

STATISTIQUES DES ELEVES PILOTES DE LIGNE PROMOTIONS 2006 - 2012

Données de décembre 2015

Sommaire

Introduction	4
Méthode	4
Avertissement	4
I. Généralités	5
1. Composition des promotions - Admission	5
2. Composition en sortie	5
II. Situation professionnelle des EPLs 2006-2012	6
1. Statut général des EPLs	6
2. Situation par promotion (en pourcentage)	7
3. Situation par promotion (en effectif)	8
4. Mon activité principale me fait voler ?	9
5. Mon activité principale a un lien avec l'aéronautique ?	9
III. Situation des EPLs qui exercent une activité rémunérée de pilote	10
1. Contrat et CRPN	10
2. Principaux employeurs	10
3. Poste occupé	11
4. Activité exercée	11
5. Avions pilotés	12
IV. Situation des EPLs qui n'exercent pas d'activité rémunérée de pilote	13
1. Poste occupé pour les EPLs salariés	13
V. Premier emploi des EPLs	14
1. Temps d'attente	14
VI. Qualification de type et profil des EPLs	16
1. Qualification de type	16
2. Heures de vol	17
VIII. Les EPLs et la formation instructeur	18
1. Les EPLs qualifiés instructeurs	18
2. Utilité du FI dans la carrière professionnelle	18
IX. Le réseau EPL	19
1. Premier emploi	19
2. Profil pour le premier emploi	19
XI. Les EPLs et le futur	20
3. Carrière dans le groupe AF/KLM	20
4. Financement d'une qualification de type	20
3. Expatriation	21

XII.	Interprétation et conclusion	22
------	------------------------------------	----

Introduction

L'Association Générale des Elèves Pilotes de l'Aviation Civile est une association loi 1901 qui regroupe depuis 1992 les Elèves Pilotes de Ligne (EPL) issus de la formation ENAC (anciennement ENAC – SEFA).

Fondement même de notre existence, et avec les moyens dont nous disposons, nous aidons les EPL à accéder à un poste de navigant.

A ce titre, nous établissons fréquemment des statistiques sur le parcours professionnel de ceux-ci.

Méthode

Les données ont été recueillies via un sondage publié sur notre site internet www.agepac.org au cours de la dernière semaine de novembre 2015.

Avertissement

Malgré toutes nos vérifications, il se peut que certaines erreurs demeurent. N'hésitez pas à nous les signaler.

Toutes les valeurs en pourcentage sont arrondies.

I. Généralités

1. Composition des promotions - Admission

Année	EPL-S	EPL-U	EPL-P	Cycle ATPL	Total
2006	44	2	2	0	48
2007	60	4	2	0	66
2008	74	4	2	0	80
2009	48	4	8	0	60
2010	28	4	8	0	40
2011	28	4	8	0	40
2012	28	4	8	7	47
2013	28	4	5	6	43
2014	14	4	2	5	25
2015	14	4	2	5	25
Total	366	38	47	18	474

2. Composition en sortie

Année	EPL-S	EPL-U	EPL-P	Total
2006	41 (+1 décès)	2	2	45
2007	54	4	2	60
2008	68 (+2 décès)	3	2	73
2009	43	3	9	55
2010	27	4	6	37
2011	28	4	7	39
2012	28	4	7	39
2013	X	4	5	9
2014	X	X	2	2
Total	289	28	42	359

Nous comptons dans la liste ci-dessus les EPLs sortis de formation depuis au moins 4 mois au 01 décembre 2015. Nous éliminons également de nos statistiques les EPL-U 2006 et EPL-P 2007 (rattachés à la promotion 2005) ainsi que les EPL-P 2006 (rattachés à la promotion 2004).

Sur ces 353 EPLs, 278 ont directement répondu au sondage posté sur notre site internet. Nous avons manuellement renseigné les situations professionnelles (récupérées par l'étude des réseaux sociaux ou par leurs connaissances) de 72 autres EPLs. Nous ne possédons aucune information sur les 3 derniers EPLs.

Notre étude porte donc sur un total de 350 EPLs.

