

STATISTIQUES DES ELEVES PILOTES DE LIGNE

PROMOTIONS 2006 - 2011

Données de décembre 2014

Sommaire

| | |
|--|----|
| Introduction | 3 |
| Méthode | 3 |
| Avertissement | 3 |
| I. Généralités | 4 |
| 1. Composition des promotions - Admission | 4 |
| 2. Composition en sortie | 4 |
| II. Emplois | 5 |
| 1. Situation Générale | 5 |
| 2. Mon activité me fait voler ? | 6 |
| 3. Lien avec l'aéronautique ? | 7 |
| 4. Activité | 7 |
| 5. Situation par promotion | 8 |
| 6. Situation des EPL salariés et dont le travail les fait voler | 10 |
| 7. Situation des EPL salariés et dont le travail ne les fait pas voler | 11 |
| 8. Situation des EPL qui ne volent pas dans le cadre de leur activité principale | 11 |
| III. Interprétation et conclusion | 12 |

Introduction

L'Association Générale des Elèves Pilotes de l'Aviation Civile est une association loi 1901 qui regroupe depuis 1992 les Elèves Pilotes de Ligne (EPL) issus de la formation ENAC (anciennement ENAC – SEFA).

Fondement même de notre existence, et avec les moyens dont nous disposons, nous aidons les EPL à accéder à un poste de navigant.

A ce titre, nous établissons fréquemment des statistiques sur le parcours professionnel de ceux-ci.

Méthode

Les données ont été recueillies via un sondage publié sur notre site internet www.agepac.org auquel 90% des EPLs ont répondu au cours du mois de novembre 2014. Pour les 10% restants, nous avons utilisé les réseaux sociaux ou nos connaissances de leur situation personnelle pour renseigner leur statut.

Avertissement

Malgré toutes nos vérifications, il se peut que certaines erreurs demeurent. N'hésitez pas à nous les signaler.

Toutes les valeurs en pourcentage sont arrondies.

I. Généralités

1. Composition des promotions - Admission

| Année | EPL-S | EPL-U | EPL-P | Cycle ATPL | Total |
|--------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|
| 2006 | 44 | 2 | 2 | 0 | 48 |
| 2007 | 60 | 4 | 2 | 0 | 66 |
| 2008 | 74 | 4 | 2 | 0 | 80 |
| 2009 | 48 | 4 | 8 | 0 | 60 |
| 2010 | 28 | 4 | 8 | 0 | 40 |
| 2011 | 28 | 4 | 8 | 0 | 40 |
| 2012 | 28 | 4 | 8 | 7 | 47 |
| 2013 | 28 | 4 | 5 | 6 | 43 |
| 2014 | 14 | 4 | 2 | 5 | 25 |
| Total | 352 | 34 | 45 | 18 | 449 |

2. Composition en sortie

| Année | EPL-S | EPL-U | EPL-P | Total |
|--------------|---------------|-----------|-----------|------------|
| 2006 | 41 (+1 décès) | 2 | 2 | 45 |
| 2007 | 54 | 4 | 2 | 60 |
| 2008 | 68 (+2 décès) | 3 | 2 | 73 |
| 2009 | 43 | 3 | 9 | 55 |
| 2010 | 27 | 4 | 6 | 37 |
| 2011 | 28 | 4 | 7 | 39 |
| 2012 | X | 4 | 7 | 11 |
| 2013 | X | X | 5 | 5 |
| Total | 261 | 24 | 40 | 325 |

