.

On peut considérer qu'une partie de ces appareils appartiennent à la catégorie de l'aviation générale même s'il n'existe pas de limite usuelle à ce groupe. On y englobe généralement les avions de moins de 5,7 tonnes. Certains adhérents exercent une activité de transport, mais cela reste une activité limitée compte tenu des contraintes sous-tendues par cette exploitation. Le GIPAG est naturellement, de par l'activité de certains de ses membres, en veille sur ce secteur, à l'image du travail aérien.

Le transport aérien national et international est lancé dans une politique active de réduction de son empreinte carbone. C'est également l'objectif des grands constructeurs qui veulent pouvoir voler à l'hydrogène à l'horizon 2035. Au sein de l'aviation générale, il existe également une volonté d'aller vers une aviation plus respectueuse de la planète. C'est la raison qui pousse un certain nombre de constructeurs à s'orienter

vers des motorisations électriques et hybrides. Même s'il n'existe qu'un seul appareil électrique certifié sur le marché, le Velis, ce secteur de « l'aviation propre » a de l'avenir. Plusieurs contraintes pèsent sur ces projets. Le premier est financier; il faut de grandes levées de fonds pour passer au stade industriel, c'est le point faible des projets actuels. La seconde contrainte est le niveau de sécurité auquel vont prétendre ces constructeurs : il y a, en effet, une grande différence entre l'aviation de loisir et la professionnelle. Pour cette dernière, le niveau d'exigence sera naturellement nettement plus élevé.

Il peut se passer un certain temps avant que les avions de la génération actuelle de notre secteur soient remplacés. Les membres de l'équipe dirigeante du GIPAG regardent bien sûr avec grand intérêt tous les projets d'avions dé-carbonés. Il sera très certainement nécessaire d'expliquer, sinon d'éclairer, les adhérents du groupe sur ces mutations à venir. Accompagner est le maître mot. Plusieurs contraintes pèsent sur ces projets. Le premier est financier; il faut de grandes levées de fonds pour passer au stade industriel, c'est le point faible des projets actuels. La seconde contrainte est le niveau de sécurité auquel vont prétendre ces constructeurs: il y a, en effet, une grande différence entre l'aviation de loisir et la professionnelle



5.4 LES SERVICES

Outre la veille sur les textes réglementaires et l'information des adhérents, le GIPAG propose également un dispositif particulièrement utile pour des professionnels de la technique et/ou des chefs d'entreprise qui ont une activité commerciale : un service de protection juridique et une assurance Responsabilité Civile Professionnelle dédiés à leur activité. L'intérêt d'une telle protection n'est plus à démontrer puisque 80 % des membres avaient fait part d'un intérêt motivé lors d'une enquête menée auprès d'eux.

Curieusement, les organismes de maintenance ne font pas partie des professions réglementées obligées de s'assurer. Toutefois, cela fait partie du bon sens, car en cas d'accident/litige/sinistre, il faut être capable d'indemniser les victimes et l'assurance permet de prendre en charge les conséquences financières qu'un professionnel ne peut pas assumer seul...

De plus, la charge mentale que représente un litige s'ajoute à la liste interminable des tâches quotidiennes endossées par les dirigeants de ces structures très encadrés par la réglementation. Le principe est : « pas

besoin d'attendre les ennuis pour se couvrir». Tous ceux qui ont eu des litiges ont pu comprendre assez vite les bienfaits de cette protection. Tout d'abord, elle fournit une information juridique actualisée, liée à la veille qu'exerce le courtier AIR COURTAGE ASSURANCES sur le secteur de l'aviation générale, mais pas seulement. Elle propose aussi une assistance technique pour la rédaction de contrat, actes administratifs, etc.

La vocation de la protection est d'abord de définir une stratégie en cas de litige potentiel ou avéré. Elle vise avant tout à ouvrir un dialogue entre les parties prenantes, dans la plupart des cas, cela peut suffire. Les conflits et divergences de point de vue peuvent également impliquer les autorités et notamment les conséquences d'une perte d'agrément par exemple. L'assuré qui conteste cette décision voit ses frais pris en charge : avocat, nomination d'experts, ainsi que tous les frais inhérents à la procédure.

On ne peut écarter l'existence de clients plus ou moins procéduriers qui peuvent contester la pertinence d'une intervention, son déroulé, voire une modification possible des caractéristiques d'un aéronef. Là encore,



l'assurance recommandée par le GIPAG prend en charge les frais d'avocats et d'expertise. Parfois, cette aventure judiciaire peut conduire un professionnel à revoir ses procédures lorsqu'il prend en charge un appareil en s'entourant de conditions particulières (Examen plus ou moins poussé et notifié de l'appareil avant l'entrée en maintenance). Parfois, une réclamation d'un client, d'un fournisseur ou d'un tiers peut survenir. Par exemple, celle d'un assureur d'un aéronef ayant été détruit suite à un accident où la responsabilité de l'atelier a été établie... L'assurance RC PROFESSIONNELLE recommandée par le GIPAG a alors vocation à intervenir et à indemniser en lieu et place du professionnel les conséquences financières dont celui-ci est responsable.

Cette protection en cas de faute, erreur, négligence, omission est dispensable en cas d'accident. Tout professionnel sérieux ne peut exercer sans et la Charte du GIPAG comporte un engagement de ses signataires à contracter une telle assurance. Elle couvre également à titre accessoire les risques terrestres d'exploitation, sans lien direct nécessaire avec l'activité aéronautique, mais qui sont essentiels pour couvrir notamment la faute inexcusable de l'employeur. Ainsi,

dans notre société hyper judiciaire, nous avons tout à gagner à nous fédérer pour mieux maîtriser nos risques. Grâce au retour d'expérience sur les litiges/accidents subis par les uns et les autres, échanger et diffuser nos bonnes pratiques est primordial. Cette démarche de diffusion du savoir doit permettre aux adhérents de se prémunir de situations litigieuses. À ce titre, les conditions générales de vente peuvent contenir des recommandations et mieux encadrer le périmètre de nos responsabilités, tous les adhérents n'ont malheureusement pas encore établi ce document; c'est aussi l'une des démarches de l'assistance juridique que d'inciter les professionnels à rédiger le document.

En marge de ce service majeur, le GIPAG se saisit dans tous les cas des problématiques qui impactent ses membres. À ce titre, il crée des groupes de travail qui suivent systématiquement les problèmes soulevés par les adhérents. Ainsi, on compte un groupe de travail pour les points de passages frontaliers, pour le travail aérien, les vols de contrôle de maintenance, la cartographie des risques, la maintenance, l'aéroportuaire, etc. Ses adhérents spécialistes créent également des documents techniques pour ceux qui n'auraient pas les ressources nécessaires.