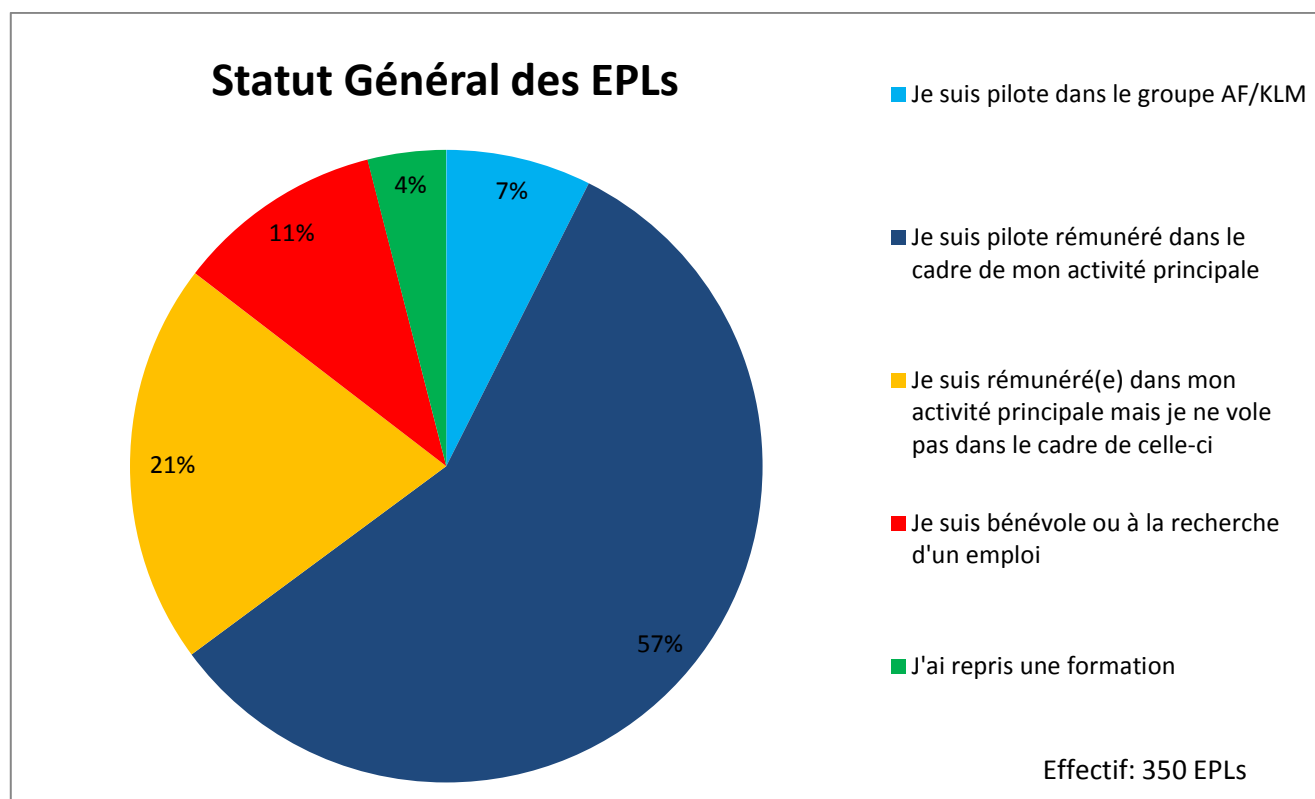
La seconde partie de notre étude porte donc sur 278 EPLs.

Pour information, le taux de réussite entre le nombre d'inscrits au concours (toutes formations confondues) et le nombre en sortie de formation s'établit entre 2% et 4% en fonction des années.

II. Situation professionnelle des EPLs 2006-2012

Pour cette partie, l'effectif est de 350 EPLs.

1. Statut général des EPLs



Il existe plusieurs licences de pilote : la licence de pilote privé (PPL, Private Pilot License), la licence de pilote commercial (CPL, Commercial Pilot License) et la licence de pilote de ligne (ATPL, Airline Transport Pilot License). La première permet de voler en aéroclub, sans exercer de fonction rémunérée. La seconde permet d'exercer une activité de pilote rémunérée. Enfin, la dernière est indispensable pour exercer le métier de pilote de ligne, en tant que commandant de bord.