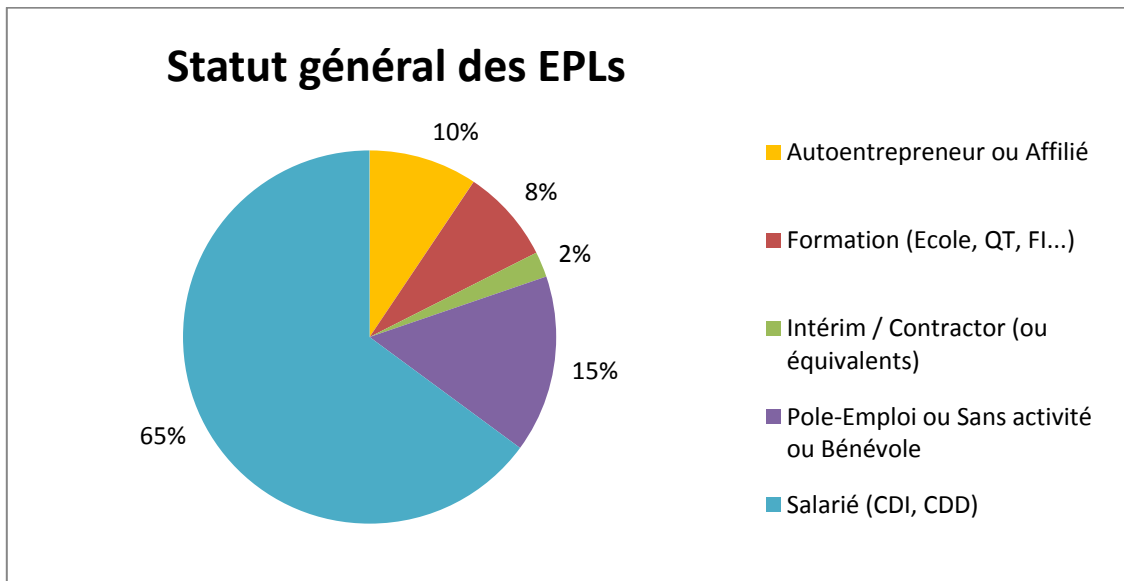
Nous comptons dans la liste ci-dessus les EPLs sortis de formation depuis au moins 4 mois au 01 décembre 2014. Nous éliminons également de nos statistiques les EPL-U 2006 et EPL-P 2007 (rattachés à la promotion 2005) ainsi que les EPL-P 2006 (rattachés à la promotion 2004).

Pour information, le taux de réussite entre le nombre d'inscrits au concours (toutes formations confondues) et le nombre en sortie de formation s'établit entre 2% et 4% en fonction des années.

Notre étude porte donc sur 319 EPLs.

II. Emplois

1. Situation Générale



Il existe plusieurs licences de pilote : la licence de pilote privé (PPL, Private Pilot License), la licence de pilote commercial (CPL, Commercial Pilot License) et la licence de pilote de ligne (ATPL, Airline Transport Pilot License). La première permet de voler en aéroclub, sans exercer de fonction rémunérée. La seconde permet d'exercer une activité de pilote rémunérée. Enfin, la dernière est indispensable pour exercer le métier de pilote de ligne, en tant que commandant de bord.

Sur cette licence peuvent s'ajouter différentes qualifications : - qualification de vols aux instruments (IR, Instrument Rating) qui permet de voler sans références visuelles extérieures, - qualification de vols multi-moteurs (ME, Multi Engine) qui permet de voler sur avion multi-moteurs. On regroupe souvent l'ensemble de ces 2 qualifications sous le terme IRME. Il existe également la qualification de vol en équipage (MCC, Multi Crew Coordination).

