

# DOSSIER DE SYNTHÈSE

## Notre Politique Accessibilité

dossier généré le : 06/09/2024



Nom de la structure : **FCL ANGLAIS**

Numéro Siret : **82477063000021**

Numéro NDA : **24370426637**

Personne ayant généré le dossier : **Toni GIACOIA**

Code de vérification de l'attestation : <https://cvl.rhf-accessibilite.fr/espace-personnel/verification-attestation-structure/26041a49c60abbc320c0f3ae8ff39355>

# NOTRE AUTO-POSITIONNEMENT

---

## ORGANISER UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

### 1 - Cadre et organisation d'une accessibilité pour tous

#### 1.1 Avez-vous défini une politique accessibilité pour faciliter l'inclusion des apprenants en situation de handicap au sein de votre organisme ?

Niveau de réalisation : 0 %

Réalisations/actions conduites :

Il faut d'abord que je parvienne à identifier les cas possibles pouvant se présenter et les personnes qui ne se sont pas manifestées. Il faut que je parvienne à définir comment détecter ces apprenants et m'informer des besoins possibles et enfin des solutions que je peux apporter.

Éléments observables :

Le métier de pilote de ligne est conditionné par diverses qualifications et aptitudes dont le Certificat médical de classe 1. Étant donné que les formations que j'organise (anglais aéronautique, préparations au FCL .055, RS5582 et RS5583 principalement) ne me permettent pas d'aider beaucoup de personnes en situation de handicap (je n'en ai jamais rencontré ou eu connaissance en plus de 23 ans d'exercice), il faut que je réfléchisse à mettre en place une démarche pour détecter, encourager et accueillir les personnes en situation de handicap dans de bonnes conditions.

#### 1.2 Un référent handicap est-il nommé et dispose-t-il des conditions lui permettant d'exercer pleinement sa mission ?

Niveau de réalisation : 10 %

Réalisations/actions conduites :

Il s'agit pour l'instant de définir le public et les champs d'action qui semblent à priori limités à cause des conditions d'employabilité des apprenants, mais j'y verrai plus clair après les recherches car je sais que cela est arrivé à d'autres de devoir former des pilotes handicapés.

Éléments observables :

#### 1.3 Avez-vous mis en place une organisation opérationnelle, prenant appui sur votre référent handicap, pour mettre en œuvre votre engagement au progrès dans l'accueil et d'accompagnement des apprenants en situation de handicap ?

Niveau de réalisation : 10 %

Réalisations/actions conduites :

Stade de la recherche

Éléments observables :

#### 1.4 Collaborez-vous avec un réseau d'acteurs internes et/ou externes pour venir en appui de votre démarche d'accueil et d'accompagnement des apprenants en situation de handicap ?

Niveau de réalisation : 10 %

Réalisations/actions conduites :

Contact avec AGEFIPH, délégation régionale CVL

Éléments observables :

Visioconférence du 13/02/2024 avec l'AGEFIPH - Démarche de progrès

### 2 - Mobilisation & Professionnalisation des collaborateurs

## 2.1 Informez-vous et sensibilisez-vous l'ensemble de vos collaborateurs pour leur permettre d'être acteurs de votre démarche de progrès en matière d'accueil et d'accompagnement des apprenants en situation de handicap ?

Niveau de réalisation : 10 %

Réalisations/actions conduites :

L'entreprise répond à tous les critères sauf le numéro 8. Suite à la conférence du 26/03/2024, je vais pouvoir mettre en place des fiches réflexes au moins pour les troubles DYS.

13/06/24 Formation ARIA 1 Autisme

Formation prévue le 25/09/2024 à La Maison des Aveugles CVL

Éléments observables :

Aucun apprenant n'a déclaré de handicap pour l'instant. La majorité sont des pilotes professionnel qui ont l'obligation de passer le Certificat Médical de Classe 1 (le plus difficile pour l'EASA). Eventuellement il pourrait un jour y avoir un apprenant en situation de handicap parmi les quelques pilotes amateurs que je rencontre car le contrôle médical est moins strict. J'ai commencé à partager quelques expériences de formation avec Collin Smith, mon partenaire formateur, mais nous ne sommes qu'au début de la démarche.

