



**TRANSPORT**

Par Jean-Michel BOSSUET, photo auteur et Air France

# L'avenir de l'aérien

**SE FORMER POUR ÊTRE PRÊT.** Oui, il y a la crise, oui, il y a les écolos. Mais le transport aérien a montré depuis longtemps qu'il était résilient. Il va repartir, certains prédisent assez vigoureusement. Devenir pilote de ligne a encore de l'avenir..

**Air France est pour le moment en activité réduite. Certains disent qu'elle n'aurait que quelques mois de trésorerie d'avance. Pourtant, elle s'est bien restructurée en lâchant HOP! en développant Transavia et en licenciant une partie de son personnel. Elle est prête...**

**L**a passion a toujours raison... C'est parfois un peu mince comme élément de langage dans une conjoncture qui est au plus mal en... Europe. Mais c'est un peu comme les messages du loto où tous les gagnants ont tenté leur chance... Tous ceux qui trouveront un job de pilote dans les années à venir l'auront vraiment voulu. Ardemment. Ils auront continué à écouter leur petite musique personnelle, celle qui les convie à chercher un cockpit partout où ça vole. Pas de mystère sur l'état du transport aérien : c'est du vol sans visibilité en France et autour. Ryanair, pourtant la plus efficace des compagnies, s'attend à un taux de remplissage de 60 % contre 94 en temps normal et 40 % d'activité.

Air France est à 30 % et pas mal de ses pilotes sont en chômage partiel.

Sur le secteur régional, les inquiétudes sont grandes : les clients ne sont pas là. Pour autant, personne ne panique. Tout le monde attend une accalmie sanitaire qui finira par arriver, même si l'on sait que le virus sera toujours là, à condition d'apprendre à vivre avec. La seconde menace qui pèse localement sur le transport est la position du pouvoir politique dont on ne lit pas toujours la cohérence. Naturellement, les écologistes n'ont pas encore élargi leur sphère d'influence au monde entier.

Alors, c'est vrai, IATA prévoit pour 2020 une baisse de 66 % d'activité, contre 63 quelques semaines plus tôt. Le trafic passager est en baisse de 75 % par rapport à l'an dernier,

même époque. Pas de surprise, c'est l'effet COVID et ses restrictions de frontières aléatoires. Tous les continents ont chuté. Techniquement, a priori, l'emploi pilote est en panne, aujourd'hui.

Une crise, quelle crise? Dans le concert de propos alarmistes, une voix optimiste pourrait s'élever. Charles Clair, le dirigeant d'AstonJet et d'AstonSky, est résolument confiant dans l'avenir. Fort d'une analyse multi sectorielle, il estime, sous certaines réserves, que la reprise du transport aérien amorcera un redémarrage à la fin de l'année prochaine selon une courbe qui nous ramènera en 2024 à un niveau de 2019. Il considère que le besoin en pilotes en Europe, aujourd'hui à 500, passerait à 1000 en 2021. Ce qui tranche singulièrement avec

2019 où la demande était de 4500 pilotes pour l'Europe quand les écoles ne pouvaient en produire que 1000. Selon le dirigeant, 2021 verrait donc un retour adapté entre la demande de pilotes et la capacité de formation. AstonFly devrait donc reprendre un rythme normal dès l'année prochaine. Charles Clair considère comme hautement probables l'arrivée d'un vaccin et la réouverture des frontières dès la fin de l'an prochain. Il sait également que le marché va évoluer. Certaines écoles de pilotage auront fermé. Mais, surtout, il croit également à un retour aux besoins de déplacements, qu'il s'agisse de la clientèle loisirs ou d'affaires.

### Les atouts indiscutables du transport aérien

Le transport aérien a des atouts pour ce redémarrage : la sécurité des vols et une signature carbone par passager qui a été divisée par trente en 40 ans. Selon lui, le télétravail et les réunions Zoom ont montré leur limite, la motivation des collaborateurs se fait en présentiel...