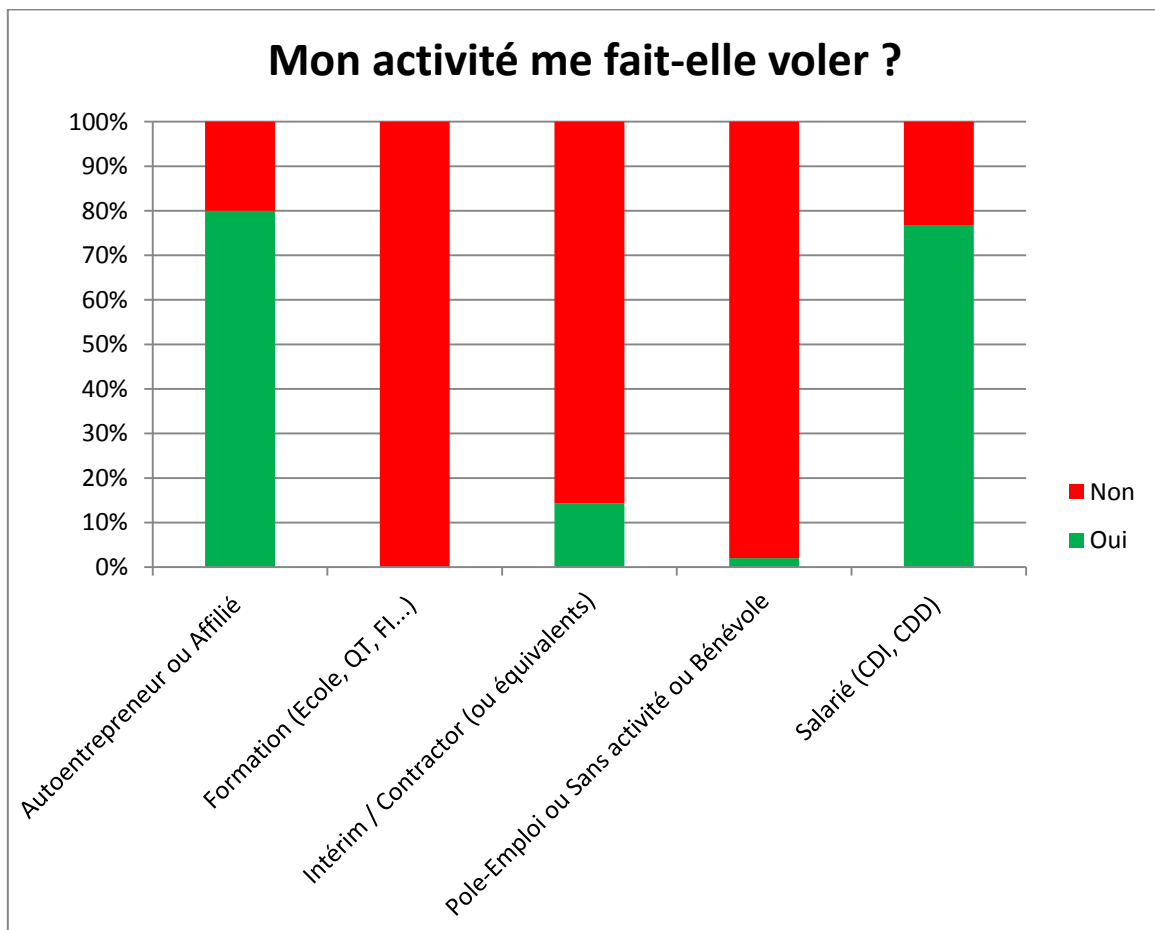
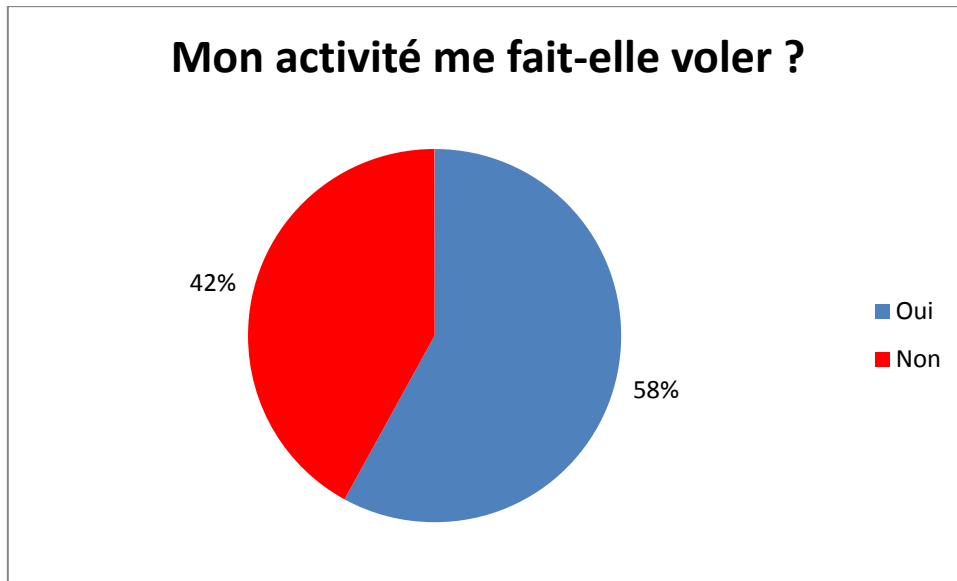
Sur certains avions (Boeing, Airbus, ATR ...), il est nécessaire d'ajouter en plus une qualification de type (QT ou TR, Type Rating) spécifique l'appareil, afin de pouvoir le piloter.

En sortie de l'ENAC, les EPL disposent d'un ATPL théorique, d'un CPL, d'un IRME et d'une MCC. En y associant une QT, il leur est réglementairement possible d'exercer un emploi de copilote (Officier Pilote de Ligne) dans une compagnie aérienne. Enfin, il leur sera délivré un ATPL pratique une fois qu'ils auront 1500 heures de vol (Ils disposent de 180 heures de vol en sortie de formation).

