

Aéroclub de Colmar

Assemblée générale annuelle du 15 avril 2023

L'Assemblée générale a été ouverte à 18h15 avec 40 membres présents, dont 10 ayant reçu un pouvoir de vote.

1 – Rapport moral pour l'année 2022, par le Président Stéphane Wagner

Chers membres de l'Aéroclub, je suis heureux de vous présenter le rapport moral de notre club pour l'année écoulée. Tout d'abord, je tiens à remercier tous les membres pour leur soutien et leur encouragement envers notre club et particulièrement les membres d'un Conseil d'administration qui a fait preuve d'une très bonne dynamique de travail sur divers projets.

Les Trésoriers doivent tout particulièrement être remerciés pour leur rôle dans la marche du club.

Il y a toujours à redire et j'entends parfois que les choses sont mal faites, mais je suggère de regarder avant de critiquer. L'aéronautique est un milieu extrêmement complexe qui ne ressemble en rien à ce que nous pouvons connaître par ailleurs dans nos activités professionnelles. On me demande souvent pourquoi il n'y a pas de concurrence pour chaque opération de maintenance des avions. Pourquoi ne pas demander plusieurs devis pour chaque visite ? C'est simple à faire pour beaucoup de choses, mais pas dans l'aviation car un avion ne peut être suivi que par un atelier, le « *délégataire de maintenance* » chargé du suivi du programme d'entretien et pas par plusieurs ateliers au gré de chaque opération facturée.

On me dit également qu'un DTO est facile à gérer. Je propose de bien regarder ce que cela représente en terme de charge de travail administratif vis à vis des instances de tutelle. Ce travail est pour l'essentiel assuré par notre chef-pilote Cyril sur le logiciel de l'Aviation Civile « METEOR ». Pour ma part, cette charge me prend une demi-journée en moyenne par semaine. Parce que beaucoup de choses ne peuvent se faire que durant les heures de travail, je suis fréquemment présent le mardi, jour des Trésoriers. A cela s'ajoute les nombreuses réunions le soir (Kiwanis, Conseil d'administration, société Aéroport de Colmar ...) ou encore le samedi à Nancy pour le Comité régional aéronautique. Lundi prochain, je serai à Reims pour l'Evektor au lieu d'être à mon activité professionnelle.

Nous avons connu une année record avec 1 712 heures de vol et 112 membres, une activité proche du record de 2008 avec 2000 heures de vol et 130 membres. La stratégie suivie ne doit donc pas être si mauvaise. L'activité a été passionnante avec de belles réussites (7 licences PPL, 1 licence LAPL et 4 qualifications vol de nuit). Nous approchons actuellement une trentaine d'élèves. L'été dernier, nous avons eu jusqu'à sept avions disponibles ce qui n'était jamais arrivé.

Nous continuons l'amélioration de nos installations avec une nouvelle version en ligne d'Aérogest à venir très prochainement, un nouvel avion école et une possible remotorisation du Cessna 152 F-GPRT. La chaudière du club-house a été remplacée après une longue période de panne et à cette occasion le bar a été raccordé à l'eau chaude.

Le club travaille en partenariat avec l'exploitant de l'aérodrome (ADC) à un nouveau bâtiment où chacun des deux partenaires trouverait son compte :

- un nouveau club-house pour l'aéroclub,
- une extension de la surface de hangar qui permettrait à ADC de louer de nouveaux emplacements et d'augmenter ainsi ses recettes d'exploitation.

Une architecte membre du club a travaillé à un projet qui a reçu un accueil positif de l'exploitant.

La partie basse du bâtiment comprendrait les hangars, l'accueil et les bureaux. La partie club-house avec ses locaux communs serait à l'étage, avec une vaste terrasse. Notre surface de hangar serait maintenue.

L'exploitant a validé le concept. L'objectif est de lancer le dossier fin 2024. Le projet serait financé par l'exploitant avec des subventions publiques.

