



La situation de l'emploi continue d'être contrastée. En Europe, le recrutement s'effectue de manière confidentielle et en petite quantité. Dans le reste du monde, les zones à forte croissance offrent de meilleures perspectives. L'anglais reste la clé à l'embauche, bien sûr.

ENQUÊTE DE LA RÉDACTION, PHOTOS  
MONIKA WISNIEWSKA ET CONSTRUCTEURS

**M**ichel Malécot est formel : « *Il y a du travail pour les pilotes, y compris les jeunes pilotes. Il faut savoir le chercher partout dans le monde et surtout ne pas spontanément penser que sa carrière va commencer sur une grosse machine. Il faut donc se préparer, ne pas hésiter à renoncer à son petit confort pour chercher de l'expérience et des responsabilités ailleurs qu'en Europe* ». Le patron d'Airways affirme que 50 % de ses élèves se placent à brève échéance. Le problème est que les écoles ne tiennent pas réellement de statistiques sur leurs anciens élèves, leur taux de placement et la durée de leurs recherches. En général, ces jeunes CPL/IR ne communiquent pas beaucoup, parole de patron d'école. Oui, il y a de l'emploi

dans le monde, le vrai problème est bien de le trouver. Ce n'est un secret pour personne : en France on ne peut pas réellement parler d'embellie sur le marché de l'emploi des pilotes. Officiellement, l'embauche est bloquée à Air France jusqu'en 2015. À la reprise des recrutements, il y aura d'abord toute une population qui sera appelée en premier : les pilotes qui ont réussi les sélections quand elles existaient encore, les derniers cadets Air France, etc. On le sait, la compagnie nationale connaît depuis un certain un problème de sureffectif. Le plan Transform 2015 prévoit des licenciements de PNT, des incitations à rejoindre Transavia ou à piloter également provisoirement pour les Chinois. Une façon de garder ses pilotes au chaud pour mieux les rappeler en cas de redémarrage. Rien d'illogique quand on connaît le temps de formation et le temps d'acquisition de l'expérience.

Un facteur nouveau retarde aujourd'hui les évolutions de carrières et reporte d'autant les nouvelles embauches : au prix d'un lobbying incroyable, une association a obtenu que les commandants de bord puissent voler jusqu'à l'âge de 65 ans. Une victoire pour les pilotes les plus expérimentés, mais certainement pas une bonne nouvelle pour les jeunes pilotes au chômage. Au départ, on a minimisé au sein d'Air France la portée de la décision mais, en fait, ce sont 80 % des commandants de bord proches de la retraite qui choisissent cette solution. Tant mieux pour ces derniers mais il fallait être bien naïf pour imaginer que des PNT très bien payés ne choisiraient pas de continuer à voler si on ne leur imposait pas de s'arrêter.

Dans les filiales d'Air France, il y a également du sureffectif. Le futur pôle régional français (PRF) regroupera Brit Air, Regional et Airlinair mais cela se

traduira par une réduction de la flotte de 93 à 86 appareils et donc par une réduction des effectifs, probablement plus d'une centaine de PNT. Des PNT formés que l'on va retrouver sur le marché du travail à court terme.

Bonne nouvelle quand même, Air Inair serait en phase d'achat pour assurer dans l'avenir une partie du trafic effectué aujourd'hui avec les CRJ et autre ERJ 145, elle serait alors potentiellement en phase d'embauche. La compagnie Transavia devrait aussi passer de 8 à 22 appareils en 2014, ce qui augure des perspectives d'embauche mais il y a tout lieu de penser que l'on cherchera d'abord à employer des pilotes du groupe Air France.

Du côté des autres compagnies charter françaises, Air Méditerranée est sous le coup d'un plan social qui va encore durer quelques mois, ce qui lui interdit tout embauche, d'autant que le personnel licencié restera prioritaire en cas de recrutement. Pas d'embauche en vue non plus pour Aigle Azur et Europe Airpost.

**Au troisième niveau, on trouve des compagnies comme Chailair ou Twinjet qui volent sur Beech 1900 et ouvrent quelquefois des lignes régionales abandonnées par une plus grosse compagnie comme Airlinair.** Pour Chailair, il n'y aura pas d'embauche avant un an car elle vient juste de recruter mais la compagnie vient de décrocher des marchés en Afrique. Bien que cette délocalisation offre de bonnes perspectives salariales, son P-DG Alain Battisti a du mal à trouver des Français qui veulent bien travailler sur le continent africain.

Twinjet reprend des lignes abandonnées par Airlinair mais elle vient d'arrêter le Limoges - Charles de Gaulle, faute de client... Et elle aurait des difficultés sur le Limoges - Orly.