Vous trouverez plus d'informations à l'adresse : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Aviateur>

2. Mon activité me fait voler ?

Nous avons demandé aux EPL si leur activité principale leur permettait de voler.



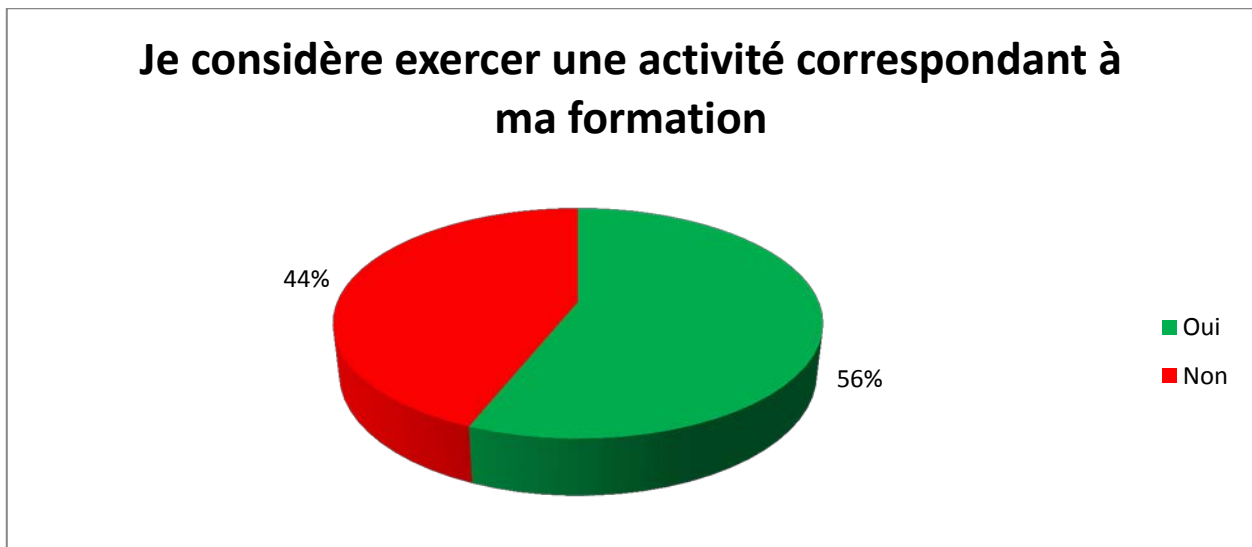
3. Lien avec l'aéronautique ?

Nous avons demandé aux EPLs s'ils maintenaient au quotidien un lien avec l'aéronautique.



