



SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES
ET PROFESSIONNELS DE L'AVIATION LÉGÈRE

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

24 SEPTEMBRE 2022

Table des matières

- Rapport moral 3
- Bilan des actions 2021..... 3
- Contexte et état des lieux 3
- Promulgation de la loi climat et résilience (14 août 2021) 3
- Gipag..... 4
- Projet OPS ULM 4
- Rappels divers..... 5
- ANPI/SNPPAL 5
- Assurances..... 6
- Objectifs et perspectives 2021-2022..... 6
- Rapport financier 7

Le président déclare l'assemblée générale ouverte et remercie les membres présents, 6 présents, 118 pouvoirs.

Rapport moral

Comme pour les deux années précédentes, en raison des reports de dates successifs imposés par la situation sanitaire, la partie statutaire de l'assemblée générale (rapport moral et rapport financier) porte sur l'exercice 2021.

Bilan des actions 2021

Contexte et état des lieux

Après deux années de Covid auxquelles l'aviation légère et ultralégère a globalement bien résisté c'est un nouveau péril qui menace désormais nos activités.

Il s'agit d'une menace verte, voire vert de gris, qui prospère dans un contexte politico-économique désormais marqué par la toute-puissance dogmatique des tenants d'une écologie punitive et régressive, « ceux qui osent tout, c'est même à cela qu'on les reconnaît » comme aurait dit un célèbre dialoguiste.

C'est à ces « chevaliers verts de la décarbonation des activités humaines », investis d'une légitimité totalitairement autoproclamée, objectivement contredite par un score électoral de 11 %, que nous devons notamment l'interdiction de la publicité aérienne en attendant mieux, ou plutôt pire, dans une ambiance générale d'aviation-bashing.

À cela il faut ajouter les velléités restrictives de nos autorités de tutelle, ouvertement encouragées par le ressentiment haineux que notre souplesse réglementaire inspire à certains de nos détracteurs et néanmoins « confrères » opérant dans l'environnement réglementaire certifié.

Autant dire que la nécessité de demeurer mobilisés au sein l'instance syndicale qui vous défend depuis quarante années est plus que jamais chargée de sens.

Promulgation de la loi climat et résilience (14 août 2021)

L'interdiction de la publicité aérienne au moyen d'une banderole tractée par un aéronef s'applique à partir du 1^{er} octobre 2022, conformément à **l'article 20 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021**, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Depuis les premiers « travaux » de la « Commission citoyenne » et l'annonce du projet de « loi climat » au printemps 2020, le SNPPAL s'est mobilisé contre ce projet.

Courriers au président de la République ; Premier ministre ; ministre de l'Économie ; ministre de la Transition écologique et à 577 députés. Mobilisation du groupe LR au Sénat (via un membre du Gipag...).

Nous avons alerté les médias et obtenu de nombreuses interviews (*Figaro*, RTL, *Ouest-France*, BFM, *Sud-Ouest*, *Le Parisien*, etc.).

À la suite de la réponse de Bruno Le Maire du 11 décembre 2020, contact a été pris avec la DGE (direction générale des entreprises) et deux réunions de concertation assurées par Gérard Briard ont eu lieu lors desquelles nous avons eu confirmation de l'acceptation du principe

d'accompagnement et d'indemnisation des entreprises impactées par l'interdiction de poursuivre l'activité, sans toutefois que les modalités n'aient à ce jour été définies.

Plusieurs relances de la DGE ont été faites les 18 août 2022 et 5 septembre 2022 dont nous sommes en attente de réponse.

Dans cette démarche, nous avons « bénéficié » d'un soutien minimal, pour ne pas dire inexistant, de la part du Gipag (malgré nos accords de partenariat et de complémentarité d'action sur ce dossier). La FNAM, quant à elle, au sein de laquelle le Gipag est omniprésent, n'a pas daigné intervenir, quitte à abandonner au bord du chemin ses quelques adhérents opérant sur ce même marché !

Gipag

Parenthèse sur le Gipag, dont chacun aura pu apprécier les récentes saillies haineuses et stratégiquement très discutables à l'encontre de l'ULM.

Succédant à Françoise Horiot à la présidence de cette officine, Ghislaine Barrère, dirigeante de l'école « Aéro Pyrénées » persiste sur la même ligne indiquant que :

« Plusieurs autres sujets et de thématiques doivent être relancés, notamment la réglementation du travail aérien des ULM dont l'administration ne veut absolument pas. Cette mansuétude à l'encontre du milieu de l'aviation ultralégère demeure un frein à toute évolution cohérente dans un secteur fortement concurrentiel où les exigences sont radicalement différentes entre avions et ULM, la pression réglementaire est maximale pour les propriétaires des premiers et inexistantes pour les exploitants d'ULM. »

Regroupant majoritairement des ateliers de maintenance agréés, nos « confrères faux frères » du Gipag se prennent sans doute à rêver d'une future obligation réglementaire qui contraindrait les propriétaires d'ULM à y faire entretenir leurs appareils...

S'il est fort heureux que, pour l'instant, la DGAC n'entende pas laisser le Gipag légiférer à sa place, il convient de veiller attentivement à ce que nos autorités de tutelle ne cèdent pas au chant des sirènes.

Projet OPS ULM

Déjà évoqué lors de nos deux dernières assemblées, et abordé avec Pierre-Yves Huerre lors de la réunion MALGH/SNPPAL du 14 mai 2020, ce projet, mis en consultation à la date du 28 mai 2021, nous a été communiqué très tardivement, le 6 septembre 2021, par suite d'un « oubli » [sic]... !

Nous avons donc obtenu un délai supplémentaire jusqu'au 31 octobre 2021 pour y répondre et un groupe de travail SNPPAL a été mis en place dans ce but.