Astonfly a connu, comme toutes les écoles, un ralentissement, mais à partir de septembre 2021, le slogan «Trouver un emploi dans votre année de sortie» sera de nouveau à l'honneur. Peut-être au fronton de l'école qui devrait connaître une rénovation importante très prochainement. Astonfly, la société de handling basée au Bourget a également connu une baisse d'activité, mais Charles Clair est naturellement confiant. Il a perdu des clients, mais en a gagné de nouveaux qui ont découvert l'aviation d'affaires.

Aujourd'hui, ce n'est un secret pour personne : Air France ne recrute plus. Elle a arrêté les sélections et gelé sa filière cadets. Il y a des pilotes en attente : deux cents cadets et EPL (issus des «filières» longues), 116 pilotes professionnels et 350 pilotes de HOP! qui passent la sélection. Donc, il y a un «petit» réservoir de pilotes avant de l'embauche interne ne reprenne en 2021, sans aucune certitude d'ailleurs. En fait, la direction du recrutement d'Air France se pose la question de savoir si la filière cadets doit être arrêtée encore longtemps. Son ave-



nir sous cette forme pourrait être remis en cause. Le coût est, en effet, très important : environ 12 millions d'euros, entre le prix de la formation et le salaire payé aux stagiaires, le tout pour 80 cadets par an... Pourtant, le SNPL est très attaché à cette filière puisque son existence est inscrite dans un accord syndical.

### Un projet d'écoles labellisées

Geoffroy Bouvet de l'Association des professionnels navigants de l'aviation (APNA) pourrait faire une autre proposition : celle de mettre en place une filière «white tail» (selon une terminologie anglaise), à savoir une formation financée par l'élève pilote après une sélection très rigoureuse et dans une école labellisée par Air France, selon les critères de la compagnie nationale. La sélection stricte sur des critères liés aux compétences techniques et non techniques permettrait de limiter l'échec en formation. L'emprunt contracté par l'élève serait alors garanti par la compagnie et le jeune pilote commencerait à rembourser une fois en poste.

L'APNA va donc sélectionner des écoles dotées d'une certaine surface, avec un minimum d'élèves en formation. L'association pourra même effectuer une forme de classement. Qui fera partie de la «shortlist»? Officiellement, tous ceux qui vou-

dront postuler, y compris les écoles européennes. Toutefois, pour des raisons de commodités, notamment pour l'audit annuel réalisé par Air France, les écoles françaises seraient plutôt les bienvenues. La compagnie mettra un point d'honneur à ne pas confier («sous-traiter») trop d'activité à l'école sélectionnée sous peine d'en devenir gestionnaire de fait.

L'APNA réclamera les conditions d'homologation. Il est évident que dans ces exigences, on parlera de la flotte, de la typologie des appareils, de la formation des instructeurs et des compétences non techniques. Ce projet doit encore être accepté par la compagnie et par le syndicat. Naturellement, cela change un peu la donne pour ceux qui rêvent d'Air France. Le futur pilote devra s'endetter, mais avec une promesse d'embauche dans la compagnie nationale. D'autant que cette formation aura pour vocation de mieux calibrer le candidat pour la ligne en lui enseignant précisément ce qu'on attend de lui.

### Propriétés aux compétences non techniques

Il est bon de rappeler que le transporteur fait, depuis plusieurs années, une part importante aux compétences non techniques. Avoir un CPL-IR et toutes les qualifications ne suffisent plus pour faire de la ligne.

