



EMPLOI

## EMPLOI DES PILOTES

# L'EMBAUCHE REPREND

Les simulateurs de vol tournent à plein-temps, l'embauche reprend un peu partout dans le monde. Nous avons interrogé à travers la planète pilotes, chefs pilote et responsables du recrutement.





PAR JEAN-MICHEL BOSSUET,  
PHOTOGRAPHIES A&P, BOEING,  
MECHTRONIX, COMPAGNIES AÉRIENNES

**L'**IATA, l'Association Internationale du Transport Aérien qui regroupe 90 % des compagnies exceptées des low cost, avait constaté en septembre dans le monde une nette amélioration du transport aérien, essentiellement tiré par une amélioration du trafic passager. Les chiffres étaient en hausse par rapport au mois d'août de 6,5 % et de 10,5 % par rapport à l'année dernière. Si on lisse ces chiffres sur l'année, la croissance du trafic passager est de 2,1 %.

Toutes les régions du monde ont profité de cette hausse dans des proportions légèrement différentes : l'Europe et le Pacifique avec environ 8,5 % derrière l'Amérique du Nord (11,1 %), mais surtout le Moyen-Orient avec 23,9 % de croissance. Mais en 2011, la reprise sera moins forte mais pour les transporteurs de la région Asie/Pacifique seront les plus dynamiques, ce qui explique les recrutements quasi permanents notamment pour la Chine et le Vietnam. Les compagnies attendent surtout le cap de 2013 pour recruter plus fortement. L'agence de placement Sigma Aviation estime, elle, que la situation de pénurie se profile : les compagnies ont relevé leurs exigences en 2008-2009, elles risquent d'être gênées pour leur recrutement en pilotes expérimentés. L'agence évalue à moyen terme les besoins en pilotes à 14 500 équipages jusqu'en 2015.

De plus, Airbus a annoncé en décembre un relèvement de sa prévision de livraison pour les 20 ans à venir. Le constructeur européen estime que le marché portera sur 25 850 appareils, soit 900 de plus que prévus depuis la dernière estimation. Le trafic aérien en Chine et Inde devrait doubler d'ici six ans. Boeing s'est également exprimé sur le futur du transport aérien à l'horizon 2029 : le constructeur prévoit que le doublement de la flotte mondiale d'avions de ligne entraînera une vaste campagne de recrutement. Pour les pilotes, le chiffre est vertigineux : 466 650 embauches dues à l'augmentation de la flotte mondiale, et le départ à la retraite des baby-boomers. En Chine, le besoin sera le plus importante, avec 180 600 pilotes nouveaux, contre 94 800 en Europe et 97 350 en Amérique du Nord.

## Ryanair

Même si elles font couler beaucoup d'encre, les low cost et notamment Ryanair constituent la première cible potentielle en Europe pour les pilotes. Au fil du temps, la compagnie a fait varier ses modalités de recrutement. Un peu avant les vacances d'été, les besoins affichés par les recruteurs étaient de 350 pilotes. En juin, la compagnie allait sélectionner jusqu'à 8 pilotes par semaine. Le profil du candidat est donc celui d'un cadet, un jeune pilote tout juste sorti d'école. Il est plus facile de lui faire accepter la culture et les procédures de l'entreprise. Les profils sans QT sont également préférés (de même que les titulaires de moins de 1 500 heures), mais elle est à la charge du candidat. L'envoi du CV est gratuit, mais la sélection est payante : 260 livres. Le contrat de travail est irlandais.

## Easyjet

La compagnie low cost avait arrêté ses recrutements en 2008. Ils ont repris cette année : 44 pilotes cadets ont été appelés en fin d'année pour couvrir les besoins jusqu'à décembre. Mais plusieurs facteurs laissent penser que la compagnie low-cost va accélérer ses embauches. La reprise du transport aérien dope encore la bonne santé d'Easyjet. Mais d'autres compagnies anglaises comme British Airways, Monarch ou BMI recommencent à recruter des pilotes peu expérimentés. Pendant des mois, Easyjet était donc assez tranquille : peu de turn-over et pas de concurrence du recrutement. La donne change. De plus, Emirates a annoncé un besoin de 900 pilotes, de quoi gêner encore un peu plus la low-cost pour ses embauches à la fois de jeunes pilotes, mais également de pilotes expérimentés. Jusqu'en 2009, l'école anglaise CTC était le seul fournisseur de pilotes pour EZY (trigramme de la compagnie). Deux autres filières sont aujourd'hui en place : Oxford Aviation Training et Parc Aviation. À noter que le recrutement direct (Direct Entry Pilots) est aujourd'hui arrêté.