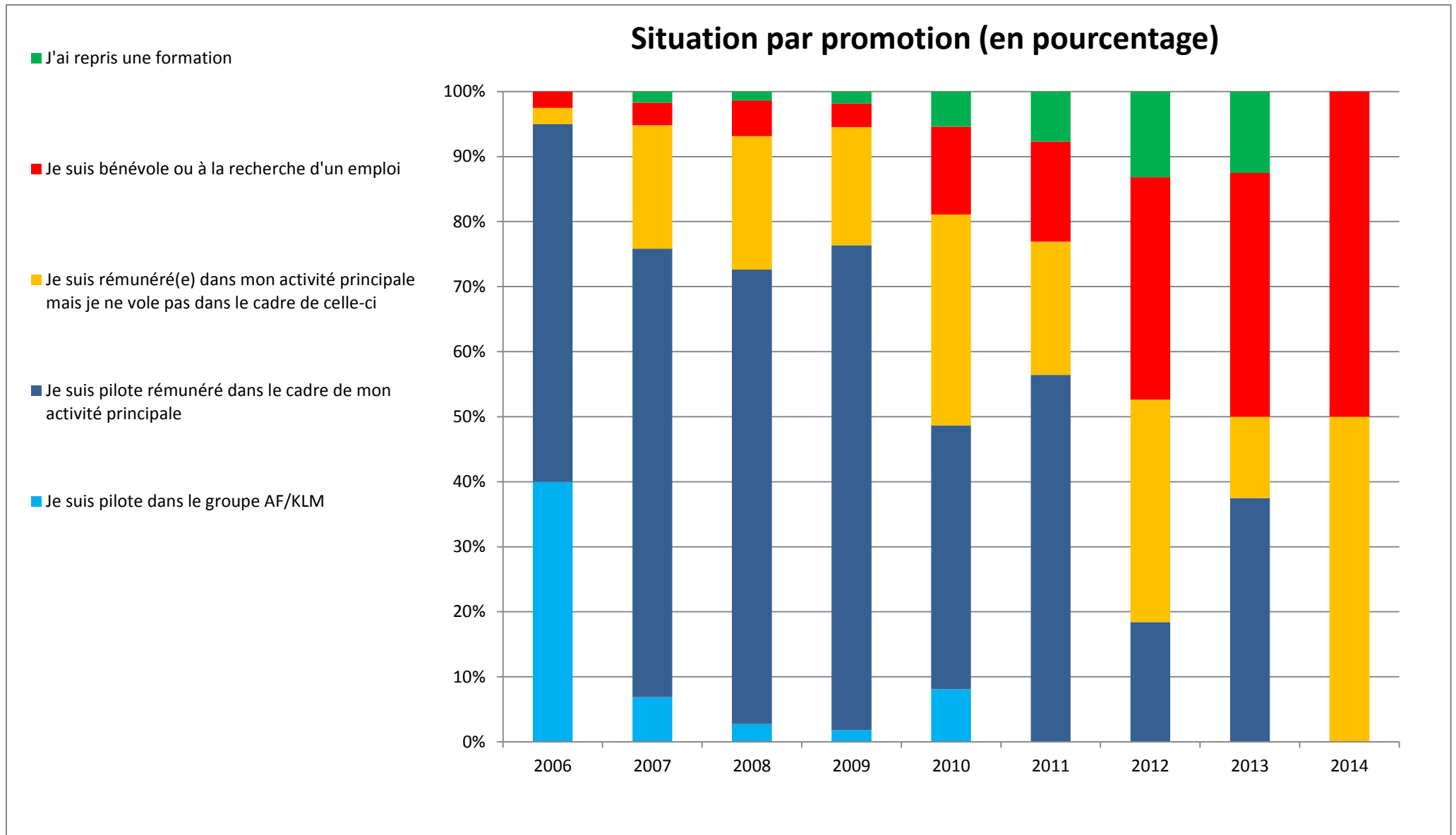
Sur cette licence peuvent s'ajouter différentes qualifications : - qualification de vols aux instruments (IR, Instrument Rating) qui permet de voler sans références visuelles extérieures, - qualification de vols multi-moteurs (ME, Multi Engine) qui permet de voler sur avion multi-moteurs. On regroupe souvent l'ensemble de ces 2 qualifications sous le terme IRME. Il existe également la qualification de vol en équipage (MCC, Multi Crew Coordination).

Sur certains avions (Boeing, Airbus, ATR ...), il est nécessaire d'ajouter en plus une qualification de type (QT ou TR, Type Rating) spécifique l'appareil, afin de pouvoir le piloter.

