

# École de l'aviation civile : les pilotes ne trouvent pas d'emploi

Publié le 01/10/2014 à 08:18

## Aéronautique - Transports



En un an, à l'Enac, le nombre de recrutements a été divisé par deux !/Photo DDM

Les pilotes de ligne peinent de plus en plus à trouver un emploi à la sortie des écoles comme l'ENAC à Toulouse. Cette année, sur 1 100 candidats en lice, seuls 20 ont été retenus pour une formation.

Le métier de pilote de ligne fait-il toujours rêver ou voit-il sa réputation écornée par la dure réalité d'un marché de l'emploi plus mondialisé et précarisé que jamais ? Le constat est là, en marge du conflit qui vient de s'achever à Air France : la profession traverse une zone de turbulences comme elle n'en a jamais connue.

Pour les pilotes de ligne qui espéraient une embauche sur les compagnies majeures comme Air France, les possibilités de recrutement ont peu à peu disparu. «En 4 ans, depuis 2009, le nombre de licences de pilotes délivrées par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a été divisé par cinq», souligne Philippe Crebassa, directeur-adjoint de l'École nationale de l'aviation civile. En effet, la courbe des embauches de pilotes a fortement chuté avec un nombre d'inscrits à Pôle Emploi qui a grimpé de 43 % ! Pour l'ENAC qui a son siège à Toulouse, la vérité est assez cruelle : depuis 2008, quatre élèves sur cinq diplômés de l'école depuis 2008 n'exercent pas l'activité de pilote de ligne pour laquelle ils ont été formés.

## Air France ne recrute plus

Air France n'a plus recruté de pilotes depuis 2008 et ne compte pas

embaucher avant 2018. Du coup, les écoles privées ou publiques comme l'Enac ont dû s'adapter à la contraction du marché. Il y a sept ans, l'Enac recrutait 75 élèves. Cette année, à peine vingt élèves ont été retenus sur un total de 1 100 candidats triés sur le volet. De fait, pour présenter à l'État des comptes en équilibre, l'école solidement implantée à Toulouse démarche les pays étrangers à la recherche d'élèves prêts à financer leurs études via leurs pays d'origine. «On a des professeurs, des simulateurs de vol, 130 avions d'entraînement la seconde flotte après Air France. Pourquoi ne pas aller se former à Toulouse plutôt qu'aux États-Unis ou en Australie ?», argumente la direction.

C'est ainsi qu'une centaine de Chinois ont fait leur rentrée ces jours-ci. Si l'Enac ne communique pas sur les prix, on sait que le coût d'une formation en France oscille en moyenne entre 80 000 et 100 000 euros.

## La pratique du «Pay to fly»

Dans ce contexte économique aggravé, on comprend mieux pourquoi les pilotes d'Air France restent plus attachés que jamais à leurs droits. Selon une enquête de l'Association générale des élèves pilotes de l'aviation civile (Agepac) qui regroupe les élèves issus de l'Enac, 80 % des diplômés rêvent de rejoindre la compagnie. Et 88 % d'entre eux se disent prêts à se payer une qualification en échange d'une promesse d'embauche. Quitte à faire du «Pay to fly», (payer pour voler), une pratique interdite en Europe, mais largement utilisée au Maghreb ou dans les pays de l'Est par des compagnies étrangères qui réduisent leurs coûts d'exploitation en faisant payer de jeunes pilotes prêts à accroître leurs heures de vol pour avoir l'assurance d'une embauche (*lire ci-dessous*).

---

## Les raisons de la crise

Comment en est-on arrivé là ? La raison est double. D'une part, les compagnies majeures comme Air France, tenant compte de leurs difficultés, ont adapté leur capacité de production au marché en recrutant moins qu'avant. D'autre part, il a été décidé pour les pilotes du recul de l'âge de départ à la retraite. «Malgré ces dispositions incitatives pour des départs anticipés, visiblement, les pilotes d'Air France aiment leur métier et ont envie de le poursuivre», souligne Philippe Crebassa, directeur adjoint de l'ENAC, à Toulouse

---

## «En attendant, je vends du pop-corn»

L'histoire de Romain n'est pas un cas unique, mais illustre malheureusement la réalité actuelle du «marché» des pilotes.

«Je suis diplômé de l'ENAC de Toulouse depuis juillet 2013. J'habite à Tours et suis sans emploi réel. En attendant un vrai job de pilote, profession qui me fait toujours rêver, j'ai été embauché dans un cinéma pour la vente de billets et de pop-corn. En parallèle, je suis autoentrepreneur : je travaille sur un simulateur de vol Airbus A 320 à destination du grand public, mais je dispense aussi des formations médicales en «facteurs humains», une thématique très développée en aéronautique. Voilà comment je m'occupe depuis ma sortie de l'Enac», souligne Victor \*, 26 ans, qui représente aujourd'hui les pilotes stagiaires au sein du Syndicat national des pilotes de lignes (Snpl). Victor, qui tient à préserver son anonymat, est de ceux qui ont mis en ligne une pétition pour obliger Bruxelles à interdire, le «Pay to fly», pratique déloyale à laquelle ont recours certaines compagnies implantées hors Europe. Mais comment fonctionne cette pratique couramment utilisée dans des pays du Maghreb et d'Europe de l'Est ? «Pour favoriser leur embauche grâce à l'accumulation d'heures de vol, les jeunes pilotes doivent acquitter auprès de certaines compagnies des forfaits qui vont de 40 000 à 80 000 euros. Ces sommes sont réglées à des intermédiaires basés dans des pays peu regardants sur la réglementation. Ces intermédiaires proposent une qualification sur Airbus A 320 ou Boeing 737, assorti d'un bloc de 500 heures de vol. Il y a tellement de pilotes sur le marché et si peu de postes à pourvoir, que certains pilotes n'hésitent pas à déboursier ces sommes folles en demandant des crédits auprès des banques ou en exerçant un métier transitoire pour mettre de l'argent de côté. Quand on fait la démarche d'entrer dans ce système, c'est bien qu'on n'a plus le choix. On ne peut blâmer les jeunes pilotes qui y recourent. En France, cette pratique n'existe pas, mais certaines compagnies étrangères vont jusqu'à faire signer aux jeunes pilotes des contrats d'exclusivité qui courent sur six ans. Bien entendu, ces heures de vol comme copilote dans une cabine ne sont pas payées, ou très peu rémunérées. Mais qu'attend Bruxelles pour l'interdire vraiment ?» interroge Victor.

\* Prénom d'emprunt.

*Jean-Marie Decorse*