## Air France

Même si sa situation économique s'améliore, la compagnie n'est pas encore sur une phase d'embauche. Le projet des bases province évoqué par la direction va progressivement se

## EMPLOI

mettre en place. Il s'agit, comme son nom l'indique, de baser des avions en province qui seront pilotés par des PNT habitant localement. L'information d'un recrutement de 100 pilotes pour ce dispositif est infondée : les hommes seront prélevés sur les effectifs et concerneront des pilotes volontaires. Selon Patrick Roy, responsable de la sélection, la résorption du sur effectif de la compagnie n'aura pas lieu avant un an et demi. Ensuite, les premiers recrutements concerneront tous les pilotes qui sont en attente, environ 200 personnes. Le recrutement significatif redémarrera en 2013 et les sélections vraisemblablement fin 2011. De plus, la compagnie doit faire face à d'autres phénomènes qui brouillent la vision d'avenir : le plan de départ volontaire bloque l'embauche pour des raisons

légales, ensuite il y aura une part non négligeable de pilotes qui prolongeront leur retraite au-delà de 62 ans. Enfin, l'effet 380 accroît la capacité, mais diminue le nombre d'heures de vol. Malgré cela, Patrick Roy s'est risqué à parler d'un niveau d'embauche de 150 pilotes par an après 2013.

### Britair

**et Regional CAE** Les deux compagnies filiales d'AF n'envisagent pour le moment aucune embauche et aucune sélection. La raison en est simple : le projet des bases province de la maison mère concernant le court et moyen-courrier est en pleine réflexion, ce qui demandera une réorganisation de ces secteurs et des lignes confiées aux filiales. L'arrivée des CRJ 1000 chez

Britair n'aura pas beaucoup d'impact sur l'emploi, ils remplaçant les Fokker sortis de la flotte. La visibilité sera meilleure fin 2011.

### Chalair

Petite compagnie régionale volant sur Beech 1900, Chalair envisage de recruter quelques pilotes au premier trimestre. C'est typiquement une compagnie de début pour de jeunes pilotes sortant d'écoles. Ce recrutement s'effectuera à flotte constante, mais en prévision d'ouverture de ligne sur le réseau propre de la compagnie. Reste que la compagnie dispose d'un matelas de CV, mais lorsque le transport aérien sera en phase d'embauche, Chalair pourrait bien subir une nouvelle fois le pillage de ses pilotes par des compagnies du niveau supérieur. Il y a un frein à cela : la QT à 17 000 euros est la charge du candidat, ce qui l'oblige un peu à rester pour l'amortir.

## Les USA vont recruter

Même si elles profitent d'une reprise du trafic aérien, les compagnies américaines ne sont pas encore en phase de recrutement. Elles doivent d'abord réembaucher les pilotes qu'elles ont mis au chômage, c'est la règle aux USA. De plus, la retraite à 65 ans est entrée en vigueur, ce qui retarde d'autant plus les départs. Toutefois, si les sites des majors américaines sont encore muets, Delta a annoncé qu'elle recruterait 300 pilotes cette année. Il semble donc que le vrai mouvement d'embauche soit lancé à partir de 2013 et ce pour plusieurs années, avec des chiffres de plusieurs centaines de pilotes par an pour les principales majors.

Malgré cet appel d'air, il n'est pas exclu que la production de pilotes soit insuffisante et que l'on assiste à une demande nette pour les compagnies nationales ; elles feront alors appel aux compagnies régionales, ce qui ouvrira plus de portes au niveau inférieur. Daniel Crivello résidant depuis plusieurs années aux USA, parle, pour Delta, de 800 pilotes par an vers la retraite durant

quatre ans. Les opportunités seront bientôt là. Cette manne d'emplois ne sera accessible que pour les titulaires de la carte verte, voire de la nationalité américaine.

La règle des 1 500 heures de vol mini pour entrer dans une compagnie aérienne risque de compliquer les choses, puisque ce seuil vaut pour toutes les compagnies Scheduled Airline, c'est-à-dire avec un planning régulier, low-cost, Major ou Regional. La candidature en compagnie régionale s'effectue comme pour une Major en Europe, par internet : un CV et une lettre de motivation, voire des lettres de recommandation venant d'autres pilotes de la compagnie pour accéder aux sélections. Le sujet est classique : QCM théorique sur l'ATP, simu, entretien. Aucune qualification n'est demandée à ce niveau d'emploi, la QT et les autres formations sont prises en charge. Le premier travail se trouve dans une compagnie régionale, payé 75 hdv par mois et le plus souvent sur une base loin de son domicile, soit 4 à 5 heures de mise en place.