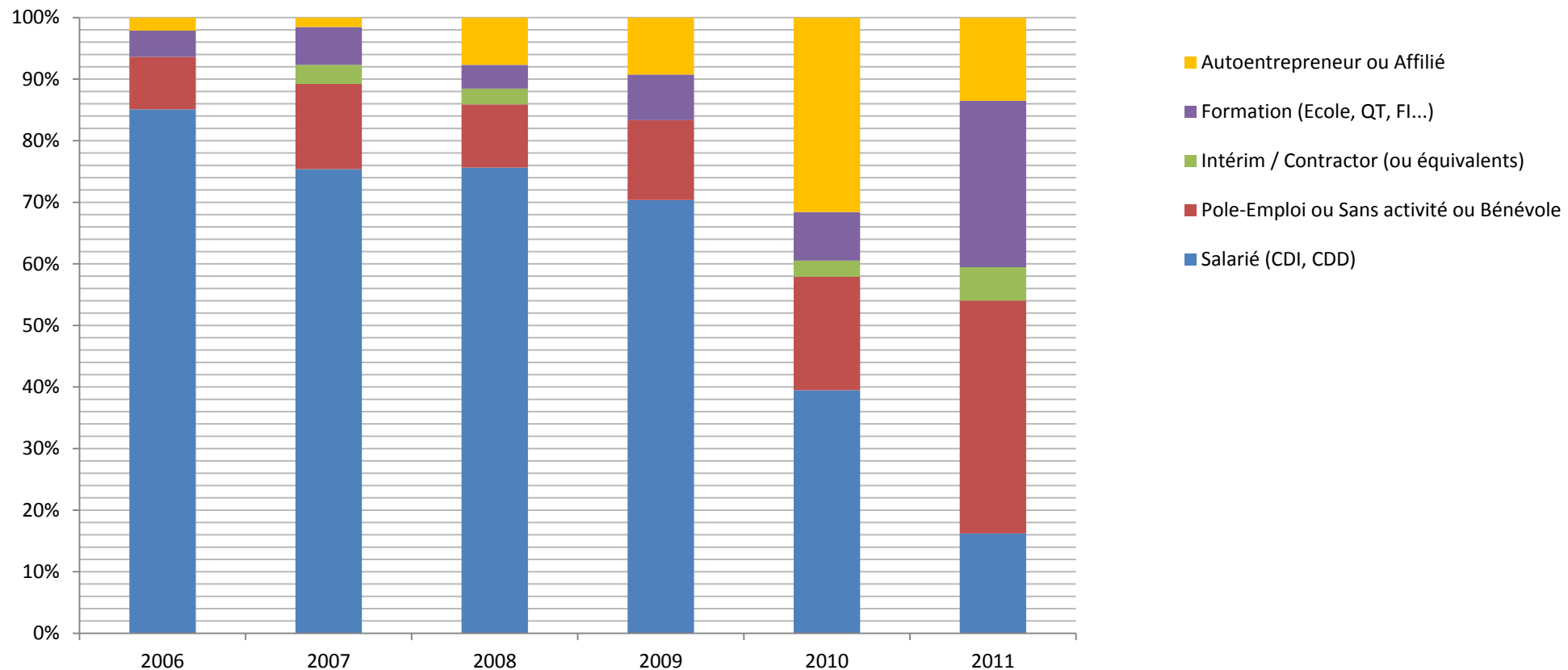
4. Activité

Nous avons demandé aux EPLs s'ils considéraient exercer une activité correspondant à leur formation.