5.5 LA MAINTENANCE

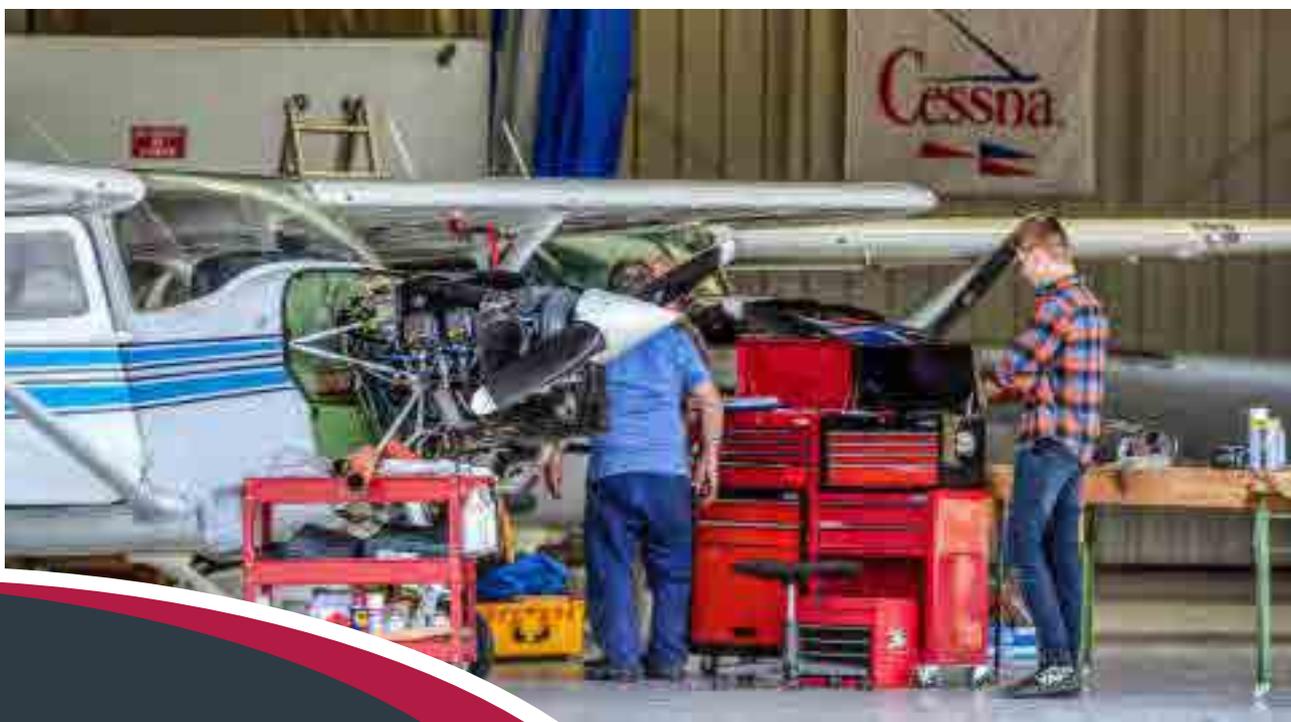
C'est certainement le secteur d'activité le plus important de notre domaine. Il est au centre de la notion de sécurité des vols et donc de la fiabilisation de toute l'activité aérienne, privée ou professionnelle. C'est même à partir de ce secteur que notre groupement s'est constitué; il fallait fédérer les ateliers qui exerçaient leur activité de manière disséminée tant sur le plan fonctionnel que sur le plan géographique. Il fallait cesser d'être inaudible. Durant des années, les interventions s'effectuaient selon des règles qui s'appuyaient sur l'expérience et sur des documents techniques qui faisaient foi en matière de maintenance.

Techniquement, cela consiste à maintenir la navigabilité des aéronefs. En 2003 a été créée l'agence européenne de sécurité aérienne (EASA). Son objet est contenu dans son libellé : harmoniser, voire créer des règles au plan européen ayant pour objectif d'atteindre un haut niveau de sécurité sur tout ce territoire. Cette feuille de route s'est appliquée à la construction, la circulation et la maintenance des avions de ligne avant d'être déclinée au reste de l'aviation : l'aviation d'affaires et générale, notre principal secteur d'intervention. Il fallait un pouvoir coercitif puissant pour imposer une harmonisation européenne. Cette puissance réglementaire s'est même au fil

des années imposée aux autorités de l'aviation civile des pays membres. Elles ont perdu leur pouvoir de « légiférer », mais, s'appuyant sur leur expertise, elles sont devenues des interlocutrices privilégiées de groupement comme le nôtre.

Cette mise aux normes réglementaire s'est traduite par une complexité accrue des règles applicables à tous le secteur et leur inadaptation à notre petite aviation, sans parler d'une inflation paperassière inouïe imposant une nécessité pour les entreprises d'accroître leurs effectifs. Très tôt, le GIPAG s'est fait le porte-parole de ses membres pour expliquer aux autorités de l'aviation civile les difficultés de compréhension des règles et de leur mode d'application. Il fallait également leur faire remonter tous les particularismes d'un écosystème, très éloigné du transport aérien.

Au fil des années, l'Agence a fini par reconnaître un vrai manque de souplesse et a mis en place des procédures plus ouvertes aux remarques, pour peu qu'elles soient formalisées. La DGAC est devenue une sorte de partenaire dans ce long processus. Le GIPAG s'est adapté. Il exerce en permanence une veille réglementaire des textes nationaux et européens en s'appuyant notamment sur les services de la Fédération nationale de l'Aviation





Marchande auquel il est adhérent. Son principal rôle est d'expliquer. D'un côté, il doit vulgariser auprès de ses membres le contenu des textes, de l'autre, il recense auprès des membres les difficultés de leur application. Toutefois, rien n'est jamais gagné avec l'EASA. ECOGAS, «European Council of GA Support» ou encore Conseil européen des associations de l'aviation générale a été mis en place précisément pour atteindre L'EASA de manière officielle et obtenir une autre voie d'accès afin de faire remonter des problématiques locales.

Les membres du GIPAG reconnaissent que le travail d'argumentation et de veille du groupement a permis d'assouplir nettement les relations avec les autorités aéronautiques françaises, la DGAC et OSAC, notamment concernant les écarts de niveau 1, ceux qui menacent le plus directement un atelier. Les adhérents estiment qu'ils ont enfin «droit au

chapitre» et qu'ils sont partie prenante dans les décisions des autorités, cela grâce à la notoriété du GIPAG. Parmi les autres actions d'importance, on peut citer également l'intervention très régulière, voire permanente, auprès d'OSAC pour que les licenciés Part66 travaillant sans Agrément soient l'objet d'une forme d'audit.

De même, le groupement a obtenu que pour les avions anciens US, un document édité par la FAA (AC 4313) soit reconnu par OSAC pour la maintenance de ces appareils qui ne dépendent pas de l'Union européenne. Un groupe de travail «maintenance» au sein du GIPAG s'efforce d'étudier tous les textes de l'EASA et de proposer des amendements en partenariat avec d'autres associations, dont le Syndicat national des exploitants d'hélicoptères (SNEH). Pour les adhérents, le GIPAG, par ses actions, justifie pleinement son existence.



L'ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE

Le GIPAG s'est évidemment organisé pour placer à la tête des différentes commissions des responsables directement impliqués dans l'activité qu'ils sont censés représenter. Ce sont des membres qui s'appuient sur une culture et une connaissance du milieu qui renforce leurs connaissances des dossiers et de la façon de dont les traiter. Ce savoir-faire offre une double crédibilité à la fois auprès des adhérents, mais également auprès des interlocuteurs institutionnels de notre groupement.

Ils disposent de leur propre réseau de contacts : élus, relais locaux, députés, etc. Ils ont vocation naturellement à recevoir les doléances de tout ordre et d'en apprécier la pertinence. Ils sont impliqués directement dans la défense des adhérents, tout en jouant quand cela est possible les médiateurs entre

les administrations et les administrés. Toutefois, ces commissions ne sont pas ces territoires réservés, leurs responsables espèrent toujours susciter des vocations d'avocat de la cause aéronautique et de ceux qui la font vivre.

