



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Pilotes

Question écrite n° 38969

Texte de la question

M. Jean-Yves Besselat appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur les difficultés du transport aérien français et ses conséquences pour les jeunes pilotes de ligne. Jusqu'en 1992, sous la pression de la compagnie Air France, l'Etat a entrepris de former, à grands frais, des centaines d'étudiants impitoyablement sélectionnés à l'issue des classes préparatoires aux grandes écoles. A ce jour, 90 p. 100 de ces jeunes, formés à l'Ecole nationale de l'aviation civile, sont à la recherche d'un emploi et se trouvent dans une impasse totale du fait des prévisions erronées du transporteur français. Or ce dernier envisage de ne plus assumer ses responsabilités et laisse à la seule direction générale de l'aviation civile le soin de prendre les mesures nécessaires. Il lui demande s'il entend prendre des mesures afin de répondre aux attentes justifiées de ces élèves.

Texte de la réponse

À la fin des années 80, face à l'expansion du transport aérien, les compagnies aériennes exprimèrent leurs craintes d'une pénurie de personnel navigant. Sollicitée pour adapter son appareil de formation, l'administration de l'aviation civile décida d'augmenter sensiblement, jusqu'à 180 par an, le nombre d'élèves pilotes de ligne formés par l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC). Parallèlement, la formation dispensée fut limitée à l'acquisition du brevet de pilote professionnel et de la qualification de vol aux instruments, les qualifications complémentaires devant être obtenues au sein des entreprises. À la suite du retournement de conjoncture intervenu en 1991, la compagnie nationale Air France, qui constitue le débouché principal des élèves pilotes de ligne, fut amenée, dans le cadre de son programme de retour à l'équilibre, à arrêter les stages de ses élèves pilotes formés ab initio et à interrompre les recrutements des élèves pilotes de ligne. Depuis cette date, la compagnie, engagée dans un processus de redressement dont la réussite conditionne sa pérennité et le maintien de ses emplois, n'a pas procédé à des embauches de pilotes. Air France a pris la décision, dans la perspective d'éventuelles embauches en 1997, de reprendre les formations à l'automne 1996. À cet effet, la compagnie, qui a pour volonté de préserver l'équité entre les différentes filières de pilote, tiendra compte de la liste d'attente établie en 1993 qui comprend, outre ses propres stagiaires, les élèves pilotes de ligne admis au concours jusqu'en 1991 inclus et qui ont passé avec succès les épreuves de sélection. Les services de l'aviation civile suivent attentivement ce dossier avec la compagnie nationale. Au-delà du problème spécifique d'Air France, un dispositif a été élaboré de nature à diminuer le chômage du personnel navigant, quelle que soit sa filière de formation. Tout d'abord, il convient de diminuer le flux des nouvelles formations afin de retrouver progressivement un meilleur équilibre entre les effectifs formés et les besoins en recrutement. Dans ce sens, le nombre de places offertes aux concours d'élève pilote de ligne a été considérablement réduit. Ensuite, un élargissement des débouchés s'avère nécessaire. Les actions lancées pour placer des élèves pilotes de ligne dans des compagnies étrangères seront développées. De son côté, le ministère de la défense a accepté le principe de recruter un certain nombre de pilotes civils pour les besoins du transport militaire. Au sein du transport aérien français, une action de répression du travail clandestin a d'ores et déjà été engagée par des contrôles inopines. Par ailleurs, la pratique du travail à temps partiel va être encouragée notamment par

l'adoption, dans le code de l'aviation civile, de modalités spécifiques au « temps alterne ». Une réflexion est en cours, dans le cadre du plan social d'Air France Europe, pour favoriser le départ des personnels navigants âgés de plus de cinquante-cinq ans. Enfin, il s'avère nécessaire de diminuer les coûts, pour les entreprises, de formation de jeunes pilotes. Aussi, l'application de la réglementation européenne sur les brevets et licences sera anticipée, abaissant ainsi très sensiblement le coût, pour un jeune pilote, de la première qualification technique sur un avion de ligne. En outre, un examen est en cours avec le ministère chargé du travail afin d'examiner les aides qui pourraient être accordées aux compagnies aériennes qui prennent en formation des jeunes. De l'application de ces dispositions, il est possible d'attendre des entreprises qu'elles reprennent à leur charge cette qualification. Par ailleurs, pour les élèves pilotes de ligne formés par l'État, la décision a été prise de compléter la formation des élèves pilotes de ligne, y compris de ceux des promotions antérieures à celles actuellement en scolarité, en leur dispensant la qualification de « formation au travail en équipage » qui, dans le cursus de formation, précède l'acquisition d'une qualification technique.

Données clés

Auteur : [M. Besselat Jean-Yves](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 38969

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 mai 1996, page 2672

Réponse publiée le : 12 août 1996, page 4397