**Astonfly à la belle époque (juste l'an dernier...). Charles Clair, le dirigeant de l'école, reste très optimiste pour l'avenir. Avec l'ouverture des frontières et la commercialisation du vaccin contre la COVID, le transport aérien pourrait être particulièrement résilient... et repartir fortement.**



**Même la très efficace Ryanair s'attend à un hiver à marée basse, avec 40 % d'activité pour la fin de l'année.**

Il est bon que le candidat montre des aptitudes cognitives plus solides en matière de travail en équipage et de gestion de charge de travail. On distingue ainsi les cinq compétences nécessaires pour assurer la gestion de la sécurité à bord, précisément en cas de situation dégradée ou d'urgence. Il faut donc savoir communiquer à la fois au contrôle et avec les collègues. Il est important de pouvoir assurer un leadership pour gérer un équipage, voire des passagers, mais aussi de gérer une charge de travail en organisant les tâches, voire en les déléguant. Il faut être capable d'avoir conscience de la situation, puis de décider. Ces compétences, qui ne sont pas totalement enseignées en école, sont la cible à atteindre.

### **Des instructeurs en compagnie**

Les instructeurs en compagnie sont certainement les mieux placés pour enseigner et repérer ces aptitudes. Or, l'observation des statistiques de réussite aux cadets montre que les candidats avec une expérience professionnelle, parfois très différente de celle du pilotage, réussissaient mieux les tests et la formation par la suite. Les plus brillants avaient en général un parcours d'ingénieur ou équivalent. Cette seconde vie pro leur donnait une maturité plus proche des standards attendus. Les jeunes candidats avec un cursus classique d'école de pilotage l'étaient moins. Acquérir ces compétences non techniques est

possible en dehors des formations de pilote, il y a des stages de management, de travail collaboratif, etc.

Ce constat va donc pousser l'APNA à ajouter une brique de formation supplémentaire à l'enseignement en école de pilotage. Il y a deux raisons : cela enrichit le parcours du candidat dans le sens des besoins et cela lui donne également un bagage en cas de période de faible emploi. L'Institut de formation universitaire et de recherche du transport (IFURTA) pourrait être associé à ce cursus en vue de donner au candidat l'équivalent d'une licence professionnelle. Ce changement de paradigme dans la formation des pilotes favorise donc la solution du plan B, celle d'un cursus supplémentaire pour « tenir » avant le premier poste en ligne.

La période actuelle n'est pas propice à l'embauche. On voit quelques fois des récits qui laissent penser que l'accès à une nouvelle vie (de pilote) est simple, presque comme

un conte de fées. Un type qui a eu un bon coup de bol ne peut pas servir d'exemple. La réalité est plus simple à appréhender : toutes les compagnies en Europe souffrent. Les passagers ne sont pas encore revenus. Elles tournent à 30 % de leur capacité. Et, elles sont plus dans la logique du licenciement que dans celle de l'embauche. Ceux qui se forment aujourd'hui sortiront dans deux ans.

À moins d'un changement providentiel en matière de conditions sanitaires, la reprise du trafic est attendue pour 2024. L'intérêt de chercher une formation supplémentaire qualifiante paraît aujourd'hui une bonne option. Nous n'aurions pas écrit cela l'an dernier. Mais l'embauche dans l'aérien connaît des phénomènes cycliques depuis toujours. Les compagnies régionales sont en difficulté puisque le client n'est pas revenu.

### **Les bonnes raisons de ne pas désespérer**

Il y a toutefois de bonnes raisons d'espérer, en marge des actions des écologistes qui, rappelons-le, ont le droit d'alerter le monde sur les GES., à condition de ne pas tomber dans l'excès. Les études d'Airbus montrent que le transport aérien continuera de se développer, notamment en dehors de l'Europe où la contestation des écologistes est la plus forte. Les villes se développent et elles abritent une bonne partie de la clientèle des compagnies. Le tourisme ne représente que 30 % du trafic passager mondial qui était de 4,5 milliards d'euros en 2019. Surtout, l'ouverture du monde et les

**Au Canada, la COVID a fait peu de ravages. L'avion est un moyen de transport indispensable dans les zones où ni le train ni la route ne vont. Les compagnies ont connu une activité un peu ralentie, mais de courte durée.**





mouvements d'immigration éclatent les familles qui prennent l'avion pour se revoir. La classe moyenne, qui peut se permettre de prendre l'avion, augmente dans le monde. Et, surtout, le centre de gravité du développement du transport aérien s'est déplacé depuis plusieurs années en Asie et en Inde. En 2038, comme le rapporte notre confrère Les Échos, 40 % du trafic aérien mondial se fera entre pays émergents, soit entre 2 et 3 milliards de passagers...