Hexair possède également des Beech 1900 pour ses lignes entre Paris et Le Puy en Velay et entre Castres et Lyon. La compagnie ne se développe pas, elle n'exploite que deux appareils entre ses lignes régulières et des vols d'affaires. Le dernier pilote embauché a simplement compensé un départ à la retraite...

Il existe également quelques petites compagnies qui peuvent ponctuellement embaucher : Air Mana, basée à Dole, devrait rentrer en liste de flotte un nouvel appareil, un Metro Merlin. Cet avion aura donc besoin de deux

CdB et de deux copilotes. La chasse aux CV est donc ouverte.

Quant au secteur de l'aviation d'affaires, il embauche au compte-gouttes. Il ne faut donc pas réellement compter sur la parution d'une annonce au Pôle emploi de Roissy, ni sur le site Emploi Aviation. L'embauche se fait par réseau et de préférence avec des appuis. Mais hélas, en début de mois, Netjets a appelé à un départ volontaire une centaine de ses commandants de bord... La compagnie Wijet a dernièrement recruté deux pilotes en CDI à la suite de l'arrivée d'un quatrième Mustang dans la flotte. Et quelques rares propriétaires cherchent de temps en temps des pilotes pour leur jet.

Et le travail aérien ? Le secteur de la surveillance se développe à mesure que des avions adaptés peuvent remplir ces missions : DA42 ou P2006. Le CPL peut suffire au job mais l'IR est un plus. Comment trouver ces compa-

**En Grande-Bretagne, les principales compagnies pourvoyeuses d'emploi sont Ryanair et easyJet. Elles sont en général adossées à des écoles, Bristol pour Ryanair et CTC pour easyJet, qui constituent un pool de pilotes à recruter.** Le rythme de recrutement est difficile à évaluer. « *Même en interne, on ne sait pas toujours quel volume est prévu. Je me souviens avant ma mise en QT (avril 2012), on voyait arriver 12 nouveaux pilotes par semaine* », nous confiait un pilote de Ryanair. Ce dernier a surtout gardé le souvenir de sa chance : il a postulé en ligne avant d'être appelé trois mois plus tard. Sa sélection a été beaucoup moins compliquée qu'en France : un entretien avec la DRH, des questions théoriques et du simu. Une séance où les instructeurs étaient là pour l'aider et non l'éjecter. 10 jours plus tard, il a été pris ; mais il a été le seul de sa promo à trouver un emploi aussi vite.

Les trois grandes compagnies du Golfe Persique que sont Emirates, Etihad et Qatar Airways privilégient l'embauche de pilotes avec expérience.



gnies ? Cherchez du côté de la DGAC ou encore du GIPAG qui fédère ces petites sociétés.

N'oubliez pas non plus que l'instruction est une voie transitoire intéressante. Cela reste un bon moyen d'acquérir de l'expérience professionnelle et un peu d'aisance. Cette expérience, loin des exigences de la ligne, est même un prérequis dans certaines compagnies. Ainsi, par exemple, c'est l'instruction et le travail aérien qui ont permis à Aurélien Merveilleau, pilote français en Indonésie, d'être embauché sur ATR chez Wing Air en sortant de sa séance au simulateur.

**Les compagnies low cost espagnoles sont très actives. Vueling est en bonne santé avec pour la quatrième année consécutive un exercice excédentaire.** Elle vient d'annoncer qu'elle allait recruter 500 personnes pour la saison 2013, dont une partie de pilotes. On n'en connaît pas le nombre.

**Le Canada reste toujours une sorte d'eldorado pour les Français. Le lien entre les écoles et les compagnies est plus efficace que chez nous.** La conjoncture y semble plus favorable. Par exemple, Air Canada doit lancer en 2013 sa compagnie low cost, elle a donc

## ATR propose des équipages à ses compagnies clientes

Une solution pour l'emploi a été mise en place cet été par le constructeur ATR : constituer un pool de PNT qu'il peut proposer aux compagnies clientes dans le cadre d'une forme de service global lors de la vente d'appareils neufs ou d'occasion. Lorsque de petites compagnies, confrontées à un développement rapide, n'ont pas le temps de former des pilotes locaux, l'embauche d'expatriés reste la solution la plus efficace. Michel Corbières, le patron du training ATR,

est formel : il y a bien un risque de pénurie de pilotes, on parle de 10000 pilotes dans les 15 prochaines années, cela dans des régions comme la Chine, l'Indonésie ou encore le Brésil.