Ghislaine BARRERE préside ce groupement. Professionnelle de l'aérien depuis de longues années, c'est une authentique passionnée par cette aviation à laquelle elle a consacré toute sa vie.

Les temps forts de la vie du GIPAG sont naturellement les assemblées générales annuelles qui permettent par-delà des contacts déjà initiés tout au long de l'année d'avoir une relation directe avec les administrations, nationales ou internationales. Tous ces responsables font partie du conseil d'administration.





Ghislaine Barrère,
Présidente du GIPAG



Françoise Horiot,
Membre du conseil d'administration



Emile Escalé,
Membre du conseil d'administration



Bruno Callabat,
Travail aérien

Le conseil d'administration (suite)

Fabien Desmurs,
Part 145

Philippe Langlois,
Maintenance Part M/F

Alexis Girodana,
Travail aérien

Jacques Cailles,
Aéroport

ILS TÉMOIGNENT



Jacques CALLIES

L'organisation professionnelle qu'est le GIPAG a toujours été incarnée par des présidences charismatiques. Irrésistibles. Et quand Françoise Horiot, l'actuelle présidente, vous suggère de témoigner, il ne s'agit pas d'un vœu pieux mais d'un ordre !

Jacques Callies, administrateur et directeur de la publication Aviation et Pilote.

« J'ai adhéré au GIPAG quand il s'appelait encore SNIPAG, pour Syndicat national des industriels et professionnels de l'aviation générale, à la suite d'une de ces assemblées générales qui accueillait parfois la presse, et pendant laquelle le président de l'époque, Gérard Pic, m'avait invité à le rejoindre : comme pilote et propriétaire d'avion engagé au sein de l'AOPA, mon approche "utilisateur" et mon expérience "client" lui avaient sans doute semblé utiles pour alimenter les débats. Il fallait déjà y voir le signe d'ouverture d'esprit d'une association marquée au sceau de l'imagination collective. Une fois élu au conseil d'administration, j'ai pu mesurer pendant plus de 30 années le travail d'analyse et de réflexion fourni par tous. En tant que pilote IFR, l'un reste essentiel de mon point de vue, à avoir son militantisme pour l'IFR privé, un domaine réservé aux professionnels lorsque je l'ai passé. Ce combat a été porté par

Gérard Pic et Guy Martin, appuyé par le Groupement à une époque où notre Administration et le SNPL doutaient du bien-fondé d'une telle action alors qu'elle allait, de leur point de vue, dans le sens de la sécurité des vols, ce que personne ne conteste plus aujourd'hui. En matière d'entretien des avions, j'ai pu évaluer la pertinence des prises de position du GIPAG, au fil des ans, et la pugnacité de ses dirigeants en matière de sécurité. Sur les sujets qui touchent à la maintenance, les responsables de commissions savent à la fois lire les textes, et réagir aux décalages possibles d'une réglementation au plus haut niveau. À Cologne ou à Bruxelles, on n'a pas toujours accepté facilement les contestations du GIPAG, seule la pugnacité de ses "champions" est parvenue à faire bouger les lignes quand il le fallait, et cela vaut également pour notre administration de tutelle lorsqu'elle tardait à adopter les mesures idoines. Un autre intérêt majeur du Groupement est

sa capacité de veille auprès de l'EASA, le soin qu'elle met à décortiquer les Notices of Proposed Amendment (NPAs) afin de les mettre à la portée de ses adhérents. De façon générale, le GIPAG joue un rôle de conseil précieux, car son action porte en filigrane la culture de la sécurité, une démarche qui a évidemment du sens pour tous. Aujourd'hui, le GIPAG est un outil d'autant plus indispensable que les temps sont compliqués, entre la pandémie, les suppressions de points de passage frontaliers (PPF) et les écologistes à l'offensive pour tenter de restreindre l'usage de l'avion.

Récemment chargé des aéroports au sein de groupement, je sais la tâche immense et je suis convaincu que le GIPAG a toute sa place dans les combats d'aujourd'hui pour faire admettre que, finalement, nous sommes "vertueux" même si notre activité est polluante dans son principe. L'Assemblée nationale nous a déjà aidés au travers de questions écrites au gouvernement, le nouveau label "Pro-tarmac" que nous encourageons va nous



aider à être bien plus crédibles auprès du grand public sur des sujets qui avaient moins d'importance par le passé, comme l'écologie et la responsabilité sociétale des entreprises.

Enfin, j'ai pu mesurer la capacité des femmes et des hommes qui font le GIPAG à oublier leurs positions individuelles pour converger vers la notion d'intérêt général, comme dans un cercle de famille. Et c'est ce qui permet à ce syndicat d'être un porte-voix efficace. Ayons toujours à l'esprit que, seuls, nous ne sommes rien pour la DGAC, Bercy, nos députés ou n'importe quelle entité; par contre, le pouvoir se fera toujours un devoir de recevoir et d'écouter vos représentants syndicaux. Soyez efficace, adhérez au GIPAG!»





Ghislaine BARRERE

C'est un groupement qui se fédère pour une même cause la défense de nos métiers, sans distinction de branche. Il permet l'amélioration des relations avec les administrations mais aussi la facilité à faire remonter les informations, et surtout la prise en compte pour trouver une solution.

Ghislaine Barrère, PDG de la société Aéropyrénées depuis 2003, mais dans le secteur de l'aéronautique depuis 1984.

« Arrivée dans ce secteur avec l'intention de n'en faire qu'une étape dans mon parcours professionnel, j'ai rencontré un milieu de passionnés et surtout Gérard Pic, son fondateur. Cette immersion a eu raison de ma stratégie initiale. Avant que je ne reprenne les commandes d'Aéropyrénées, l'entreprise était déjà adhérente. Je me souviens même avoir assisté Gérard Pic pour le secrétariat du GIPAG; je connaissais déjà "ses combats" et la défense de ses adhérents.

C'est un groupement qui fédère ses membres pour une même cause : la défense de nos métiers, sans distinction de branche. Il organise la remontée des informations et travaille à l'émergence d'une solution pour chaque problématique. Grâce à l'intervention et les prises de position de ses responsables, il favorise l'amélioration des relations avec les administrations nationales et européennes. Le congrès d'automne qui nous permet de nous rencontrer, de discuter en direct avec celles qui ont pris l'habitude de venir à ces meetings. Cela

permet également d'échanger de manière plus festive (une bouffée d'air dans notre contexte compliqué depuis quelques années), c'est à mon sens un excellent moyen de partage. Pour pouvoir faire du lobbying, et donc mieux nous défendre, nous devons toujours recruter davantage d'adhérents pour accroître le poids de nos prises de position. Ils peuvent y trouver un service juridique et cela est une très bonne chose pour l'exercice au quotidien de leur activité. Néanmoins, il devient nécessaire, désormais d'organiser la défense de nos activités vis-à-vis des riverains et de pouvoir être représentés dans les commissions et autres organismes paritaires, partout où c'est possible.

Avec le GIPAG, j'ai pu mener quelques combats sur plusieurs fronts : coût du fonctionnement de l'ENAC épinglée par la Cour des comptes, concurrence déloyale envers les ATO privés, j'ai également contribué à mettre en place une structure WEB pour le groupe ainsi que des réseaux sociaux.»







Nicolas CHABBERT

Je reste très attaché et je me sens solidaire des membres du GIPAG qu'ils soient formateurs, opérateurs de travail aérien, ateliers de maintenance, assureurs, représentants en vente d'avions et d'hélicoptères.

Dirigeant de Daher, responsable de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA).