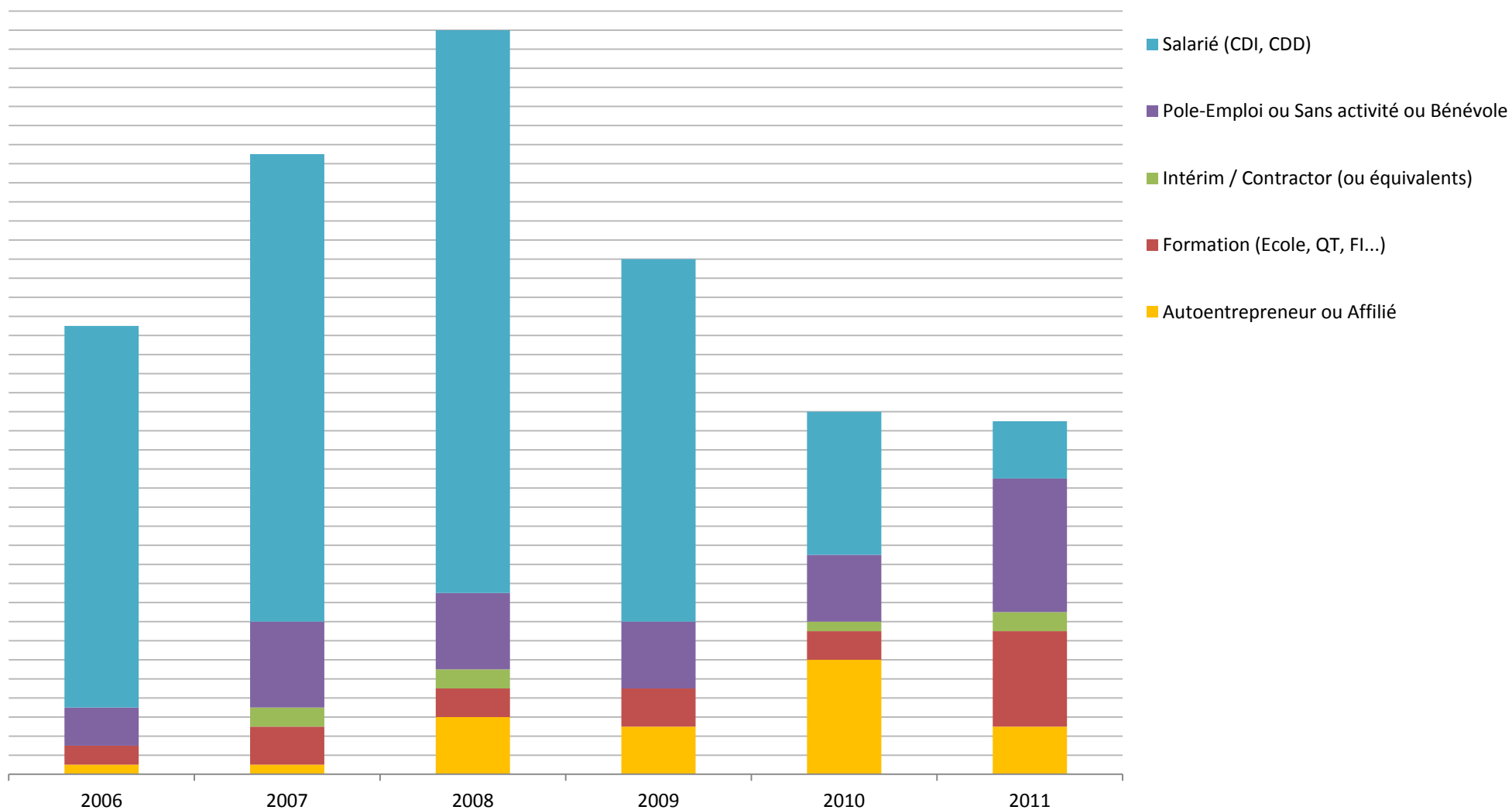


5. Situation par promotion

Situation par EPL ramenée en pourcentage de la promotion

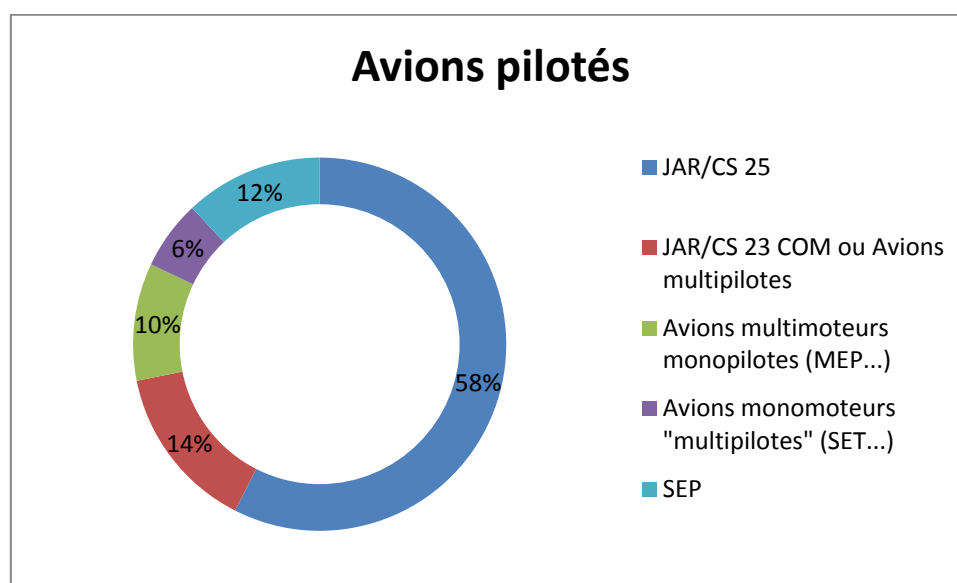
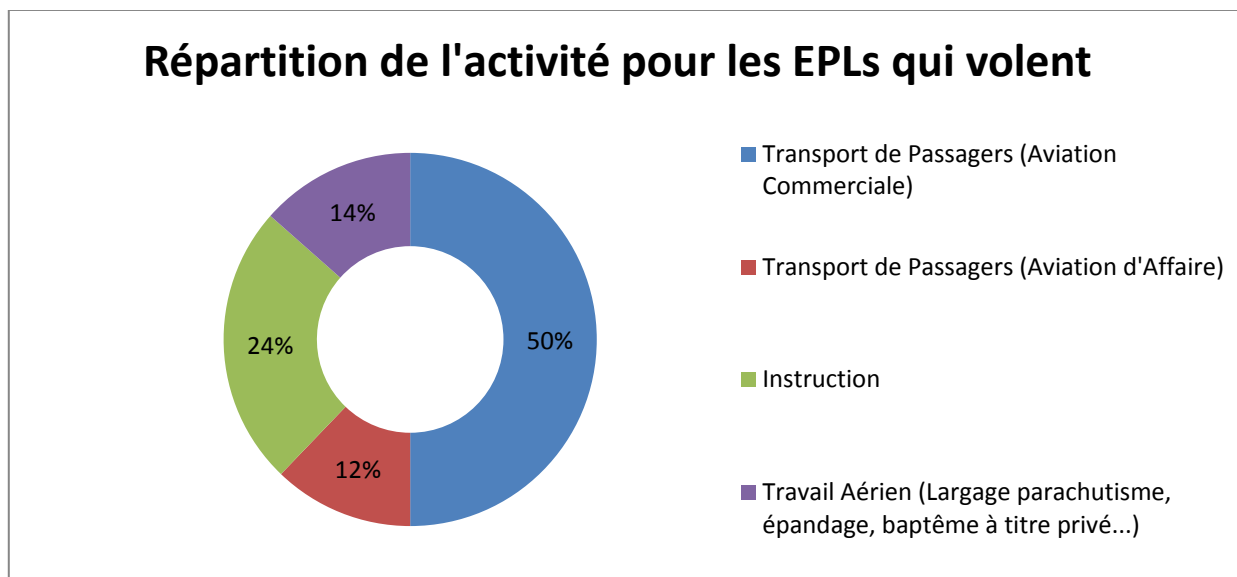