### Air Med

La compagnie a ouvert cette année un secteur 737 en marge de sa flotte d'Airbus A320/A321. Elle envisage d'intégrer un second Boeing. Air Méditerranée est une compagnie charter à l'activité saisonnière qui recrute des pilotes en CDD pour une saison été allant de mars à novembre. Compte tenu de la crise du transport, il existe pas mal de pilotes disposant de qualifications de type sur le marché, se satisfaisant de cette situation saisonnière. La compagnie reçoit des dizaines de CV par semaine, elle tente de laisser une chance aux jeunes sortant d'école dans la proportion d'un pour quatre. En basse saison, elle emploie 70 équipages, et 100 en haute saison.

### Air Corsica

La compagnie CCM qui vient de changer de nom pour Air Corsica n'est pas une compagnie très active en matière de recrutement, compte tenu de son activité de trafic insulaire et de service public. Le seul secteur d'entrée dans la compagnie reste celui des ATR en qualité de copilote. Les seules embauches sont essentiellement dues aux départs en retraite (deux postes libérés dans les 18 derniers mois). Compte tenu de la faible évolution, il y a donc de l'attente entre les postes. La sélection est assurée par l'Esma. La qualification de type est à la charge du candidat.





## Can Jet

**et les autres.** Comme les autres pays, le Canada a subi la crise en 2008 après une belle embellie entre 2005 et 2007. À la surprise générale, deux grandes compagnies du premier niveau ont fermé : Zoom et Sky Services Airlines ; elles exploitaient des avions de ligne 767, 757, et des Airbus A320. Résultat : l'afflux de pilotes expérimentés sur le marché a un peu ralenti la reprise de l'embauche. Air Canada a arrêté ses embauches en 2008. La compagnie Canjet qui exploite des 737 NG a recommencé à embaucher en 2009, en partie des pilotes de Zoom et de Sky Services Airlines en juillet. Une partie de ces 25 pilotes (volume 2010) était issue du second niveau, celui du transport régional. Ils étaient à la fois anglophones et francophones. Les autres compagnies canadiennes ont suivi le mouvement. Air Transat a embauché une quarantaine de pilotes durant 2010 et prévoyait encore une vingtaine de recrutements en ce début d'année. La régionale Air Canada

Jazz a recruté 50 pilotes depuis septembre. Westjet, qui utilise des 737 NG (130 appareils), pourrait recruter 200 pilotes cette année.

Air Canada réembauche également. Ces recrutements finiront donc par impacter l'emploi dans les compagnies de second niveau comme Air Canada Jazz, Nilonor ou Porter avec une réaction en chaîne de recrutement. Les niveaux d'expérience varient peu d'une compagnie à l'autre : entre 3 500 et 4 000 heures de vol. Deux types de critères vont fortement influencer sur le recrutement : l'expérience et ce que les Canadiens appellent « l'attitude ». (Voir encadré). La première chose que les recruteurs regardent, c'est l'expérience en qualité de commandant de bord. Les heures de multimoteur sont également importantes. L'absence des heures de jet n'est

pas pénalisante. Les compagnies régionales du second niveau recrutent vers 2 000 à 3 000 heures de vol. C'est encore le statut de commandant de bord qui prime avec des heures de turbines. Le troisième niveau, celui des compagnies d'avion-taxi, de travail aérien ou de la petite aviation d'affaires, est le passage le plus difficile. Même avec 1 000 heures de vol, rien n'est gagné, ce qui compte avant tout, outre les compétences, c'est d'être remarqué pour sa crédibilité et surtout l'assurance pour un futur employeur de ne pas être un type à problème. Il faut donc se constituer un réseau et prouver que l'on est très motivé, sans jamais hésiter à faire de la « rampe », c'est-à-dire travailler au sol pour montrer sa motivation. Le premier intérêt du Canada est la facilité d'immigrer et la diversité des missions.

## Air Canada embauche



La compagnie nationale a recommencé à embaucher en novembre, une soixantaine de pilotes devraient ainsi intégrer la grande maison qui a commandé une dizaine de 787. Le taux de sélection est de 10 %, environ, la base de CV étant au nombre de 700, un réservoir en permanence remis à jour. Ce qui est important est dans l'ordre : « avoir une belle personnalité », les heures de jet, l'âge, les études universitaires. Air Canada veut avant tout des gens débrouillards, c'est pourquoi le statut de commandant de bord est important. Les plus de 45 ans ne seront pas pris. Le secteur d'embauche est celui des Embraer, voire pilote de réserve sur A330/B777.