Toutefois de nombreuses menaces pèsent sur notre activité :

- sous la pression écologique, les aides publiques sont conditionnées par des « actions vertes » ;

- les banques refusent désormais le financement des avions de moins de 10 places en se retranchant sur les plans de « Responsabilité Sociale des Entreprises » ;
- les prix des carburants et des pièces de maintenance ont fortement augmenté;
- la fin de la 100LL est programmée en 2025, au moins en théorie car il n'y a pas de véritable alternative ...

Enfin, je voudrais souligner l'importance de notre engagement envers la sécurité et le professionnalisme de nos instructeurs. Nous sommes fiers de maintenir des normes élevées en matière de formation, de sécurité et de respect des règles et des règlements de l'aviation. Cet engagement est essentiel pour assurer la sécurité de nos membres et de ceux qui volent avec nous. J'y travaille avec Cyril notre responsable pédagogique et Eric notre correspondant sécurité, dans la perspective des audits de la DGAC.

Je tiens à remercier tous les membres pour leur contribution à notre club et j'attends avec impatience une autre année passionnante de vols et de défis.

2 – Approbation du compte-rendu de l'Assemblée générale du 9 avril 2022

Le Président a projeté le rapport de l'Assemblée générale 2022 avec une lecture résumée. Le rapport n'a pas fait l'objet d'observation.

3 - L'assemblée générale du Comité régional Grand Est

Quelques éléments recueillis lors de l'Assemblée générale du Comité régional :

- 3 351 licenciés dans les clubs du Grand Est en 2022 (2983 en 2011), mais la hausse est principalement due aux licences contacts ; en réalité, le Grand Est a perdu des pilotes ;
- baisse significative des abonnements à Info Pilote : 1 024 abonnés sur 2 677 licenciés pilotes ;
- 37997 h en 2022 contre 37738 en 2021 soit 259 h en plus sur la région dont 17552 en instruction ; nous n'avons pas retrouvé le niveau d'avant COVID (38 287 H en 2019)
- 106 PPL en 2022 contre 88 en 2021
- 35 LAPL en 2022 contre 16 en 2021
- 28 qualif Nuit contre 18 en 2021

La DGAC a commencé les audits des DTO et il y a beaucoup de recadrage, notamment sur la politique de sécurité. Le représentant du DTO a pour mission d'élaborer et mettre en place avec le correspondant sécurité et le responsable pédagogique une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité. Il faut veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité.

Une initiative d'une association «aéro bio diversité » poussée par la fédération aide les clubs à monter un dossier bio diversité des plateformes (dossier utile lors de négociation avec les élus ou pour présenter un début d'action RSE de la part des clubs).

4 - Rapport d'activité pour l'année 2022

Source : rapport annuel à la Direction Générale de l'Aviation Civile (rapport Aéral).

Nombre de membres 2022

CATEGORIE	élèves	brevetés	Total pilotes	dont femmes	dont hommes	Non pilotes	TOTAL
jeunes	5	4	9	4	5	0	9
adultes	18	79	97	4	93	6	103
TOTAL	23	83	106	8	98	6	112

Pour mémoire rappel du total des membres des années antérieures

2019	97
2020	93
2021	98

Heures de vol 2022

	Double commande	Solo	Total
Vol local	590	600	1 190
Navigation	195	308	503
Vol de nuit	13	6	19
Total	798	914	1 712

Pour mémoire rappel des années antérieures

2019	1 034
2020	891
2021	1 361

Répartition par avion

		2019	2020	2021	2022
DR400	F-HAAR	416	340	346	434
DR400	F-HACO	150	228	279	412
Cessna 152	F-GPRT	247	193	491	326
DR221	F-BPCY	221	131	207	300
Evektor	F-HLES				150
DR220	F-BVNT				61
DR400	F-BXJN			38	20
	F-GGMY				9
Total		1034	892	1361	1712

Heures de vol instructeurs

	Heures 2022
Jean-Philippe Sager	166
Luc Imbernon	162
Ivan Dietrich	152
Jean-François Neu	149
Cyril Langibout	141
Sébastien Decupper	12
Vincent Gauer	3
Total	785

Licences réalisées en 2022

- 1 LAPL (Arnaud Grillot)
- 7 PPL (Guilhem Borghesi , Jonathan Fuchs, Richard Lienhard, Mostafa Hami Eddine, Prince Nicolas, Fournel Ayeric, Bellot Maxime)
- 4 Qualif nuit (Bueb Christopher, Denouault , Zimmermann Christophe, Dietrich Jérémy)

Conclusion

Après le creux de la vague atteint en 2020 avec la crise sanitaire, l'année 2022 confirme la reprise d'activité avec des performances que l'on avait plus vu depuis 15 ans.