« Pour Daher, le GIPAG fait partie de notre famille aéronautique. Il nous représente auprès des autorités nationales et auprès de l'ensemble des canaux de l'aviation, qu'elle soit professionnelle ou de loisirs. Chez Daher, nous sommes particulièrement sensibles à l'aventure humaine au sein de notre aéronautique nationale. J'ai d'abord connu le SNIPAG au début de ma carrière, prédécesseur du GIPAG à l'époque de Gérard PIC. C'était l'époque où je faisais le tour des aéroclubs et des écoles de pilotage qui étaient clients de nos avions TB ainsi que les ateliers d'entretien, nos partenaires. Nous avons créé avec certains d'entre eux les Escales Aérospatiales. Il régnait un bon état d'esprit et une bonne solidarité entre membres. C'est à mon retour des US en 2005, que j'ai participé au conseil d'administration et assisté à la transition entre Gérard et Françoise Horiot. J'ai

retrouvé un dynamisme renouvelé, une saine émulation entre ses membres sous la baguette d'Emile Escalé, qui était en charge du service client à Socata et à la retraite. C'était au moment où se mettaient en place les nouvelles réglementations concernant la maintenance et les licences de mécaniciens. Au sein du GIPAG nous avons pu ainsi nouer de fructueux partenariats, par exemple avec Air Formation, nous permettant d'accueillir en stage chez Daher, les futurs spécialistes de la maintenance des avions et des moteurs, profession toujours en tension de nos jours. Pour toutes ces raisons, je reste très attaché et je me sens solidaire des membres du GIPAG qu'ils soient formateurs, opérateurs de travail aérien, ateliers de maintenance, assureurs, représentants en vente d'avions et d'hélicoptères. Nous nous retrouvons autour de grands enjeux : la lutte contre les obstacles administratifs qui entravent nos activités, la passion autour de nos métiers et de la technique. Pour moi, le GIPAG a su nouer des relations très étroites avec l'OSAC grâce à Jean-Marc de Raffin et mettre la sécurité comme priorité pour nos activités. Il nous reste à relever les défis de l'environnement où nous saurons trouver des solutions durables pour la filière. Je souhaite longue vie au GIPAG !»







Jean-Marc DE RAFFIN

Le GIPAG assure aussi une veille indispensable à toutes les entreprises de l'aviation générale dans les domaines économiques, juridiques, sociaux, techniques, fiscaux, qu'aucune entreprise ne peut assurer seule avec autant de vigilance, d'efficacité et de compétence.

Ex-dirigeant de SOCATA et de l'OSAC.

« J'ai eu, à plusieurs reprises, l'occasion de travailler avec le GIPAG. Au-delà du plaisir que j'y ai éprouvé, il est, à mon sens, un avocat efficace et reconnu de l'aviation générale française et de ses entreprises, cela non seulement auprès des autorités de surveillance et des organismes réglementateurs, DSAC, OSAC, EASA, mais aussi auprès de tous leurs partenaires et interlocuteurs. Ainsi, lors de mon passage la tête d'OSAC, une coopération étroite avec le GIPAG a été instaurée pour faire progresser efficacement la sécurité au sein du secteur de l'aviation générale, mais également pour améliorer l'efficacité des réglementations. Ces deux objectifs devaient prendre en compte les difficultés et les contraintes des industriels, aussi bien dans l'application des réglementations que lors des contrôles.

La concertation mise en place entre OSAC et les organisations d'utilisateurs et

en particulier avec le GIPAG a permis une meilleure compréhension réciproque. Les responsables du groupement ont convaincu leurs interlocuteurs (les autorités DSAC, EASA) que les professionnels étaient avant tout au cœur du système global de sécurité. En effet, ils sont d'abord ceux qui connaissent le mieux leur métier qui fait l'objet de la surveillance mise en place par OSAC. Et surtout, ils sont, en tant qu'acteurs, les premiers bénéficiaires de la réglementation et des systèmes de surveillance : ils appliquent les règles, subissent les contrôles et en supportent le coût. La participation active du GIPAG s'exerce sur des sujets précis avec des objectifs concrets. Ses membres dirigeants interviennent pour que la réglementation soit comprise et applicable par les opérateurs, mais également limitée aux sujets relevant strictement de son périmètre.

Les textes sont souvent nombreux, volumineux, et difficiles à comprendre. Le GIPAG les connaît parfaitement pour mieux les faire comprendre. À ce titre, il assure aussi une veille indispensable à toutes les entreprises de l'aviation générale dans les domaines économiques, juridiques, sociaux, techniques, fiscaux, qu'aucune entreprise ne peut assurer seule avec autant de vigilance, d'efficacité et de compétence. Cette veille est d'autant plus efficace qu'elle est, par construction, collective grâce aux échanges permanents entre les adhérents. Elle permet au GIPAG d'intervenir à temps et de façon appropriée pour prévenir dans tous les domaines une menace pour les entreprises adhérentes... En pleine période



d'aérien bashing, l'aviation générale est devenue encore plus inaudible. C'est le point de vue des géants du secteur qui atteint les décideurs. À ce titre, le GIPAG fait également entendre la voix de ses membres également auprès des géants pour défendre l'aviation générale. Au sein de la Fnam, il se fait entendre par sa connaissance précise des dossiers et par ses positions argumentées et

ses convictions sans ambiguïté. Au-delà d'un groupement professionnel, le GIPAG est aussi un club de passionnés et un cercle d'amis qui permet de rompre la solitude du chef d'entreprise, dans laquelle les patrons de PME d'aviation générale trouvent réconfort et courage pour défendre leur métier, et, au-delà de l'aviation générale, toute l'aviation.»





Air Formation

Description de l'adhérent

Centre de formation pour l'industrie, la maintenance aéronautique et les compagnies aériennes, a rejoint le GIPAG en 2017 par la rencontre de Émile ESCALE lors d'un salon aéronautique à Lyon. «Un soutien en cas de besoin», «une crédibilité supplémentaire vis-à-vis des clients et de l'autorité».

Points forts du GIPAG

- > Qualité des entreprises participantes;
- > Travaux communs menés;
- > Rencontres et événements.

Actions avec le GIPAG

- > Travaux sur la formation de base des techniciens de maintenance Licence 66;
- > Travaux sur le référentiel anglais technique avec la FNAM.



BV Corporation

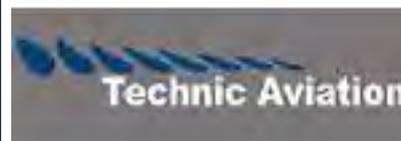
Description de l'adhérent

BV corporation sélectionne et commercialise des équipements spécifiques utilisés par les professionnels de la maintenance aéronautique et les utilisateurs d'aéronefs.

A rejoint le GIPAG en 2017 à l'occasion du salon aéronautique de Lyon grâce au stand d'adhérents.

Points forts du GIPAG

- > Dynamisme de l'équipe dirigeante pour faire connaître les métiers de l'aviation générale;
- > Variété et complémentarité des compétences de chaque adhérent autour de la maintenance aéronautique;
- > Professionnalisme et passion de chaque membre;
- > Bonne humeur dégageée par le groupe.



Description de l'adhérent

Technic Aviation existe depuis plus de 40 ans et s'est spécialisé dans les réparations RG d'hélices, roues et freins. Membre historique du GIPAG faisant parti du Bureau et Conseil, a adhéré au GIPAG il y a plus de 20 ans. «Participer au GIPAG c'est unir nos forces d'entreprises indépendantes pour être collectivement plus forts et percutants».