## 3 - Dynamique de progrès continu

### 3.1 Organisez-vous le suivi quantitatif et qualitatif de vos pratiques d'accueil et d'inclusion en associant la communauté des apprenants et l'ensemble de vos partenaires ?

Niveau de réalisation : 100 %

Réalisations/actions conduites :

Aucune action conduite

Mes apprenants sont majoritairement soumis à l'obligation de satisfaire au Certificat Médical de Classe 1 pour conserver leur licence de pilote de ligne. La probabilité que je rencontre un apprenant n'est pas impossible mais très infime car je n'en ai pour l'instant jamais rencontré en 23 ans dans cette profession. Grâce aux formations AGEFIPH, je vais peut-être en rencontrer un jour car je saurai mieux détecter des symptômes susceptibles de révéler un handicap.

Éléments observables :

Aucun élément observable

### 3.2 Organisez-vous une veille sur vos obligations réglementaires concernant le handicap et l'accessibilité ?

Niveau de réalisation : 100 %

Réalisations/actions conduites :

Veille et tableau de veille réalisés et suivis

Éléments observables :

Pas de changement notable ces derniers mois

## 4 - Accessibilité du bâti

### 4.1 Etes-vous en mesure d'attester du respect des règles de sécurité et d'accessibilité pour l'ensemble des locaux dans lesquels se déroulent vos actions de formation ?

Niveau de réalisation : 100 %

Réalisations/actions conduites :

Je ne fais plus de présentiel depuis mi-avril 2024. Toutes mes formations se déroulent en ligne. Toute demande particulière peut être adressée au référent PSH (moi-même) et mon partenaire me tient informé de tout fait ou action pouvant entrer dans la sphère PSH.

Éléments observables :

Nous informons et restons à disposition pour toute question.

## **5 - Accessibilité numérique et pédagogique**

### **5.1 Avez-vous organisé l'accessibilité aux informations et contenus pédagogiques ?**

Niveau de réalisation : 50 %

Réalisations/actions conduites :

Il faut que je vérifie l'article, mais à priori cela devrait être bon.

Éléments observables :

### **5.2 Avez-vous recensé le matériel disponible susceptible de réduire les situations de handicap ? (matériel, mobilier, outils, logiciels...)**

Niveau de réalisation : 100 %

Réalisations/actions conduites :

Formations en ligne uniquement

Éléments observables :

### **5.3 Avez-vous organisé l'accessibilité aux tests d'entrée/positionnement, aux évaluations et le cas échéant, aux examens ?**

Niveau de réalisation : 80 %

Réalisations/actions conduites :

Formations en ligne uniquement. Il faudra vérifier chaque point en détail.

Éléments observables :

## **6 - Communication externe**

### **6.1 Communiquez-vous auprès du public sur votre politique d'accessibilité et votre démarche d'accueil et d'accompagnement des apprenants en situation de handicap ?**

Niveau de réalisation : 100 %

Réalisations/actions conduites :

Effectué

Éléments observables :

### **6.2 Informez-vous l'ensemble de vos partenaires (SPE, employeurs, région, OPCO...) sur les modalités et contenus de votre démarche d'accueil et d'accompagnement des apprenants en situation de handicap ?**

Niveau de réalisation : 50 %

Réalisations/actions conduites :

Il faudra vérifier point par point.

Éléments observables :

**S'ADAPTER A CHACUN - PARCOURS DE L'APPRENANT**

## 7 - Identification des publics et repérage des situations de handicap

### 7.1 Avez-vous mis en place un process de repérage des situations de handicap dès l'accueil et tout au long du parcours de l'apprenant ?

Niveau de réalisation : 80 %

Réalisations/actions conduites :

La plupart des actions sont mises en place mais il reste quelques améliorations (je pense notamment à l'audit de positionnement qu'il va falloir modifier)

Éléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

## 8 - Définition concertée des besoins de l'apprenant

### 8.1 Recherchez-vous systématiquement les parties prenantes (internes/externes) à associer pour construire le parcours de formation personnalisé et adapté de l'apprenant, en centre et en situation professionnelle (période de stage ou alternance) ?