Situation par promotion ramenée en effectif



6. Situation des EPL salariés et dont le travail les fait voler

Nous avons demandé aux 185 EPLs qui volent dans le cadre de leur activité principale quelles activités ils effectuaient et sur quelles machines.



La réglementation Européenne appelée JAA (Joint Aviation Authorities) classe les différents avions en fonction de la masse maximale qu'ils peuvent avoir au décollage, du nombre minimal de pilotes qu'il faut dans le cockpit, et du nombre de passagers dans la cabine. Les avions **JAR 25** sont les avions multi-pilotes (équipage à 2), dont la masse maximale au décollage est supérieure à 8,6T et comprenant au moins 20 sièges passagers. Tous les Airbus, les Boeing et les ATR sont **JAR 25**. Les **JAR 23** sont les avions plus petits pouvant être exploités en mono-pilote (mais souvent exploités en multi-pilotes par les compagnies aériennes).

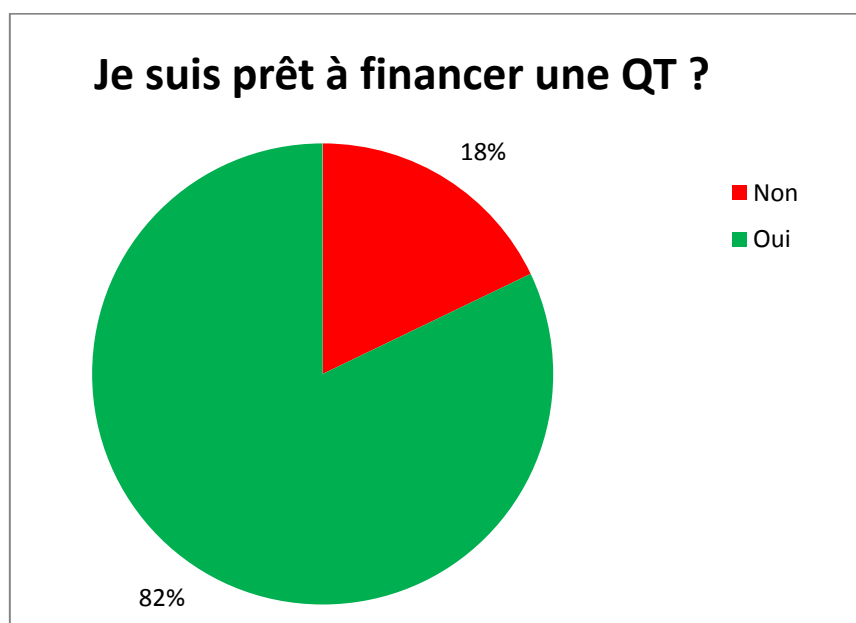
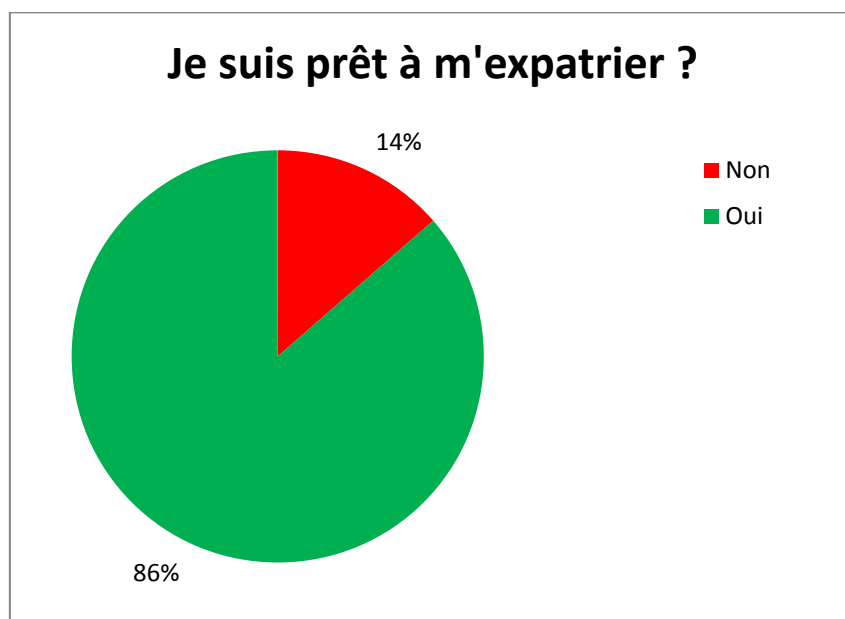
7. Situation des EPL salariés et dont le travail ne les fait pas voler