Points forts du GIPAG

- Participer au développement de l'Aviation Générale en France grâce aux actions menées auprès des autorités et parties prenantes.

Actions avec le GIPAG

- Participation à la vie de Bureau et du Conseil d'Administration du GIPAG;
- Participation au salon annuel de l'Aviation Générale;
- Mise en place de polices d'assurance privilégiées pour les membres.



Description de l'adhérent

Organisme dont l'activité principale est d'assurer l'entretien mais également de maintenir, concevoir et produire des modifications pour les avions de leur maison mère CAE Aviation.

A rejoint le GIPAG en 2021 suite à la proposition d'un adhérent.

Points forts du GIPAG

- Retours d'expériences;
- Réunions de Travail;
- Partage des bonnes pratiques;
- Mutualisation;
- Accès aux Autorités dans un contexte autre que les audits.

Description de l'adhérent

Atelier de maintenance aéronautique réputé depuis 1985 et implanté à Troyes, Troyes Aviation a pour objectif de conserver une place de choix sur le marché de l'aviation générale en assurant la maintenance de nouveaux modèles d'avions, et en continuant à diriger leur entreprise de façon dynamique, pragmatique, humaine et toujours avec le plus grand respect du client.

Points forts du GIPAG

- > Qualité des entreprises participantes;
- > Travaux communs menés;
- > Rencontres et évènements.

Actions avec le GIPAG

- > Présidence du GIPAG de 2007 à 2021 par Françoise Horiot ;

Description de l'adhérent

ATS est une entreprise innovante dans le domaine du e-learning (apprentissage via l'outil numérique) ayant notamment développé un service en ligne de formation aéronautique sous l'appellation AVIATION TRAINING SOLUTION.

Engagé aux cotés du GIPAG depuis 2023, ATS apporte son savoir faire dans l'accompagnement digital des entreprises du secteur de l'aviation générale que soutiennent le groupement. «En adhérent au GIPAG, Aviation Training Solution s'engage ainsi à produire des formations de qualité tout en transparence avec un objectif éco responsable».

Points forts du GIPAG

- > Renforcement des projets de développement ;
- > Diversité et qualité des acteurs composants le groupement ;
- > Associatif, et d'une structure forte dans le conseil, le domaine juridique ;
- > Bonne humeur dégagée par le groupe.



Description de l'adhérent

Distributeur innovant de pièces d'avions depuis 1979, KRISTAL.aero est le ONE STOP SHOP leader de l'Aviation Générale en France pour les consommables et les rotatables. De sa passion aéronautique est née en 2021 l'application mobile innovante KRISTAL.air dédiée à tous les pilotes de l'aviation légère.

Le GIPAG est l'un des interlocuteurs majeurs de l'aviation générale et nous sommes ravis de partager ses valeurs humaines et solidaires. Les nombreux projets de développement que nous portons avec KRISTAL.aero sont renforcés par les interactions que le GIPAG permet dans notre petit monde passionné. A rejoint le GIPAG en 2022

Points forts du GIPAG

- > Solidarité entre les adhérents ;
- > Promotion de notre filière ;
- > Équipes impliquées et passionnées ;
- > Accès facilité aux actualités réglementaires.



Description de l'adhérent

Depuis 2011 à Valenciennes, LGP Aviation propose la formation complète PILOTE DE LIGNE ainsi que les formations Instructeur FI, IRI, CRI.

La flotte est composée de 8 avions, simulateur, salles de préparation de vol et salle de cours accueillant 17 élèves par promotion, autour d'une équipe de 10 instructeurs.

A rejoint le GIPAG en 2024.

Points forts du GIPAG

- > Solidarité entre les adhérents ;
- > Avantage relationnel avec l'autorité ;
- > Impact du groupement sur le secteur.

**Retrouvez tous les témoignages
de nos membres sur notre site**

www.gipag.fr

ENGAGÉ POUR L'ÉCOLOGIE

Depuis plusieurs années, quelques experts du climat et une partie de la classe politique discriminent le transport aérien en lui attribuant, à tort, une grande partie de la production de gaz à effet de serre.

Certaines études montrent sur le sujet que sa contribution aux GES oscille entre 2 et 3 %, derrière d'autres formes de transport et même internet. Le rapport de Paul Chiambarretto de la Chaire Pégase à Montpellier rapporte une contribution du web de l'ordre de 7 à 8 % pour les émissions de GES. Pour autant, l'avion fait office de symbole. Il est attaqué, peut-être plus facilement que les grands porte-conteneurs employés pour soutenir le commerce mondial et que le citoyen n'a pas sous les yeux. Il est attaqué également comme outil de discrimination sociale.

Le transport aérien pollue certes, mais il n'est pas le premier sur la liste. Par ailleurs, le secteur se mobilise depuis longtemps pour réduire la consommation des appareils, essentiellement, ceux du transport aérien commercial. En 20 ans, elle a diminué de 25 %, les dernières générations d'appareils consomment 15 à 20 % de moins que leurs prédécesseurs.

Les compagnies mettent en place les bonnes pratiques pour réduire leur signature carbone : presse digitale, bannissement du plastique, procédure d'exploitation (roulage + vol) plus économe. Le gouvernement pousse les constructeurs à trouver des solutions encore plus disruptives avec l'utilisation de l'hydrogène ou des motorisations hybrides. Le secteur de l'aviation générale s'oriente également vers une aviation dé-carbonée. Il existe d'innombrables projets dans le monde d'appareils qui seront hybrides.

Le projet du Cassio de l'ancien responsable d'Airbus Jean Botti permettrait de recréer une aviation régionale conforme aux exigences climatiques et aux besoins des entreprises en région.

À l'occasion du passage du Cassio à Troyes, Françoise Horiot, la présidente du GIPAG s'est dite enthousiasmée par cette promesse de solutions d'avenir.

Au GIPAG, la conscience écologique commence par un respect strict des exigences environnementales au sein des entreprises. Certaines écoles





de pilotage sont sur le point d'investir dans des appareils-écoles à moteur Rotax consommant nettement moins que les appareils classiques, avec un volume de co2 en diminution. Le GIPAG est sur le point d'inciter ses adhérents à répondre

aux exigences du label

Pro-Tarmac, lancé par un ingénieur, Jean-Michel Samoyau.

Ce label a été créé au départ pour les infrastructures aéroportuaires. L'objectif, au travers de différents niveaux de labellisation, est d'inciter les aéroports, notamment les plus modestes, à se lancer dans une démarche exemplaire dans divers domaines : protection de l'environnement, gestion maîtrisée des ressources naturelles, action de développement durable, mais également politique de responsabilité sociale et

éthique des entreprises, la fameuse RSE. L'entreprise devra répondre à plusieurs questionnaires concernant les différents services impactés par le label. Le bénéfice de ce label sera de valoriser les actions environnementales de l'entreprise. Il permettra également de mettre en valeur l'entreprise vers différents publics : les clients, les fournisseurs, les services de l'État, mais également vers les futurs salariés dans le cadre de la marque employeur.

Une version du label est à l'étude pour les entreprises spécifiques du GIPAG, avec des questions et des objectifs adaptés. La direction du GIPAG semble convaincue que ce label ne manquera pas de diffuser auprès des adhérents leur engagement. Il est également un outil de communication précieux dans une période où l'aviation est fortement contestée. Au-delà de ce label, la conscience écologique des entreprises du GIPAG s'exprime au travers des actions quotidiennes et simples, à l'image de la société Air Formation spécialisée dans la formation PNC et sécurité.