5 – Rapport financier par les Réviseurs aux comptes, Gérard Collette et Françoise Leromain

Introduction par le Président

Les comptes de l'association (compte de résultat, bilan ...) sont tenus par le cabinet comptable KPMG. Compte tenu des délais de ce cabinet, les comptes ne sont pas arrêtés à la date de l'Assemblée générale.

Depuis 2022, le rapport financier est donc présenté par nos Réviseurs aux comptes Gérard Collette et Françoise Leromain qui se basent sur une comptabilité analytique.

Ce travail permet d'avoir une vision claire de la situation financière du club.

Rapport des Réviseurs aux comptes présenté par Gérard Collette

- a) Le suivi comptable du club
- b) Evolution et Situation Financière du club (2022-2023)
- c) Coûts et charges
- d) Ressources et résultat net
- e) Analyse de la situation
- f) Nos propositions

Les sorties de cash ont été analysées sur la base des factures enregistrées et comparées au paiements bancaires (prélèvements, virements et chèques),

Les entrées de cash (Cotisations, paiements pilotes, etc....) ont été validées sur la base des bordereaux bancaires, des virements reçus directement sur les comptes bancaires du club et des prêts accordés en 2022.

a) Le suivi comptable du club

Il n'a pas été relevé d'irrégularité dans une tenue des comptes méritoire du fait de l'absence de chauffage dans les locaux du club l'hiver dernier.

Trois factures Mistral Aéro doivent être rectifiées au bénéfice du club (3x183=549€).

La comptabilité « caisse liquide » devrait être basculée sur Excel pour un meilleur suivi avec les factures.

Les comptes devraient être clôturés au 31 décembre de l'année en cours pour faciliter le rapprochement bancaire et la comptabilité analytique.

b) Evolution et Situation Financière du club (2022-2023)

Une situation cash 2022 positive: 43700€...

Etat des Comptes et Livrets Bancaires			31/12/2021	31/12/2022	Variation 2022/2021
Compte CREDIT MUTUEL			10636,28	6182,15	-4454,13
Livret Bleu CREDIT MUTUEL			20208,98	25552,11	5343,13
Compte CREDIT AGRICOLE			7015,01	6656,94	-358,07
Livret CREDIT AGRICOLE			0,02	5002,79	5002,77
CAISSE CLUB			307,36	301,58	-5,78
TOTAL CASH			38167,65	43695,57	5527,92

Les coûts variables sont en très forte augmentation, en rapport avec la hausse de l'activité et la hausse des prix dont celle du carburant.

	2022	2021 pour mémoire
Coûts fixes	50 400,00	51 000,00
<i>dont Mistral Aéronautique</i>	<i>27 700,00</i>	<i>28 000,00</i>
Coûts variables	293 600,00	179 000,00
Maintenance avions	122 800,00	77 100,00
Carburant	75 000,00	46 300,00
Location avions	66 500,00	28 500,00
Assurances	18 200,00	16 100,00
Taxes Atterrissage	11 100,00	11 000,00
Remboursements d'emprunts	19 700,00	18 000,00
Achat remorque citerne SP98	5 500,00	0,00
Total des charges	369 200,00	248 000,00