En sortie de l'ENAC, les EPL disposent d'un ATPL théorique, d'un CPL, d'un IRME et d'une MCC. En y associant une QT, il leur est réglementairement possible d'exercer un emploi de copilote (Officier Pilote de Ligne) dans une compagnie aérienne. Enfin, il leur sera délivré un ATPL pratique une fois qu'ils auront 1500 heures de vol (Ils disposent de 180 heures de vol en sortie de formation).

Vous trouverez plus d'informations à l'adresse : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Aviateur>

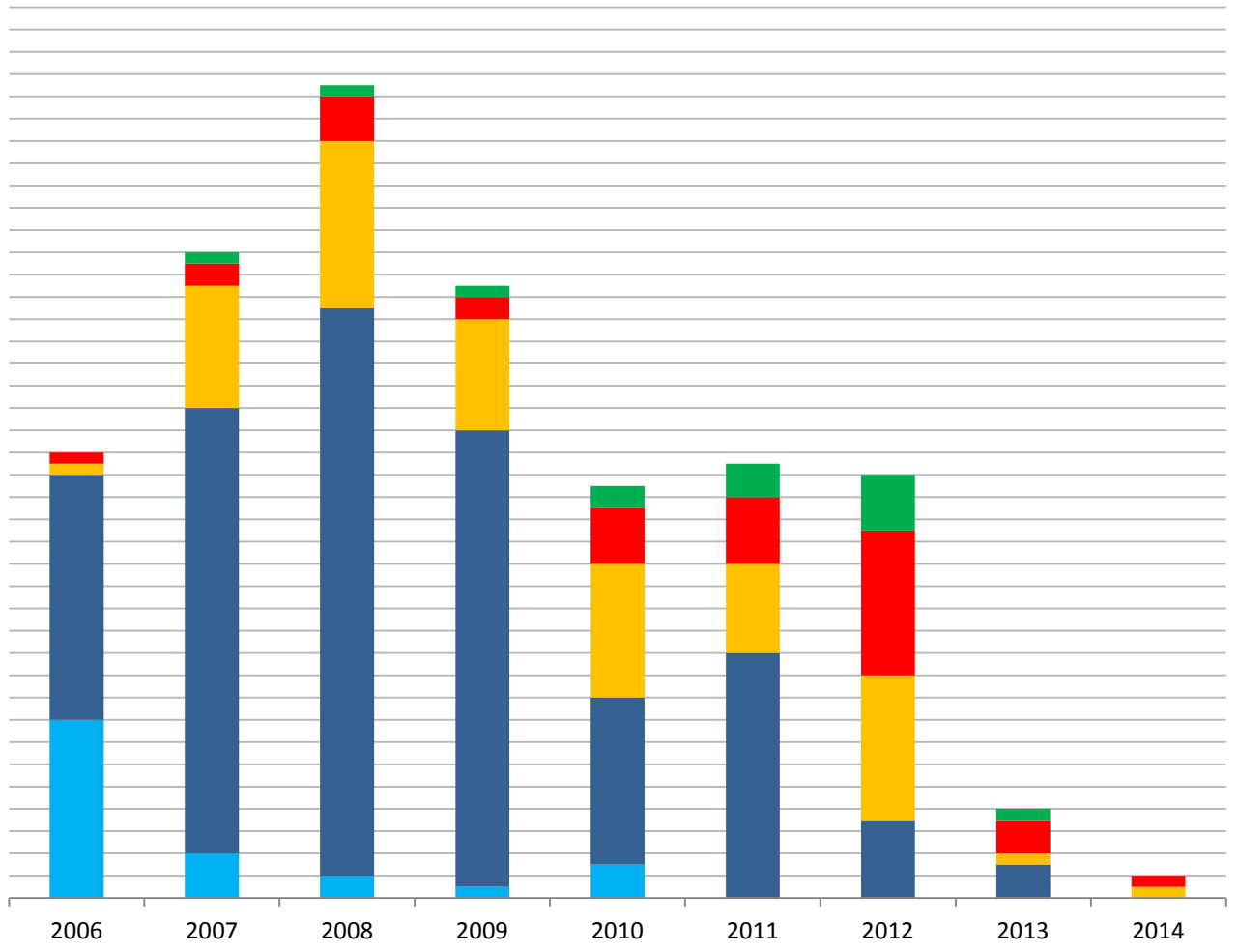
2. Situation par promotion (en pourcentage)