## Qatar

**et les compagnies du Golfe** Le Middle East est une des régions les plus actives en terme d'achat d'avions et donc de recrutement de pilotes. Les leaders sur cette région sont Qatar Airways et Emirates. Cette dernière bouleverse le marché de l'emploi pour les majors et notamment les majors anglaises. Pour Qatar, les récentes commandes font état de 160 avions en 2007, 24 en 2009 et 7 A380. Les sélections de pilotes ont lieu plusieurs fois par mois, les profils sont des PNT expérimentés, entre 6 000 et 7 000 hdv dont 2 000 sur type pour les commandants de bord, avec l'ATPL complet, le niveau 4 d'anglais minimum et moins de 60 ans. Les first officers doivent afficher 100 heures sur jet ou Turboprop et les second officers 1 500 heures sur avion multipilote. Toutefois, compte tenu des besoins et également d'une véritable reprise en 2013, le recrutement se réorientera vers les jeunes pilotes

## EMPLOI

de 300 à 500 heures, sans QT. Chez Emirates, le besoin est d'environ 900 pilotes, c'est pourquoi la compagnie organise des road show pour informer les pilotes. Les critères sont 4 000 hdv dont 2 000 sur multi engines, turboprop ou jet, le niveau 4 en anglais, l'ATPL complet, un ratio âge/hdv intéressant, la QT étant un plus. À noter que pour le moment, il n'existe plus de « direct entry pilote » pour les commandants de bord.

### Shenzhen

Les agences de recrutement de pilotes qui sont souvent utilisées par les compagnies font la même réponse : les parties du monde où les embauches sont les plus fortes sont l'Asie, la Chine et le Moyen-Orient, et cela pour la plupart des types de compagnie. En Chine, dans les vingt prochaines années, la demande de pilotes devrait être d'environ 10 000 par an, et elle ne

produit environ, selon PAS Aviation, que 500 pilotes par an ! Logiquement, ce sont des pilotes expérimentés qui sont recrutés les premiers pour asseoir les réseaux. Selon l'agence Sigma Aviation, le profil général est une expérience autour de 5 000 hdv et au minimum 500 hdv sur type. Les TRI/TRE sont le plus souvent demandés. Exemple : la compagnie chinoise Shenzhen demande 3 000 hdv totales et 500 hdv de captain sur 737 ou A320 avec moins de 53 ans. Quelquefois, la qualification de type est financée par la compagnie, qui propose un remboursement étalé. Tiejian Airlines, Deerjet, Air Macau... Elles sont des dizaines à chercher ailleurs des « expats » pour leurs appareils, même en dépit du fait que les écoles US et canadiennes tournent à plein avec les Chinois. Attention toutefois, les pilotes locaux vont finir par remplacer à moyen terme les pilotes « expats » d'aujourd'hui.

### Vietnam Airlines

Cette compagnie est elle aussi en pleine phase de développement et donc de recrutement. Elle attend un peu plus d'une centaine d'avions d'ici 2020. Elle recrute des copilotes sur court et long courrier et des commandants de bord sur Airbus A320. Les contrats sont de deux ans renouvelables. Il est toujours possible d'envoyer le CV en direct mais on passe là encore par des agences de placement qui s'occupent de sélectionner des pilotes, de les accompagner dans leur démarche, y compris sur place. La compagnie recrute également des captains ATR 72 TRE, basés à Hô-chi-minh ou Hanoï, minimum requis 4 000 hdv dont 1 000 sur type et contrat jusqu'en 2013.

### Korean Air

L'entreprise est également très active en matière de recrutement. Elle possède déjà 124 appareils (B744, A300, B777 et B373 NG) et ambitionne d'accroître sa flotte de 40 % en dix ans. Elle recrute des commandants de bords et des copilotes disposant de la QT du 747 et du 737 NG mais également des pilotes non qualifiés sur A330 et B-777. Il s'agit d'un contrat de cinq ans avec pour les pilotes une extension jusqu'à 65 ans !