Niveau de réalisation : 70 %

Réalisations/actions conduites :

Grâce à l'AGEFIPH, je ne suis plus perdu et je commence à avoir des interlocuteurs. J'ai enfin eu une réponse sur la démarche Handipilote chez Aéropyrénées et souhaite m'y associer mais il faut que je puisse discuter avec le responsable.

L'audit de positionnement va être enrichi pour recevoir plus d'informations.

Éléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

### 8.2 Organisez-vous des temps de rencontre afin de définir de manière concertée les besoins d'adaptation en centre et en situation professionnelle (période de stage ou alternance) ?

Niveau de réalisation : 30 %

Réalisations/actions conduites :

Nous avons déjà discuté avec mon partenaire qui me signalera un éventuel besoin référent PSH.

Je souhaite mettre en place des outils plus structurés pour accueillir les PSH pour nos formations désormais exclusivement en ligne.

Éléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

## 9 - Mise en place & suivi des adaptations

### **9.1 Mettez-vous en place les adaptations utiles à toutes les étapes de la formation (tests de sélection, positionnement, déroulement de la formation, période en entreprise, évaluation) ?**

Niveau de réalisation : 50 %

Réalisations/actions conduites :

Le test initial et l'audit de positionnement qui s'ensuit sont parfaitement adaptés pour des personnes qui ne sont pas en situation de handicap. Il faut donc que j'adapte ces outils aux différents cas lors d'un accueil voire dans le but de détecter des personnes en situation de handicap.

Eléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes (désormais exclusivement en ligne) RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

### **9.2 Organisez-vous le suivi du parcours de l'apprenant et des adaptations réalisées en associant l'ensemble des partenaires (internes/externes) du parcours de formation ?**

Niveau de réalisation : 70 %

Réalisations/actions conduites :

Ces formations exclusivement en ligne sont accompagnées d'une relation épistolaire importante et fréquente ainsi que de dossiers partagés et sécurisés. Il reste à formaliser davantage ces étapes supplémentaires à la formation.

Eléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes (désormais exclusivement en ligne) RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

## **10 - Bilan du parcours**

### **10.1 A l'issue de la formation, réalisez-vous un bilan individualisé du parcours de formation et des adaptations mises en place avec l'apprenant et les acteurs clés du parcours de formation ?**

Niveau de réalisation : 80 %

Réalisations/actions conduites :

Oui, tout est en place mais il reste des améliorations à apporter pour les personnes en situation de handicap concernant leur retour d'expérience sur l'accessibilité. Il est déjà possible, mais pas suffisamment orienté.

Eléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes (désormais exclusivement en ligne) RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

### **10.2 En cas d'abandon de la formation, les causes de la rupture sont-elles analysées ?**

Niveau de réalisation : 100 %

Réalisations/actions conduites :

Je dirais oui, mais ce genre d'information est difficile à analyser car les pilotes et contrôleurs aériens ont de nombreux facteurs impactant à prendre en compte. J'envoie des rappels pour ceux qui ne répondent pas. Les résultats, ruptures, satisfactions ne sont pas toujours en corrélation car les personnes sont souvent dans des cadences de travail intenses (quelquefois de 08 h 00 à 01 h 00 du matin). Une rupture ne signifie pas insatisfaction, et une satisfaction ne signifie pas un résultat, donc à analyser avec beaucoup de prudence.

#### Eléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes (désormais exclusivement en ligne) RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

## **11 - Suivi post-formation**

### **11.1 Identifiez-vous les données relatives aux apprenants en situation de handicap dans tous vos indicateurs de performance et de résultats ?**

Niveau de réalisation : 90 %

#### Réalisations/actions conduites :

Le suivi est important mais il reste quelques ajustements à apporter pour les personnes en situation de handicap.

#### Eléments observables :

Aucune demande de référent PSH pour l'instant. Les formations qualifiantes (désormais exclusivement en ligne) RS5582 et surtout, en majorité RS 5583, concernent des pilotes de ligne soumis à un contrôle médical draconien (Certificat Médical de Classe 1). Par conséquent, les demandes de soutien à l'accessibilité, ne sont pas absolument impossibles pour ces formations, mais relativement improbables, pour ne pas dire hautement improbables. Malgré cette improbabilité, l'organisme de formation souhaite maintenir ses engagements pour aider les personnes en situation de handicap.