Parmi les postes occupés :

- Tuteur ATPL et assimilés
- Agent d'opération
- Agent de transit
- Ingénieur
- Steward
- Pilote Echo Radar

8. Situation des EPL qui ne volent pas dans le cadre de leur activité principale

Nous avons demandé aux 134 EPLs qui ne volent pas dans le cadre de leur activité principale s'ils étaient prêts à s'expatrier ou à financer une qualification de type.



Sur certains avions (Boeing, Airbus, ATR ...), il est nécessaire d'ajouter en plus une qualification de type (QT ou TR, Type Rating) spécifique à l'appareil, afin de pouvoir le piloter.

III. Interprétation et conclusion

Les différentes données que nous avons récupérées au cours de ces 4 ans nous permettent d'établir ces invariants.

- Il faut en moyenne 2 ans pour que 50% de la promotion trouvent un travail salarié de pilote de ligne.
Ce chiffre ne saurait faire oublier que 25% des EPLs sortis depuis au moins 3 ans n'exercent toujours pas d'activité de pilote de ligne.
- 30% des EPLs sortis depuis juin 2009 sont pilotes de ligne sur avion JAR25.
42% des EPLs sortis depuis cette même date sont pilotes de lignes.
50% des EPLs sortis depuis cette même date et qui volent sont salariés.

**42% des EPLs
sont pilotes
de ligne (dont
30% sur JAR25)**

**50% des EPLs
qui volent sont
salariés**

Principaux employeurs :

- easyJet (22 EPLs)
- Ryanair (15 EPLs + une dizaine en attente d'intégration)
- ENAC (13 EPLs)
- Air France (12 EPLs)

**44% des EPLs
n'exercent pas
une activité pour
laquelle ils ont
été formés**

**15% sont sans
activités
professionnelles**

**45% bénéficient
du plan de
prorogation des
licences**

- 80% des EPLs n'exerçant pas d'activité salariée de pilote de ligne sont également instructeurs et une majorité d'entre eux exercent cette activité de manière bénévole en complément d'une autre activité professionnelle. Parmi ces EPLs, 86% sont prêts à s'expatrier et 82% sont prêts à se financer une qualification de type en échange d'une promesse d'embauche.
- Malheureusement, 45% des EPL ne parviennent pas à maintenir leur qualification IRME avec leur emploi.
- Depuis le dernier recensement réalisé en Mai 2013, les statistiques se sont nettement améliorées :
 - La proportion d'EPLs devenus pilote de ligne a doublé.
 - La proportion d'EPLs salariés qui volent est restée constante (50% environ)
 - La proportion d'EPLs inscrits au Plan de Prorogation est passé de 75% à 45% (donnée 2015).
 - La proportion d'EPLs sans activité est restée stable.
- La récente reprise des sélections dans le groupe Air France pour les EPLs et l'intérêt d'easyJet, de Ryanair ainsi que de nombreuses autres compagnies pour les EPLs laissent supposer qu'une amélioration de ces résultats pourra être constatée dans notre prochain recensement prévu en décembre 2015.