Après l'Asie, l'Afrique est le second pôle d'intérêt d'ATR, notamment les pays comme la Tanzanie ou le Nigéria où le manque de pilotes impactera l'emploi dans les compagnies régionales utilisant des ATR. Selon Michel Corbières, le niveau de

recrutement devrait donc baisser alors qu'il est encore assez élevé en général : 1500 heures de vol, dont 500 sur type...

Cette démarche est nouvelle pour un constructeur d'avion et c'est un signal adressé à tous les pilotes qui doivent comprendre que l'embauche n'est plus en Europe. Les premiers équipages retenus sont issus de l'ENAC. Pourquoi ? Il y aurait 200 pilotes ENAC au chômage. Cet argument ne satisfait évidemment pas les pilotes passés par la voie privée qui ont emprunté pour payer leur formation. Mais le responsable du training nous a clairement laissé entendre que ce « recrutement » s'appliquera également à tous, avec une évaluation du candidat effectuée par Philippe Balme, le chef pilote du training, à partir d'un test en simulateur et d'un test en anglais.

Pour l'heure, ATR est incapable de donner des chiffres précis sur ses besoins. Les premiers contrats africains signés portent néanmoins sur une dizaine d'équipages.



prévu une large embauche de personnel, on parle de 900 personnes dont une cinquantaine de pilotes. Par ailleurs, certains pilotes de la régional Jazz passeront au niveau supérieur. Difficile d'avoir des chiffres très précis mais Eric Michot, de Max Aviation, note une amélioration de l'activité. Cette petite compagnie d'aviation taxi récupère des lignes abandonnées par des compagnies plus importantes. Sa flotte est de 9 avions sans compter la provision de commande d'un King Air 200. Comme elle s'attend à une aspiration de ses pilotes vers le régional supérieur, elle veille en permanence à disposer d'un pool de pilotes. Eric Michot est un bon exemple : militaire à la retraite, il est venu se former au Canada avec femme et enfants avant de devenir par la suite instructeur, puis pilote au sein de cette compagnie.

Aux USA, la règle reste toujours la même : pas de carte verte, pas de visa de travail, pas d'emploi.

**Aujourd'hui, le centre de gravité du recrutement mondial se situe au Moyen-Orient, en Asie, en Chine, en Inde, en Indonésie... avec toutefois des nuances.** Pour les pays du Golfe, le besoin en recrutement est difficile à chiffrer. Il est pertinent de faire un lien entre les

commandes très importantes d'avions et les besoins en pilote. Mais, comme souvent, les compagnies veulent des pilotes expérimentés et de préférence des CdB, la catégorie très recherchée. En effet, la proportion FO/Captain dans le monde serait de 4 pour 1.

Dans tous les cas, les recruteurs veulent de l'expérience et entre 500 et 1000 heures sur type et sur un avion JAR 25, ce qui représente une marche difficile à franchir pour le jeune pilote sortant d'école. C'est pourquoi ce sont les pilotes de ligne de compagnies majeures ou des grandes compagnies régionales qui peuvent postuler au sein des trois grandes entreprises du Golfe Persique : Emirates, Etihad et Qatar Airways. Les cas de jeunes pilotes choisis avec 300 ou 500 heures de vol seulement sont vraiment très rares.

**En Indonésie, le territoire est comparable à l'Europe en matière de déplacement et de transport.** Si les démarches sont un peu longues, il est intéressant de tenter sa chance là-bas. La compagnie Wing Air est en expansion, elle doit recevoir 4 nouveaux ATR. C'est un des rares pays à accepter des pilotes sans la partie pratique du pilote de ligne, voire sans QT. En Inde, les transporteurs connaissant des difficultés, la

tendance est à se séparer d'abord des pilotes expatriés. Cependant des projets de compagnies se montent régulièrement, il faut donc rester quand même à l'écoute.

**La Chine reste le territoire où le besoin en pilotes est le plus important mais on y recherche prioritairement des commandants de bord expérimentés.** Les copilotes sont chinois, formés au Canada, aux USA et en Europe. Avant d'être embauché, il faut repasser l'ATPL chinois théorique et pratique, l'équivalent de l'ATPL US, la pratique étant une simple séance de simulateur. Les procédures d'embauche sont assez longues, avec de nombreux papiers à authentifier. Les salaires sont conséquents mais en revanche, il n'y a ni sécurité sociale, ni cotisations retraite...

Pour conclure, ne perdez jamais de vue qu'être pilote ne demande plus seulement des compétences en pilotage mais également un flair de détective privé. Le bon pilote est celui qui, à compétences égales, saura exploiter la moindre piste et surtout cultivera son réseau de relations en permanence. Comme Aurélien, qui a rencontré, lorsqu'il postulait dans sa compagnie indonésienne un copain de son instructeur en France... Aide-toi, le ciel t'aidera! ✈