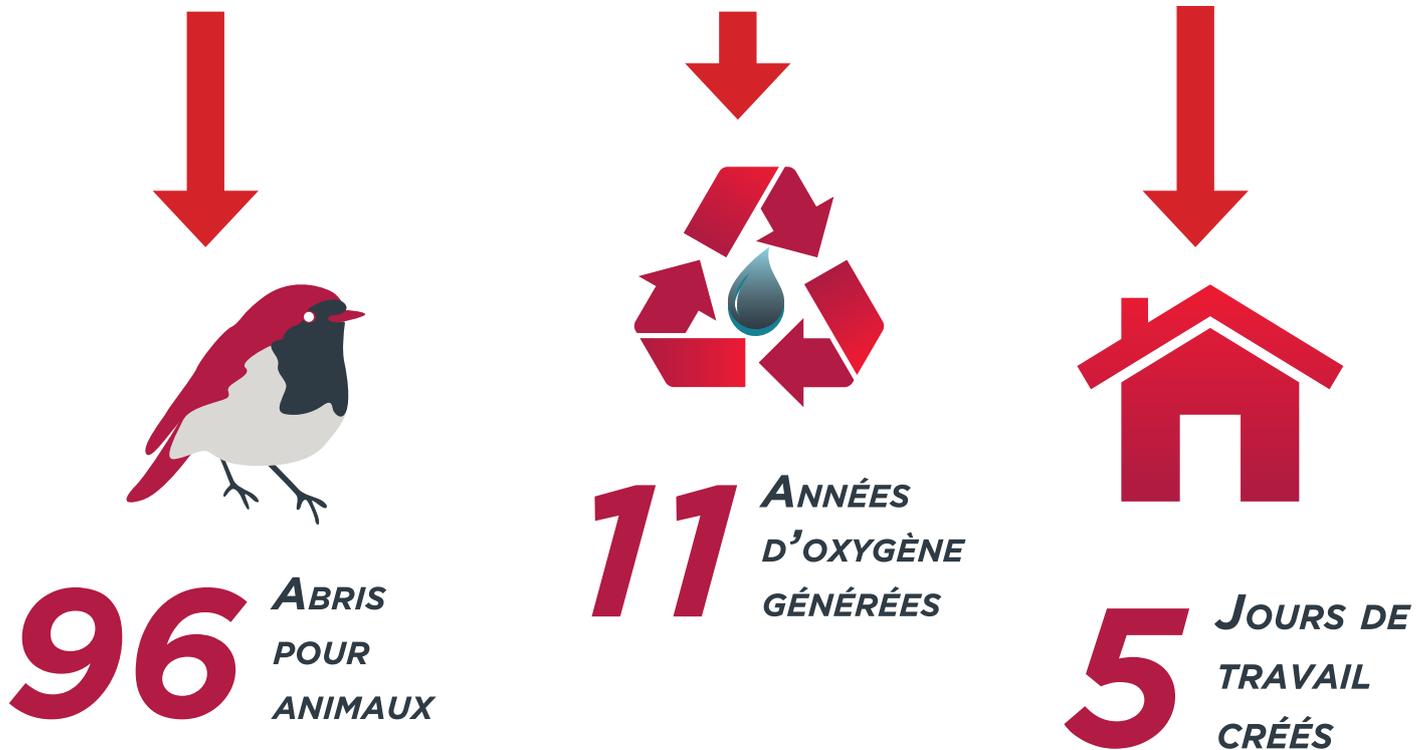
AIR FORMATION : COMPENSER SON EMPREINTE AUTREMENT

Comme la plupart des entreprises appartenant au GIPAG, Air Formation met en place une réduction de son empreinte par plusieurs actions essentielles et simples. Cela commence simplement par quelques changements autour de leur vie quotidienne au travail:

- Réduction de documents papiers par regroupement de manuels uniques;
- Décoration du centre avec des matériaux nobles;

- Utilisation de véhicules électriques;
- Favorisation de la formation par le biais du E-Learning;
- Suppression du papier et diminution des copies imprimées;
- Mise en place de tablettes électroniques;
- Choix des fournisseurs en fonction des produits recyclables;
- Construction de bâtiments selon les dernières normes environnementales.

Enfin, une «compensation» de l'empreinte carbone a été mise en place auprès de certaines entreprises. En 2020, Reforest'Action (Contribution à des programmes de plantation d'arbres en France pour équilibrer son empreinte carbone) certifie que Air Formation a compensé 5 tonnes de CO₂, correspondant à l'achat de 6 230,52 litres de carburant, via un projet de conservation forestière au Brésil dont les crédits carbone sont labélisés. L'entreprise a également planté 32 arbres en France. Ces arbres fourniront les bénéfices socio-environnementaux suivants:





LES OBJECTIFS DE DEMAIN

PLUS DE FEMMES, PLUS DE JEUNES !



En marge de toutes nos actions, il nous faut également penser à rencontrer nos futurs collaborateurs. Les plus passionnés n'auront certainement pas besoin de les sensibiliser à leur centre d'intérêt, tout au plus, il faudra leur montrer de l'intérieur toute la richesse de nos métiers et la conscience professionnelle collective qui anime nos équipes. Mais il convient également de faire connaître à la jeune génération tous les contours de notre aviation générale. Cette action devra également être dirigée vers les femmes. Le secteur de l'aéronautique s'efforce de féminiser les métiers. L'action est engagée, mais elle est de longue haleine.

Ainsi, à titre d'exemple, le pourcentage de pilotes femmes au sein d'Air France ne dépasse pas les 9,1 %. Elles sont plus nombreuses chez les PNC avec 66 % et seulement 14 % dans le secteur de la maintenance, chez Air France Industries. L'association Aireemploi développe, tous les deux ans, une opération «Féminisons nos métiers».

Elle consiste à faire se rencontrer au sein d'entreprises aéronautiques des jeunes filles avec des marraines ayant des responsabilités, afin de mieux faire connaître leur cœur de métier. C'est une façon pertinente d'éviter les erreurs d'orientation... Cette opération est également soutenue par le GIFAS qui souhaite voir plus de femmes investir le secteur aéronautique, et ce à tous les niveaux. La démarche d'Aireemploi est un des exemples qui inspirent les responsables du GIPAG.

Certes, notre secteur est loin d'offrir le volume d'emplois qui est proposé par les industriels composant le GIFAS, mais une chose est sûre : nos entreprises sont confrontées à une pénurie de mécaniciens dont tout le monde redoute qu'elle soit durable. Il ne faudrait pas qu'elle devienne structurelle, rien n'est inéluctable. Quelques responsables de notre groupement estiment que c'est une direction que nous pourrions suivre : faire



connaître nos métiers et leurs richesses.

Nous avons au sein du GIPAG toutes les structures qui permettraient, soit de s'associer à cette opération, soit d'en organiser une similaire, avec une logistique et une volumétrie adaptées à la taille de nos entreprises et leurs activités. Tous nos adhérents ne mesurent pas encore les bienfaits de cette «féminisation». Et pourtant, selon Nathalie Dousset, Déléguée régionale Midi-Pyrénées de

l'association «Elles bougent», la mixité apporte une vraie valeur ajoutée au sein des équipes : «La diversité de genre au travail rend les collaborateurs plus optimistes et plus respectueux entre eux, créant ainsi une véritable synergie dans les équipes, qui deviennent alors plus performantes, plus innovantes.»