Nos coûts 2022 : le détail par poste

COÛTS FIXES	2021	2022	Delta
FFA CRA MA OMS KPMG	34984,87	30993,6	-11,41%
AEROGEST	2490	1964,16	-21,12%
ASSURANCES AUTRES	1381,84	1864,17	34,90%
ALSADOM NETTOYAGE	2402	2443,27	1,71%
IMPOTS	1912	1006	-47,38%
EAU GAZ ELEC	1923,77	3548,39	84,45%
PETIT MATERIEL	2056,02	1487,3	-27,66%
FRAIS Bancaires et CB	1762,45	2172,27	23,25%
INTERNET et SI	1053,35	1024,4	-2,75%
RECEPTIONS	439,18	646,6	47,23%
PAPETERIE	366,92	348,11	-5,13%
NOTES DE FRAIS	261,88		-100,00%
Remboursement Pilotes		2911,27	
Correction KPMG 2021		6,05	
TOTAL COÛTS FIXES	51034,36	50415,59	-1,21%
COÛTS VARIABLES			
MAINTENANCE AVIONS	77098,07	122761,9	59,23%
CARBURANT	46294,709	74974,94	61,95%
ASSURANCES	16052,73	18244,32	13,65%
LOCATIONS AVIONS	28487,9	66446,38	133,24%
TAXES d'ATTERRISSAGE	10916,89	11091,01	1,59%
TOTAL COÛTS VARIABLES	178850,299	293518,55	64,11%
Emprunts		19750,6	
Citerne		5493	
TOTAL COÛTS	229884,659	369177,74	60,59%

d) Ressources et résultat net

Les ressources 2022 (374700 €) sont également en forte augmentation par rapport à 2021 (253 000€). Mais il faut observer que les cotisations sont loin de couvrir les frais fixes, comme elles devraient le faire.

Bordereaux d'encaissement	309 340,00
<i>dont cotisations</i>	<i>27 500,00</i>
<i>dont subventions</i>	<i>10 900,00</i>
<i>dont vols d'initiation, vols de découverte</i>	<i>12 450,00</i>
<i>dont double commande facturée</i>	<i>12 000,00</i>
Intérêts du livret bleu	350,00
Prêt bancaire	65 000,00
Total des ressources	374 690,00

Cash Flow Net 2022 :

Les ressources (374700 €) moins les charges (369 200 €) donne une marge, le « *cash flow net* », de **5 500 €**.

Il correspond également à la variation du cash en caisse en fin d'exercice :

43 700 € en fin 2022 – 38 200 € en fin 2021 = 5 500 €

e) Analyse de la situation

Le résultat 2022 est en apparence positif, mais une marge de 5500 € est-elle suffisante ? Le club a-t-il créé ou détruit de la valeur ?

Quelques points à retenir pour l'analyse ...

- Nos avions ont tous plus de 20 ans,
- Tous les maintenances courantes et périodiques (50h, 100h, 200h, ...) sont intégrées dans nos coûts de revient avions,
- Les maintenances lourdes (2000h, remplacement moteur, hélices,...) doivent être provisionnées et réinvesties.
- Les heures consommées sont valorisées et considérées comme une perte de potentiel

Après analyse, il s'avère que le résultat positif est largement insuffisant pour assurer la pérennité de l'Aéroclub.

Le club a réalisé en 2022 1712 heures de vol , dont 1060 heures sur nos avions *et donc 1060 heures de potentiel consommé.*

Coût de l'heure de potentiel consommé :

- un moteur : 50 000 € avec un potentiel de 2000 heures = 25 €/heure
- une révision générale de la cellule : 20 000 € avec un potentiel de 2000 h) = 10 €/heure

soit une consommation horaire de 35 €

Pour assurer la pérennité du club, le club aurait dû générer sur l'exercice 2022 plus de 37 100€ de résultat (1060 heures de vol x 35 €). Or, le club a réalisé 5500 € ! ...

Ce n'est pas le prix de l'heure de vol qui est en cause car les avions ont produit du cash !

A partir d'une simulation sur la base des coûts réels, les avions ont produit 48 000 € de cash, dont

- 38 000 € pour les avions du club dont un potentiel de développement de 18 000 €,
- 10 000 € pour les avions loués.

Les coûts fixes (50 400 €) non couverts par les cotisations (27 500 €) soit 23000 €, les emprunts (19000 €) etc... ont consommé en grande partie le «résultat avions » pour le solde que nous connaissons de 5 500 €.