Très récemment, Johan Lundgren, le dirigeant d'easyjet, a estimé, dans un entretien accordé à La Tribune, que le retour à la normale est attendu pour 2023. Si l'hiver sera encore rude avec seulement 25 % d'activité, le rebond pourrait être puissant notamment pour aller voir ses amis et sa famille. Même point de vue de la part de Tim Clark, le président sortant d'Emirates, qui estime que les passagers seront résilients et le transport aérien avec. Après le vaccin et l'ouverture des frontières, tout reprendra comme avant, avec peut-être une demande encore plus forte.

### **L'emploi pilote sera mondial**

Celui qui se forme aujourd'hui doit se préparer mentalement à travailler ailleurs que dans son pays d'origine, tout au moins pour un

temps. Il devra intégrer cette idée du « travailleur déporté », ce qui renforce, au passage, la nécessité de pratiquer l'anglais. Nous n'avons jamais cessé de l'écrire. Aux USA, les compagnies sont sur une logique de licenciement. Le Canada devrait être certainement encore un eldorado pour les pilotes, à condition de pouvoir y émigrer. Les conditions d'entrée se sont renforcées.

Pourtant, le transport aérien de deuxième niveau (idem HOP!) sur place n'a pratiquement pas souffert de la crise. Certaines compagnies n'ont pas du tout licencié, d'autres se sont délestées de leurs pilotes pour les réembaucher quelques semaines plus tard. Air Inuit, Air Creebec et quelques compagnies de ce volume tournent à plein régime. Rien d'étonnant, la configuration du territoire impose l'utilisation de l'avion dans des zones sans route... Il y aura toujours un terrain. Et quand bien même il y aurait des routes, le temps passé en vol vous ferait oublier la voiture.

Le haut de gamme du deuxième niveau, Jazz, a connu une vraie basse d'activité comme en Europe à cause du fait sanitaire. Il est d'ailleurs étonnant de penser que la frontière aérienne entre le Canada et les USA n'est pas fermée, autorisant ainsi les vols. Même le PC-12 d'Air Richelieu a tourné comme d'habitude. Autre donnée importante : un changement

de réglementation dans le temps de repos des équipages va imposer à une compagnie d'embaucher 15 % de pilotes en plus... Enfin, durant la période de confinement, un certain nombre de pilotes sont partis à la retraite.

Thierry Dugrippe, le dirigeant d'Air Richelieu, ce Français qui a attrapé l'accent en s'installant au Québec pour piloter le dit avec assurance : « On est convaincu que ça va repartir plus vite qu'on ne le pense et plus fort aussi. » L'intérêt d'aller au Canada ne s'est jamais démenti. Le système de « compagnonnage » est efficace : il forme des pilotes de ligne sur le tas dans une vraie logique d'apprentissage au contact de commandants de bord expérimentés. Impossible à faire en France compte tenu de la faiblesse du réseau régional, menacé de surcroît par des décisions politiques peut-être un peu opportunistes. Reste à trouver une solution pour l'immigration qui devient moins qu'auparavant avec une filtration plus soutenue qu'avant. Le mieux est bien sûr de se renseigner au consulat sur les conditions d'accès. Écrire que le transport aérien va repartir comme il l'a toujours fait ne signifie pas que l'emploi sera simple à trouver. Il faudra mettre toutes les chances de son côté : bien se former sur les attentes des compagnies (techniques et non techniques) et considérer que l'emploi est mondial. ✈

**Le centre de gravité du transport aérien va se déplacer de plus en plus vers le continent asiatique et vers l'Inde. En 2038, 40 % du transport aérien ne passera plus par l'Europe.**