Attirer des jeunes femmes sur notre territoire n'est finalement qu'une partie de l'action plus globale que nous devons monter en direction des jeunes. La tâche est ardue : il faut savoir intéresser cette génération, tout en tenant compte de ses aspirations et ses ressorts de fonctionnement. Cette contrainte se pose également pour des entreprises beaucoup plus importantes que les nôtres, entre générations X, Y ou Z.

Le GIPAG est conscient qu'il y a une vraie politique à mener, au moins pour aller à la rencontre de ces collaborateurs potentiels. Les manifestations ne manquent pas : les fêtes aériennes, les salons professionnels, dont le SFMA, le salon des formations et métiers aéronautiques qui a lieu tous les ans au musée de l'Air et de l'Espace (MAE), etc. Nos écoles peuvent aider au BIA. Le GIPAG a aussi pour vocation d'être proactif face à cette génération, c'est une autre feuille de route qu'il faut écrire collectivement.



LE GIPAG, ADHÉRENT DE LA FNAM



L'adhésion à la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) est assez vite devenue comme une évidence pour les dirigeants du GIPAG. En effet, il est apparu important d'être membre d'une association de portée nationale qui est une instance reconnue du milieu aéronautique et des pouvoirs publics. En sensibilisant les dirigeants de la FNAM aux problématiques de l'aviation générale d'affaires et de loisirs, les responsables du GIPAG ont, à juste titre, estimé que leurs dossiers, demandes et remarques pouvaient être portés au plus haut dans les sphères de décisions. D'autant que certaines contraintes pesant sur le transport commercial touchent également la plus petite aviation.

À plusieurs reprises, les dirigeants de la FNAM ont uni leurs voix à celles des responsables du GIPAG auprès «des» administrations. La FNAM est un véritable pôle de compétences avec une direction des affaires techniques, une direction des affaires sociales dont les membres apportent un soutien logistique de premier plan au GIPAG. Ses dirigeants

s'appuient sur une solide connaissance de l'aérien et des arcanes des centres de décisions, notamment européens. Au-delà du soutien au GIPAG, la Fédération nationale de l'aviation marchande et ses dirigeants militent pour promouvoir et défendre le transport aérien français, auprès des pouvoirs publics successifs et des instances de réglementation nationale et internationale,, plus particulièrement l'EASA. Les dirigeants de la FNAM dénoncent depuis près de deux décennies un recul du pavillon français, des conditions de compétitivités nettement dégradées et une absence totale de stratégie étatique pour le transport aérien.

Exemples? Le dumping social de certaines compagnies aériennes, les taxes de la puissance publique qui augmentent de manière continue sans lien avec l'activité économique, les coûts additionnels de la sûreté financés par les compagnies alors que c'est une mission régaliennne, la taxe de solidarité que seuls la France et un ou deux autres pays paient, etc. C'est la mission politique de la FNAM, elle s'emploie à être une force de proposition.

Certes la COVID a un peu rebattu les cartes avec un transport aérien qui souffre beaucoup depuis un an : arrêt des compagnies, reprise limitée du transport, renforcement des compagnies low cost... Les problèmes dénoncés ne manqueront pas de se reposer peut-être avec encore plus de vigueur compte tenu de la puissance à venir des compagnies à bas coûts. Au-delà de sa mission politique, elle a vocation à définir des stratégies et mettre en place des actions pour faciliter l'emploi. La FNAM est une alliée de premier plan dans le paysage aérien français.

LA VOIX DU GIPAG EN EUROPE

L'ECOGAS : en déroulant, cela fait «European Council of GA Support» ou encore Conseil européen des associations de l'aviation générale. Il regroupe des associations qui, à l'image du GIPAG, fédèrent les professionnels du secteur : ateliers, organismes de formation, etc. Cinq pays font partie de cette instance : l'Allemagne, la Grande-Bretagne, le Danemark, la Suisse et la France. La vocation d'ECOGAS est de porter au plan européen, principalement auprès de l'EASA, des problématiques identifiées sur le terrain résultant de l'application de la réglementation de l'aviation civile européenne; textes trop contraignants ou trop flous.

Le plus intéressant est qu'ECOGAS fait partie du «Advisory Stakeholders Board» (SAB) qui regroupe tous les acteurs de l'aéronautique : constructeurs, contrôleurs, représentants de l'aviation d'affaires, de l'aviation commerciale, etc. Trois fois par an, tout ce monde se réunit et débat avec l'EASA. Les problématiques remontent; de leur côté, les autorités des aviations civiles informent sur la réglementation à venir et répondent aux questions.

Ce SAB est constitué de plusieurs sous-comités dont les réunions (avant celles du SAB) servent en quelque sorte d'ateliers de travail. En matière d'aviation générale, elles rassemblent des professionnels de l'aviation parmi lesquels le GIPAG y a naturellement toute sa place. Une autre regroupe les autorités des aviations civiles.

Les réunions se déroulent toujours sur deux jours. Le premier, les sous-comités (GA.com et GA.Teb) travaillent entre eux, chacun de son côté. Le second jour, tout le monde se rejoint. Dans chaque groupe, il y a toujours un représentant de l'EASA. L'un des groupes, le GA.Com est également une instance de réflexion informelle qui sert de laboratoire d'idées pour les «GIPAG» européens. Il rassemble, en effet, des participants ayant les mêmes intérêts avec parfois les mêmes problématiques. On y évalue les solutions. Un autre sous-comité d'ECOGAS



contribue à faire avancer les demandes du GIPAG, c'est le «Engineering and maintenance». ECOGAS est la seule voie d'accès officielle et reconnue à l'EASA.

Mais, ses membres n'ont pas le sentiment d'être toujours entendus. Sur certains gros dossiers, l'EASA est parfois résistante au changement. Par exemple, l'importance accordée à la décision du propriétaire dans le cadre de la part ML inquiète les responsables des ateliers au point de susciter une décision de choix de clientèle : entretenir ou pas l'aéronef concerné.

Le GIPAG a fait également remonter le problème de l'absence de qualifications de type pour des avions un peu anciens ou rares. Il militait afin qu'une forme d'APRS (Approbation pour remise en service) soit accordée au sein des unités de maintenance pour les gens travaillant sur les avions concernés. Cette option n'a pas été retenue. Le cadre réglementaire se construit lentement avec des allers et retours permanents.

Le GIPAG n'obtient pas toujours gain de cause, mais ses arguments sont entendus, le bon sens devant prendre, en théorie, le dessus. Une petite lueur d'espoir guide les dirigeants du GIPAG : pour des raisons liées au Brexit, le siège d'ECOGAS est depuis plusieurs semaines transféré dans les locaux de la FNAM (fédération nationale de l'aviation marchande). Cette implantation mettra un peu plus en avant la place de la France, et donc celle du GIPAG, pour l'ensemble des demandes qui seront formulées dans l'avenir auprès de l'EASA.

ADHÉRER AU GROUPEMENT

POURQUOI NOUS REJOINDRE ?



C'est presque le point final de tous les développements et arguments que vous avez pu lire. Il y a de multiples raisons, vous l'aurez compris, à une adhésion. Un simple digest suffit.