Ce sont donc sur les **frais fixes** qu'il faut axer la recherche de solutions.

f) Nos propositions

Quelques pistes de réflexion ...

A court terme

- Un plan pluriannuel permettrait de fixer des objectifs
- Il faut réduire les coûts de fonctionnement du club
- La cotisation annuelle doit être ajustée pour couvrir les coûts fixes
- Les taux horaires doivent être révisés en intégrant l'inflation, les provisions pour perte de potentiel et éventuellement une provision de développement,
- Il faut éviter au maximum le recours à l'emprunt pour la maintenance,
- Il faut vendre les épaves qui coûtent et occupent de la surface (RT et LM), si le club n'a pas de perspectives pour ces avions.

A moyen/long terme

- Réfléchir à l'acquisition de matériels moins onéreux en exploitation
- Réfléchir au financement participatif par les membres pour minimiser le recours à l'emprunt pour les investissements

Intervention des membres

Le débat a porté notamment sur le risque d'un relèvement significatif des tarifs de cotisation et de vol qui pourrait avoir un effet dissuasif sur les pilotes et les futurs membres.

Un éventuel changement de banque a été évoqué, car la banque actuelle du club (Crédit Mutuel) affiche une politique anti-aviation. Réponse du Président : le changement est envisagé mais ce n'est pas un sujet urgent compte tenu de la charge de travail que cela suppose. Par ailleurs, nous avons toujours des crédits en cours avec cet établissement.

Quitus aux Trésoriers

A l'issue du rapport financier, le Président a soumis au vote de l'Assemblée le quitus pour la gestion de l'année 2022. En l'absence d'oppositions ou d'absentions, le quitus a été approuvé.

6 – Achat d'un avion école en financement participatif

Le contexte

Fin 2022, le Crédit Mutuel a fait connaître son refus de financer un avion d'aéroclub pour de prétendues raisons environnementales, faisant ainsi échouer l'achat de l'Evektor F-HLES loué par le club.

D'autres banques ont également affiché la même position. Ce point a été évoqué au Comité régional Grand Est car l'Aéroclub de Colmar n'est pas le seul club concerné.

Considérant qu'à l'avenir on pourra beaucoup moins compter sur des financements bancaires, Jérôme Staub s'est proposé pour monter un projet de financement participatif avec l'aide de Jean-Philippe Sager, Hélène Toutain et Arnaud Grillot.

Le principe du financement participatif

Le club fait appel à un prêt auprès de ses membres, d'entreprises, d'associations ou toute autre personne extérieure au club. Ce prêt ne peut être rémunéré à un taux supérieur au taux légal comptable en vigueur (2.06 % au 01/01/2023). Il a donc été proposé un taux de 2%.

Un contrat de prêt est alors établi entre le prêteur et l'association qui s'engage à un remboursement mensuel sur la durée convenue (en l'occurrence 5 ans).

Le projet d'achat d'un avion école

Les études économiques ont été réalisées sur l'hypothèse d'une trentaine d'élèves pilotes. Sur une base de 20 heures de vol par élève et par an, l'école a un potentiel d'activité d'environ 600 heures par an, ce qui rend pertinent l'achat d'un avion école supplémentaire à prix attractif.

Une occasion se présente pour l'achat d'un Evektor de 2019, comptant 1335 heures de vol. Le prix demandé est de 108 000 € auquel il faut ajouter l'anticipation du changement de moteur pour un moteur neuf. Le moteur actuel serait revendu avec son potentiel restant. Globalement le budget à prévoir est de 133 000 € incluant les travaux à réaliser sur l'avion.

Le coût de l'heure de vol

Jérôme Staub a exposé les postes prévisionnels de coût. Il estime qu'il serait possible de proposer l'avion à un tarif de 159,00 € / heure incluant une participation du pilote de 17,50 € à la double commande.

Si l'avion effectue 440 heures de vol / an, il capitalisera 24 000 € par an ce qui serait suffisant pour le remboursement des prêts.