## **NOTRE PLAN DE PROGRÈS**

---

### **ORGANISER UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS**

#### **1 - Cadre et organisation d'une accessibilité pour tous**

Objectif de progrès : Apprendre, suivre des formations pour mieux connaître les troubles et les besoins des personnes en situation de handicap.

Actions à conduire pour progresser : Définir les pistes potentielles et acquérir des connaissances selon les retours sur :

- troubles du langage
- troubles auditifs
- handicap physique
- handicap mental

Stade de la recherche  
Contacter la Fédération des Aveugles du Centre-Val-de-Loire

Temporalité de réalisation : Au cours de l'année

Indicateur de réalisation :

- Relances des différents acteurs contactés (projet abouti de pilotage pour personnes en situation de handicap physique, formation à la Fédération des aveugles et conseils pour adapter les formations aux apprenants)
- Création d'un dossier ÉVALUATIONS APPRENANTS qui rassemble les outils d'évaluation et de concertation. Visionnage du tutoriel <https://www.youtube.com/watch?v=R2Kpmfh26R8>
- Consulter un médecin en aéromédical pour bien comprendre son avis sur les classes de certificats et les possibilités de situations de handicap. Le but est d'identifier les besoins et de dégager des priorités pour les apprenants.
- Publier en ligne le parcours de formation RHF afin d'encourager les PSH à se rapprocher de nous.
- Modifier l'audit de positionnement et le faire aussi sur le site parallèlement à la grille d'appui à l'évaluation des apprenants en situation de handicap.
- Modifier le formulaire de pré-inscription en ligne
- Revoir tous les formulaires en ligne afin d'inclure toutes les possibilités. Aller plus loin dans l'accessibilité (mesures réglementaires, contractuelles et mise en oeuvre des mesures) et ne pas se contenter du référentiel Qualiopi.
- Regarder les Jeux Paralympiques, source d'inspiration à bien des égards.
- Initier un partenariat avec une école de pilotage avec une expérience des situations de handicap.
- Rédiger des fiches réflexes dès que des situations de handicap se révèlent possibles pour des pilotes et surtout dès que j'ai un minimum d'informations voire de formation pour les prendre en compte dans les formations.
- Partager et briefer mon collègue Collin Smith qui va intervenir de plus en plus dans les formations.
- Élargir le réseau d'experts et conseillers et adapter les retours d'expérience aux formations.

## 2 - Mobilisation & Professionnalisation des collaborateurs

Objectif de progrès :

Rendre mon collègue, capable de m'épauler autant sur la détection des troubles que sur sa participation à l'accessibilité des PSH.

Actions à conduire pour progresser :

- Partager les informations reçues concernant la gestion des troubles et pathologies lors des formations
- Partager les enseignements des formations sur les PSH et RHF
- Appliquer les mesures nécessaires dans les actes et l'administration

Temporalité de réalisation :

Au cours de l'année

Indicateur de réalisation :

- Formaliser des temps d'information lors de visioconférences avec mon collègue
- Traduire les points cruciaux des informations et enseignements pour les communiquer
- Faire des fiches réflexes bilingues (mon collègue est Américain)
- Faire un dossier protégé PSH en ligne pour partager nos informations
- Établir et appliquer les procédures selon les fiches réflexes

## S'ADAPTER A CHACUN - PARCOURS DE L'APPRENANT

### 7 - Identification des publics et repérage des situations de handicap



Objectif de progrès :

- Identifier toutes les SH possibles étant donné que la plupart des apprenants sont des pilotes de ligne qui ont le certificat médical de classe 1

Actions à conduire pour progresser :

- Sensibiliser les formateurs aux troubles pour détecter les SH chez les apprenants actuels et futurs  
- Consulter un médecin spécialiste aéromédical pour déterminer les pistes à suivre  
- Repérer les objectifs, licences et qualifications et types de vol des apprenants pour adapter les cours

Temporalité de réalisation :

Au cours de l'année

Indicateur de réalisation :

- Suivre le parcours RHF et autres formations pour augmenter nos connaissances sur les situations de handicap.  
- Prendre des rendez-vous en médecine aéromédicale pour bénéficier de conseils spécialisés  
- Établir une veille réglementaire des textes européens (EASA) sur les obligations médicales et de navigabilité des pilotes

