



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Personnel

Question écrite n° 13762

Texte de la question

M Bernard Debre attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur l'utilisation des compétences des pilotes libérés de tout contrat avec les armées. L'arrêté du 28 octobre 1988, modifiant l'arrêté du 5 novembre 1987, relatif aux conditions d'exploitation des avions exploités par une entreprise de transport aérien et dont le texte d'application est en cours, semble aller totalement à l'encontre de la possibilité offerte au secteur civil d'utiliser les compétences de ces pilotes au regard des contraintes de ces articles. En effet, l'utilisation de leurs compétences commencerait par la reconnaissance de leur « savoir-faire » (formation, pédagogie) et les équivalences au plus haut niveau ne seraient alors pas usurpées. En France, il existe trois niveaux de licence pour exercer en transport public : PPA IER, CTA, PL (pilote professionnel Avion, qualification Vol instruments, certificat Travail aérien, pilote de ligne). Le CTA remplace le PP 1 (pilote professionnel 1re classe). Ainsi, dès le décret d'application prochain du CTA, les pilotes ayant acquis le PP 1 garderont leurs prérogatives, tandis que ceux possédant le PPA IER verront les leurs diminuer (qualification de type, masse avion et nombre de passagers). Cela étant, le CTA impose aux candidats titulaires du PPA IER l'examen de deux certificats dont les matières ont été étudiées et appliquées par les pilotes militaires, il s'agit des certificats E (aérotechnique Avion) et T 2 (technique Avion). La réglementation actuelle dans ses limites laisse paraître quelques aberrations : longtemps interdites, les licences étrangères sont maintenant courtisées et certaines compagnies emploient des équipages étrangers ; de ce fait, les pilotes français envisagent d'obtenir (plus facilement) leurs licences à l'étranger (Canada, USA) ; il n'est pas improbable également que le manque de pilotes commandants de bord entraîne la débauche de certains d'entre eux par d'autres compagnies avec des contrats plus alléchants. Enfin, il faut noter que même sans équivalence les pilotes militaires, tels les instructeurs, enseignent et sanctionnent les qualifications Vol aux instruments au sein de l'armée, tous les appareils militaires sillonnent le ciel (France et étranger) et pratiquent les approches des terrains civils selon les mêmes règles. Aussi, devant cette situation, il lui demande de lui faire part de son opinion face à la suggestion suivante : la création d'une filière indépendante de pilotes expérimentés et disponibles pourrait être envisagée. Elle permettrait « l'étiquetage » par l'autorité militaire du pilote fin de contrat, renseignant sur son expérience aéronautique et ses compétences (transport, instructeur). Au vu du niveau, celui-ci aurait la possibilité d'être intégré par une compagnie aérienne, d'être mis à niveau (transformation machine, travail spécifique, compagnie), puis dès que possible de passer le vol de contrôle par l'autorité civile (testeurs du SFACT) pour sanction du niveau. Ce système aurait pour avantage de ne pas changer la réglementation actuelle et d'être adapté aux besoins du moment.

Texte de la réponse

Reponse. - L'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté de nouvelles normes internationales relatives aux licences professionnelles de pilote d'avion en mars 1988. Comme tous les États signataires de la convention relative à l'aviation civile internationale, la France doit se conformer à ces nouvelles normes. Différents arrêtés du 28 octobre 1988 publiés au Journal officiel du 30 mars 1989 et applicables le 30 juin 1989 ont pour objet d'harmoniser la réglementation française avec la nouvelle réglementation internationale. Dans

l'ancienne réglementation, les pilotes militaires obtenaient par équivalence la licence de pilote professionnel d'avion ; en outre, les formations militaires en circulation aérienne générale, donc les formations des pilotes de transport étaient homologuées à titre civil. La nouvelle réglementation maintient cette équivalence, la reconnaissance des mêmes stages militaires homologues, et permet de prendre en compte l'expérience acquise à titre militaire sur certains types d'avions pour dispenser les pilotes militaires de la formation pratique complémentaire maintenant exigée pour exercer la fonction copilote sur tout type d'avion. De plus, depuis l'an dernier, la formation à Tours des pilotes de combat, qui sont majoritaires parmi les pilotes des armées, donc des pilotes formés en circulation opérationnelle militaire, a été homologuée par l'aviation civile, moyennant certains compléments de vol qui ont fait, depuis le début de l'année, l'objet d'une expérimentation au centre d'État de Melun ; les conclusions de ces stages devraient être tirées d'ici la fin de l'année par les techniciens civils et militaires. Ainsi se manifeste la ferme volonté d'une harmonisation des carrières civiles et militaires : toutes les heures militaires sont maintenant prises en compte. Les validations de licences étrangères sont provisoires et nous devrions couvrir bientôt les besoins de formation. La création d'une filière militaire proposée par l'honorable parlementaire viendrait perturber profondément cet acquis en dispensant certains pilotes d'examens théoriques et de formations en vol qui s'avèrent nécessaires pour le maintien d'un haut niveau de sécurité et dont les difficultés et les coûts ne sont pas dissuasifs. Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer entend poursuivre dans le sens qu'il vient d'exposer la politique de rapprochement des formations civiles et militaires des navigants, dans l'intérêt de toutes les parties concernées et pour un développement harmonieux du transport aérien français.

Données clés

Auteur : [M. Debre Bernard](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13762

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juin 1989, page 2510