Le plan de financement

Les prêts FFA et Comité Régional couvrent 30 000 € à taux 0% sur 5 ans. Il faut donc environ 100 000 € en autofinancement et en prêts participatifs pour couvrir l'opération. Or à la date de l'Assemblée, les engagements de prêts atteignent presque 80 000 €. Le plan de financement sera donc prochainement bouclé.

Lors du débat qui a suivi, les points suivants ont été évoqués :

- dans l'évaluation des coûts, le poste assurance paraît optimiste et devrait être vérifié ;
- le tarif double commande à 17,50 € sera-t-il réservé aux jeunes comme pour l'Evektor F-HLES ?
- un tarif unique double / solo est suggéré pour cet avion.

Sous ces réserves, l'Assemblée générale valide le projet et le plan de financement.

7 - Renouvellement partiel du Conseil d'administration

➤ *Renouvellement du tiers sortant : six postes à renouveler*

Mandats arrivant à échéance à l'Assemblée générale 2023 : cinq postes pour un mandat complet de trois ans

- Gazeau Dominique
- Pagies Jean-Marc
- Durlwanger Hubert
- Heideier Aimé
- Sager Jean-Philippe

Poste vacant suite à démission : un poste pour un mandat partiel de deux ans

- Jean-François Neu (poste renouvelable à l'Assemblée générale 2025)

Les durées de mandat seront attribuées dans l'ordre des voix obtenues.

➤ *Les candidatures déclarées : neuf candidats*

- Borghesi Guilhem
- Delgrange Nelson
- Dietrich Jérémy
- Durlwanger Hubert
- Hami-Eddine Mostafa
- Pagiès Jean-Marc
- Prince Nicolas
- Sager Jean-Philippe
- Staub Jérôme

Il a été procédé à un vote à bulletin secret, chaque membre présent ou représenté titulaire du droit de vote étant appelé à choisir 6 personnes sur la liste des 9 candidats

➤ *Résultats du scrutin*

Il y avait un total de 50 votants, présents ou représentés par pouvoir. Résultat dans l'ordre des voix obtenues :

	Nbre de voix obtenues	Durée de mandat
Staub Jérôme	42	3 ans
Borghesi Guilhem	39	3 ans
Sager Jean-Philippe	39	3 ans
Pagiès Jean-Marc	35	3 ans
Dietrich JérémY	32	3 ans
Hami-Eddine Mostafa	30	2 ans
Prince Nicolas	19	non élu
Durlewanger Hubert	18	non élu
Delgrange Nelson	17	non élu

Les cinq premiers ont été déclarés élus pour un mandat complet de trois ans, le sixième pour un mandat partiel de deux ans en remplacement du poste vacant suite à démission.

8 – Réviseurs aux comptes

Gérard Collette et Françoise Leromain ont été reconduits en qualité de Réviseurs aux comptes pour l'année 2023.

9 – Représentants de l'Assemblée au Conseil de discipline

Le Conseil de discipline est composé de quatre membres désignés par l'Assemblée générale annuelle, quatre Administrateurs désignés annuellement par le Conseil d'administration et du Président.

Pour l'exercice à venir, l'Assemblée générale approuve la candidature d'Ivan Dietrich, Dominique Gazeau, Jean-François Neu et Alain Cuillier.

10 – Intervention des responsables du DTO (Declared Training Organisation)

Cyril Langibout, chef pilote et responsable pédagogique du DTO a présenté un nouvel instructeur, Michel Stoessle qui nous vient de l'Aéroclub Paris Nord où il assumait la fonction de responsable pédagogique. Il revient en Alsace définitivement.

Ivan a renouvelé sa qualification d'instructeur FE. L'école a les moyens nécessaires pour bien fonctionner.

11 – Projets 2022

Le programme des animations 2023 devrait comporter

- 13 et 14 Mai grande portes ouvertes
- 3 Juin journée Kiwanis
- Septembre une compétition Air National Race ANR ou une journée femme ?

En l'absence d'autres interventions, le Président a remercié l'Assemblée et clos la séance.

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour