

Compte rendu Réunion APNA/ENAC Alumni/Agepac/CockpitSeeker

Jeudi 6 Novembre 2014 – 10h00
Bureaux de L'Apna à Roissy CDG

Prochaine réunion :

A définir avec dates proposées entre le [REDACTED] et le [REDACTED]

Participants :

- [REDACTED] Présidente Alumni Enac
- [REDACTED] Président Agepac
- [REDACTED] Trésorier Agepac
- [REDACTED] Créateur du site aéro Cockpitseeker
- Geoffroy Bouvet, Président APNA et CDB B777 Air France
- [REDACTED] chargé de projets Apna et pilote en attente
- [REDACTED] chargé de projets Apna et pilote en attente
- [REDACTED] gestionnaire de patrimoine et pilote en attente

Enac Alumni

Association des anciens élèves Enac, à vocation fédératrice toutes formations confondues pour défendre la formation Enac en terme de qualité de diplômes et favoriser sa reconnaissance sur le marché du travail.

Apna

Association des professionnels navigants de l'aviation très impliquée dans les problématiques d'emploi des pilotes de ligne et dans la défense de la profession notamment contre la généralisation du pay to fly.

Agepac

Association des anciens élèves pilotes de ligne issus de la formation Enac. Gère la liste de séniorité Enac, activités diverses de soutien aux Epls et recherche de partenariats compagnie pour employer ses pilotes et faire valoir la formation Epl.

CockpitSeeker

Site internet aéro regroupant beaucoup d'infos sur les test fcl anglais, de la doc qualification de type et autres documentaion et infos a l'usage des pilotes. Site très engagé contre le pay to fly.

3 points essentiels pour guider nos réunions futures :

- 1- Œuvrer à l'évolution des formations futures de pilotes de ligne vers une formation à double compétence ingénieur ou management/gestion afin que les profils pilotes correspondent mieux aux attentes des compagnies qui ont besoin de pilotes à des fonctions cadres ou de direction. Apporter aux pilotes des clés pour mieux appréhender le secteur de l'aérien et apporter une plus-value supplémentaire en matière de compréhension des problématiques (Réglementaires, sociales, financières) d'une compagnie aérienne. Cette double compétence permettrait également aux pilotes de pouvoir trouver un emploi dans le secteur aérien dans l'attente d'un cycle d'emploi pilote plus favorable. Idée de stage ouvrier est ressortie également afin que les élèves pilotes de ligne gagnent en maturité face au secteur dans lequel ils vont travailler. Ce point est à discuter avec l'Enac principalement. Réflexion à avoir pour son adaptation aux écoles privées pilotes...
- 2- Travailler à structurer un projet de « qualification de type + AEL » pour les jeunes pilotes en recherche d'emploi sur les lignes de compagnies partenaires au travers d'un contrat d'apprentissage, d'alternance ou de professionnalisation. Cette formation, à part de la formation initiale pilote, serait sujette à concours Enac (forme à définir), ouverte à tout CPL/IR/MCC et permettrait de prétendre plus facilement à un poste de copilote sur le marché de l'emploi au niveau international.

Plusieurs points à travailler :

-Financement de cette formation ? sur les fonds de formation (taxe d'apprentissage et autres) ou sur les fonds propres de chaque pilote ? Auquel cas amener l'Enac à accepter une formation d'Etat payante ?

-Pilotes payés ou non durant cette formation ? Les contrats existants prévoient des indemnités de salaire allant de la moitié au double d'un SMIC.

-Recherches à effectuer sur tous les contrats jeunes déjà existants pour une ébauche de nouveau contrat pilote.

-Etablir la liste des compagnies françaises susceptibles d'être en mesure de former ces apprentis, via leur circuit de formation et leur instructeurs en ligne.

Le marché international du travail des pilotes exige une expérience sur la machine de 300h à 500h. Il serait certainement possible de négocier les conditions d'expérience abaissées à la durée normale d'une AEL, soit 150h, si celle-ci correspond à un standard AF ou à un standard français Enac de très bonne qualité.

Faire en sorte que cette formation de qualité soit reconnue à l'embauche à l'international, ce qui permettrait également de contrer d'une autre façon le pay to fly : en effet, à l'embauche, tout employeur qui aura le choix entre un pilote issu d'une qt/ael française de bonne qualité et un autre issu d'un pay to

fly effectué dans des conditions douteuses sur des compagnies pirates, privilégiera la qualité.

- 3- Développer l'offre de formation continue à destination des pilotes au vu de deux aspects différents ; technique et managérial. Beaucoup de petites et moyennes compagnies n'ont pas de possibilités de formation en interne et peuvent être intéressées par des modules de formation technique sur des sujets spécifiques (coffin corner, givrage, turbulence), le but étant le maintien et l'enrichissement des savoirs et compétences. Ces formations peuvent être délivrées en e-learning au travers de supports ludiques. Prendre contact, à ce titre, avec [REDACTED] ancien pilote Air France, ayant créé une société de création de sites internet et de développement de plate-formes et e modules d'e-learning.

Pour l'élaboration et le suivi du point n°2 :

- Nous devons tout d'abord contacter et convaincre Enac et Dgac : via [REDACTED] [REDACTED] et [REDACTED]
- Devra se tenir par la suite une réunion intersyndicale afin de convaincre les syndicats que cette évolution vers QT/AEL en formation Enac est nécessaire et qu'elle va dans le sens des évolutions internationales. Plus de cohérence également avec les nouvelles formations Mpl qui vont arriver sur le marché.
- Enfin discussion technique avec les ATO et l'Enac sur les modalités de mise en place et de structuration de cette formation.
- Seulement à l'issue, seront contactés FNAM et compagnies aériennes afin de rendre compte de l'avancée de ce projet en offrant des solutions concrètes et réalistes à sa création.

Une nouvelle réunion est prévue [REDACTED] afin de rendre compte des premières évolutions des discussions avec l'Enac et la Dgac et pour établir une feuille de route des actions à mener dans le sens des 3 axes développés plus haut, les 2 premiers devant être discutés principalement avec l'Enac, le point QT/AEL ayant un planning de réunion prédéfini plus haut.