Constitution du groupe de travail :

- Frédéric Malet (ULM Caraïbes) (merci pour son travail conséquent de préparation) ;
- Francis Artigue (VP SNPPAL) ;
- Gérard Briard (SG SNPPAL) ;
- Daniel Ollive (VP SNPPAL) ;
- Serge Marolle (pdt SNPPAL) ;

- Jean-Luc Kaiser (L'Europe vue du ciel) ;
- Andréa Testoni (Adventure).

Le groupe de travail s'est attelé à la tâche en vue de fournir nos observations dans le délai imparti, ce qui fut fait le 28 octobre 2021.

Une réunion de concertation nous a ensuite été proposée le 17 décembre 2021 lors de laquelle nous avons réaffirmé, arguments à l'appui, notre refus de ce projet, au demeurant bâclé et truffé de nombreuses incohérences, ce que les représentants de la direction technique de la DSAC n'ont d'ailleurs pas vraiment contesté... !

À titre complémentaire, il a été demandé à notre groupe de travail d'entreprendre une réflexion sur les exigences médicales (mentionnées mais non définies) dans le projet OPS-ULM.

Notre réponse sur ce point a été communiquée le 15 février 2022.

Actuellement, le projet est enterré, probablement provisoirement donc une vigilance est nécessaire dans l'éventualité d'une nouvelle version qui nous serait soumise.

Rappels divers

Le SNPPAL est :

- destinataire DSAC/NO/NAV, pour validation avant publication des projets de BI (bulletin d'information), BR (bulletin de recommandation) et CN (consigne de navigabilité) concernant la sécurité et la navigabilité des ULM ;
- membre titulaire de chaque CCRAGALS via l'Unsaac et la Fnam (Fédération nationale de l'aviation marchande) ;
- membre fondateur de l'Unsaac (Union nationale de syndicats de l'aviation civile) ;
- partenaire de la Fnam (via l'Unsaac) ;
- membre titulaire du Conseil supérieur de la météorologie (CSM – Météo France).

ANPI/SNPPAL

L'alliance SNPPAL/ANPI, telle que définie lors de notre dernière assemblée générale, s'articule autour de trois axes principaux :

- les actions de formation, stages IULM et stages couplés RSFI/IULM (13 en 2021 + 9 SNPPAL) ;
- la participation et l'organisation de divers événements (stand commun à Blois en 2019 et 2021) ;
- la mutualisation de ressources dont notamment la cellule d'aide juridique.

Durant cette première année d'expérimentation, aucun dossier juridique ou réglementaire relevant de la compétence et des prérogatives statutaires du syndicat n'a été sous-traité au SNPPAL par l'ANPI.

Le SNPPAL, de son côté, grâce aux nombreux contacts informels et une collaboration régulière entre Serge Marolle et Daniel Ollive, est parvenu par la fourniture de conseils et d'une assistance appropriée, à défendre efficacement certains de ses membres impliqués dans des conflits

divers avec les autorités administratives, sans nécessité pour l'instant d'introduction de procédures.

Le SNPPAL n'a par ailleurs enregistré aucune adhésion individuelle de membre de l'ANPI en dehors de celle de Jean-Marc Thouvenot.

Assurances

Comme précédemment évoqué lors des années précédentes, une situation tendue perdue sur le marché de l'assurance d'aviation en raison de la raréfaction des opérateurs et de leur désaffection pour le risque aérien.

Nonobstant, nous parvenons à maintenir le partenariat qualitativement intact avec notre assureur, ce qui relève de l'exploit dans un contexte où certaines instances plus puissantes que les nôtres se voient résilier purement et simplement leur couverture ou réduire considérablement leur montant de garantie.

Cela a naturellement un coût : une augmentation de 5 % en 2020 et 20 % en 2021.

Objectifs et perspectives 2021-2022

Négociations avec le ministère des Finances – DGE pour l'indemnisation des opérateurs de publicité aérienne.

Projet OPS ULM (DGAC) : stand-by dans l'attente d'une nouvelle version...

Développement de notre alliance avec l'ANPI et organisation du fonctionnement bicéphale de notre cellule juridique commune.

Vote du rapport moral : adopté à l'unanimité par 124 voix.

Rapport financier

Compte de résultat de SNPPAL				
	période du	1/1/21	au	31/12/21
Rubriques	Détail	Résultats		% Ch.aff.
Produits d'exploitation			33056,64	100,00
- Ventes et prestations	33056,64			
- Production stockée	0,00			
Charges d'exploitation			34418,17	104,12
- Achats marchand. et variations	0,00			0,00
- Charges et services extérieurs	12423,43			37,58
- Impôts et taxes assimilées	134,30			0,41
- Salaires et traitements	20449,58			61,86
- Charges sociales	1410,86			4,27
- Charges de gestion courante	0,00			0,00
- Dotations comptes amort.et prov.	0,00			0,00
Résultat d'exploitation			-1361,53	-4,12
- Charges financières	0,00			0,00
- Produits financiers	524,13			1,59
Résultat Financier			524,13	1,59
Résultat courant avant impôts			-837,40	-2,53
Autres produits			0,37	0,00
- Produits de gestion courante	0,37			0,00
- Subventions	0,00			0,00
- Produits exceptionnels	0,00			0,00
- Reprise sur amort. et provisions	0,00			0,00
- Charges exceptionnelles	0,00			0,00
Résultat exceptionnel			0,37	0,00
Impôts sur les bénéfices	0,00			0,00
Partic./salaries aux fruits expans.	0,00			0,00
Résultat net de l'exercice			-837,03	-2,53

Vote du rapport financier : adopté à l'unanimité par 124 voix.