Adhérer, c'est choisir d'être informé. Cette information, elle suit deux courants, ascendant et descendant. Elle vient de nos institutions de tutelles des plus hautes aux moins hautes. Cette information, grâce à la logistique de la FNAM dont nous sommes adhérents, est analysée, expliquée et décortiquée pour permettre à ceux qui appliqueront les réglementations de les comprendre et d'en saisir la finalité. Les adhérents doivent les adapter à leur

activité, efficacement, sans craindre des recadrages et autres sanctions de la part de nos administrations. L'information des adhérents, elle, doit remonter. Elle doit donner une image fidèle des problématiques et des modalités d'application rencontrées par les «hommes du terrain». Elle est capitale. C'est elle qui potentiellement peut marquer la limite des constructions réglementaires imaginées en «hauts lieux». L'information peut également être horizontale entre les adhérents pour faire émerger les fameuses «bonnes pratiques» qui servent au bénéfice de tous.

Parfois, l'information doit servir à faire construire des stratégies. Un des exemples est l'attitude face aux riverains. Même si le classique rapport de force peut faire bouger les lignes, à moins de tomber sur des esprits très déterminés, l'explication, la conviction et la communication sont d'abord les voies à explorer. Et sur ce sujet, les bonnes idées des uns peuvent aider les stratégies des autres. Il faut donc élaborer des éléments de langage.

Sur le plan pratique, le GIPAG propose quelques services que les chefs d'entreprises n'auraient pas le temps de construire de leur côté : de l'assistance juridique, des formulaires, des outils adaptés à leurs activités.

Adhérer, c'est réfléchir ensemble. Le GIPAG doit continuer à être le lieu de l'intelligence collective. Tous ne sont pas confrontés aux mêmes situations techniques, locales, politiques, mais cette diversité d'expérience doit permettre d'enrichir la culture globale du groupement afin de décliner les arguments les plus pertinents qui seront

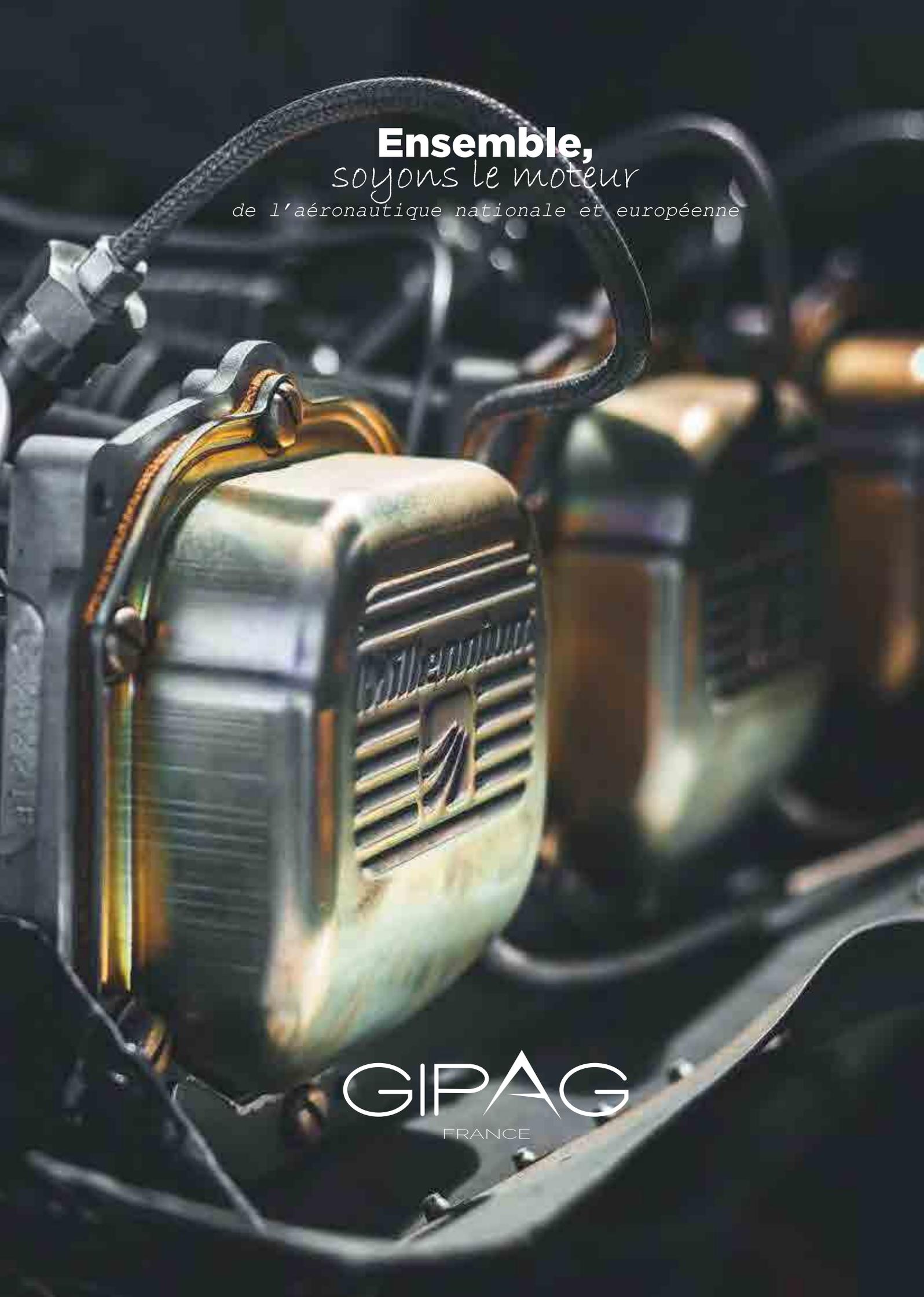
portés au plan national et international par les responsables de section et à sa présidente. Mais les prises de paroles doivent se faire à tous les niveaux. Il faut savoir faire comprendre aux relais locaux que sont les élus tous les contours et les enjeux économiques et sociétaux de nos métiers. Le grand public méconnaît nos activités, il ne soupçonne pas l'importance par exemple des écoles de pilotes et la nécessaire maintenance associée, le tout balisé par des normes drastiques en matière de sécurité et de respect de la planète.

Adhérer, c'est naturellement donner de la puissance à un mouvement qui ne peut plus rester dans l'ombre, voire presque une forme d'anonymat. Il faut renforcer la pensée collective, mais également les moyens dédiés à cette communication. La présence sur les réseaux, la prise de parole pertinente demande des moyens. Le GIPAG doit croître et continuer de démontrer son intérêt dans ses réflexions et son action.



Pour adhérer, il vous suffira de remplir dans un premier temps notre bulletin d'adhésion. Les cotisations dépendent du type d'entreprise associé à la demande.





Ensemble,
soyons le moteur
de l'aéronautique nationale et européenne

GIPAG
FRANCE



La stratégie du GIPAG vise à garantir l'avenir. En souhaitant et en participant à la mise en œuvre d'une régulation économique et fiscale dans le cadre étendu de l'Europe.

Le GIPAG se positionne aujourd'hui, aux côtés de nos grands partenaires, comme un des interlocuteurs majeurs de la profession.

GIPAG
FRANCE



Après trente ans d'engagement au sein du GIPAG, j'ai accepté la présidence du groupement pour contribuer activement à l'évolution de l'aviation générale. Mes objectifs incluent la promotion de la sécurité, le renforcement de la collaboration entre membres, et la défense des intérêts du secteur. Le GIPAG joue un rôle clé en influençant la législation, en améliorant la formation et en promouvant la durabilité. Ensemble, nous pouvons bâtir un avenir plus sûr et durable pour l'aviation.

Ghislaine BARRERE, Présidente du GIPAG 2024