



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Pilotes

Question écrite n° 39105

Texte de la question

M. Gilbert Barbier appelle l'attention de Mme le secrétaire d'Etat aux transports sur l'inadaptation des licences et qualifications aéronautiques françaises au marché de l'emploi européen. Depuis la mi-1994, le chapitre 6 de l'arrêté de 1987 relatif au transport aérien impose à tout pilote d'être titulaire d'une qualification appelée « première qualification de type JAR 25 ». Celle-ci, exclusivement française, est sans aucun équivalent européen et particulièrement onéreuse : 300 000 francs. Auparavant, les compagnies assuraient elles-mêmes la qualification de leurs pilotes, sur leurs avions à des coûts 3 à 4 fois inférieurs. Elles refusent désormais d'engager de jeunes pilotes français qu'elles devront envoyer dans les rares structures dispensant cette formation sur un avion qu'elles n'utilisent pas pour ensuite le reformer à leurs méthodes d'exploitation. En raison du surcoût considérable qui en résulte, elles recrutent en priorité des pilotes plus expérimentés et étrangers. Au premier janvier 1997, elles pourront sans restrictions embaucher dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, qui ne sont pas soumis aux mêmes exigences réglementaires. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures seront envisagées pour mettre fin à cette situation insupportable et inadaptée, qui menace gravement le devenir du système de formation aéronautique français.

Texte de la réponse

Avec 1 400 demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, le taux de chômage du personnel navigant technique s'élève à plus de 20 p. 100 des effectifs employés. Ce chômage affecte essentiellement les jeunes, quelle que soit leur filière de formation. Par ailleurs, les jeunes pilotes, à la sortie de l'école, ne disposent que du brevet de pilote professionnel et de la qualification de vol aux instruments. Or, seule une qualification technique, dite QT JAR 25, spécifique à chaque type d'avion, permet d'être copilote sur un avion de ligne. Lorsqu'elles procèdent à des embauches de personnel navigants, les compagnies aériennes, en raison du grand nombre de candidats, peuvent donner la priorité à ceux qui seront d'emblée opérationnels. Elles prennent donc des pilotes expérimentés qui ont quitté leur précédente entreprise, à la suite par exemple d'un plan social, ou d'anciens pilotes militaires. Nombre d'entre elles ne prennent de jeunes pilotes qu'à la condition qu'ils aient acquis au préalable une première qualification technique, dont le coût s'élève actuellement à 300 000 F. Devant cette situation qui aboutit à écarter un très grand nombre de jeunes du marché de l'emploi, le secrétaire d'Etat aux transports a entrepris une action afin d'inciter les compagnies aériennes à prendre en charge, comme auparavant, le coût de la première QT JAR 25. D'une part, l'application de la réglementation européenne sur les brevets et licences sera anticipée, abaissant ainsi très sensiblement le coût de cette qualification. D'autre part, un examen est en cours avec le ministère chargé du travail afin d'examiner les aides qui pourraient être accordées aux compagnies aériennes qui prendraient en formation de jeunes pilotes.

Données clés

Auteur : [M. Barbier Gilbert](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39105

Rubrique : Transports aeriens

Ministère interrogé : transports

Ministère attributaire : transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 mai 1996, page 2831

Réponse publiée le : 12 août 1996, page 4454