### Air Asia

La compagnie Air Asia se développe beaucoup à l'international avec des ouvertures de routes vers l'Inde, l'Australie, le Japon, l'Angleterre. Elle est composée d'une régionale et d'une lowcost, elles disposent respectivement de

## Pensez à tomber amoureux aux USA

L'emploi va redémarrer aux USA. Mais le principal problème à résoudre pour voler là-bas est bien l'autorisation de travailler. Le premier visa que l'on obtient permet de travailler comme instructeur au sein de l'école qui a formé le candidat. Toutefois, il est totalement impossible de travailler sans carte verte ou sans posséder la nationalité américaine. Dans le premier cas, on peut toujours postuler à la loterie qu'organisent les USA tous les ans. Hypothétique. Dans certains cas, une entreprise américaine peut obtenir le précieux document si elle prouve que les compétences du candidat sont exceptionnelles et introuvables aux USA. Ce qui n'est évidemment pas le cas pour les pilotes, compte tenu du nombre de pilotes au chômage. L'autre solution est bien sûr de se marier. Cela peut faire sourire, mais c'est pourtant la situation de la plupart des pilotes français qui vivent là-bas. On comprend aisément que l'on ne peut planifier une carrière sur une hypothétique rencontre amoureuse aboutissant à un mariage !



62 Airbus A320 et 11 Airbus A340. Elle en a commandé 50 en 2008. La particularité de cette compagnie est de ne recruter que des commandants en entrée directe (direct entry captain). Pour des raisons réglementaires, l'État n'autorise aucune embauche de copilote !

## Cathay Pacific

La compagnie chinoise qui dispose d'une flotte de 120 avions, passagers et cargo, est également en phase de recrutement de commandant de bord de copilote et « second officer ». Cette dernière catégorie assiste l'équipage pour les rotations longues (gestion du vol, etc.). C'est également une voie pour ceux voler sur long courrier avec pur d'expérience. Le minimum requis est de 1000 hdv sur avion multi engines, un CPL et l'ATPL théorique.

## Jet Airways

Le marché indien est en pleine expansion, mais les écoles US forment depuis longtemps de pilotes locaux qui prennent logiquement les places en poste. Toutefois Jet Airways recrute des pilotes « expats » expérimentés sur A320 et cela pour un contrat de trois ans. Les copilotes sur ATR et 737 NG sont tous indiens. Et encore : **Indigo** recrute des capitaines A320 « expats » pour un contrat de 3 ans, **Evair** recrute des copilotes sur MD11 et A330, de préférence qualifiés sur les machines, **Tiger** cherche des capitaines et des copilotes en entrée directe qualifiés sur A320 etc.

## La bonne attitude

Les recruteurs recherchent des qualités essentielles : la motivation, la disponibilité et le désir de s'intégrer. Sur ce plan, les Français ne sont pas très forts au départ. Les Canadiens apprécient les gens qui veulent s'intégrer réellement sans faire de vagues et de préférence qui bossent beaucoup. L'attitude serviable d'un candidat sera remarquée par son responsable d'école qui pourra le parrainer auprès de compagnies. Cette exigence est d'autant plus forte à la première embauche. Celui qui n'a pas compris cela se fermera pas mal de portes.

## Le recrutement

La plupart des recrutements au sein des compagnies étrangères s'effectuent d'abord en déposant un CV sur un site internet. En fonction de l'intérêt du document, les candidats sont convoqués parfois à l'autre bout de la planète, le billet souvent pris en charge par la compagnie. Le parcours est souvent semblable : des tests théoriques, des entretiens, des tests de langue et une séance de simu. Certaines compagnies recrutent par cooptation, n'ayant pas nécessairement les moyens d'établir une sélection classique. C'est un des pilotes de la compagnie qui recommande un candidat. Entretien et test de connaissances théoriques suffisent. Seuls ceux qui ont su se créer un réseau et l'entretenir, en mettant à jour leur CV, en allant vers les autres, en côtoyant d'autres pilotes ou anciens de leur école peuvent être au courant de ces offres. Au Canada, la meilleure façon d'intégrer un de ces réseaux est d'être très motivé et très disponible.



L'emploi est donc mondial et l'activité cyclique, tout le monde le sait, mais, en 2011, nous sommes à l'orée d'une phase de redémarrage. Le moment de se lancer semble d'autant plus propice que l'emploi dans le monde est loin de se tarir. Il faut savoir s'adapter et ne pas hésiter à viser au-delà des frontières. ✈

### Sites à visiter :

[www.pilotcareercenter.com](http://www.pilotcareercenter.com)  
[www.pilotjobsnetwork.com](http://www.pilotjobsnetwork.com)  
[www.rishworthaviation.com](http://www.rishworthaviation.com)  
[www.sigmaaviationservices.com](http://www.sigmaaviationservices.com)