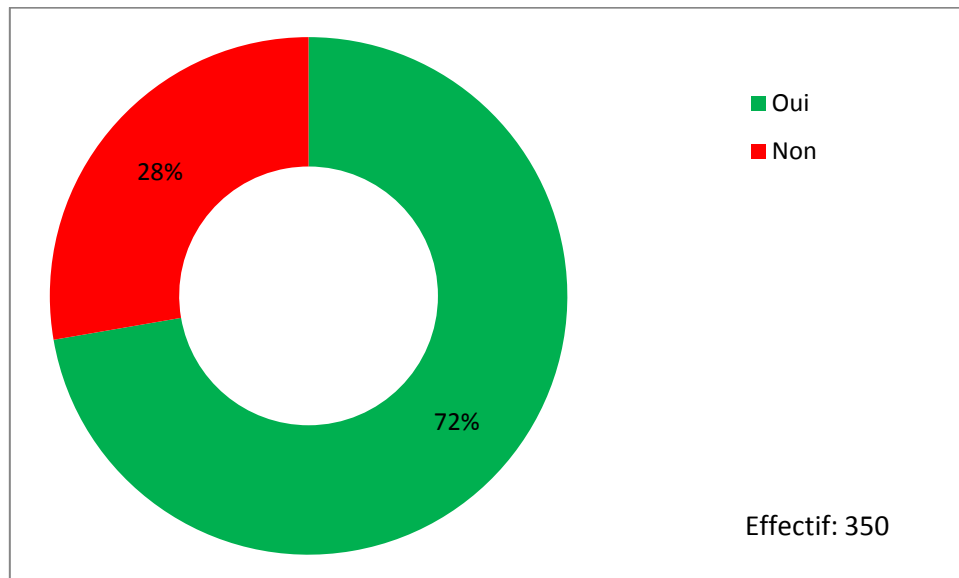
3. Situation par promotion (en effectif)

Situation par promotion (en effectif)

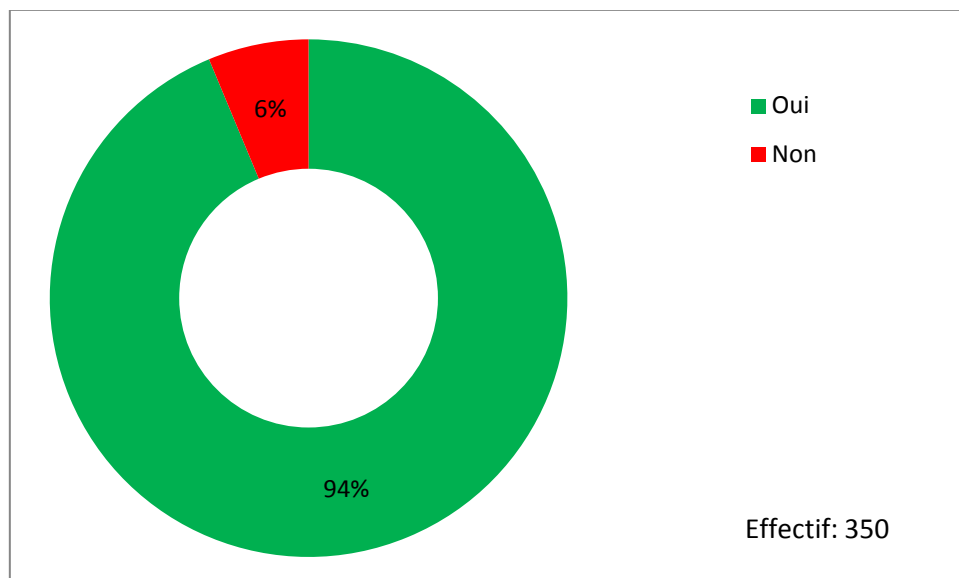
- J'ai repris une formation
- Je suis bénévole ou à la recherche d'un emploi
- Je suis rémunéré(e) dans mon activité principale mais je ne vole pas dans le cadre de celle-ci
- Je suis pilote rémunéré dans le cadre de mon activité principale
- Je suis pilote dans le groupe AF/KLM



4. Mon activité principale me fait voler ?



5. Mon activité principale a un lien avec l'aéronautique ?



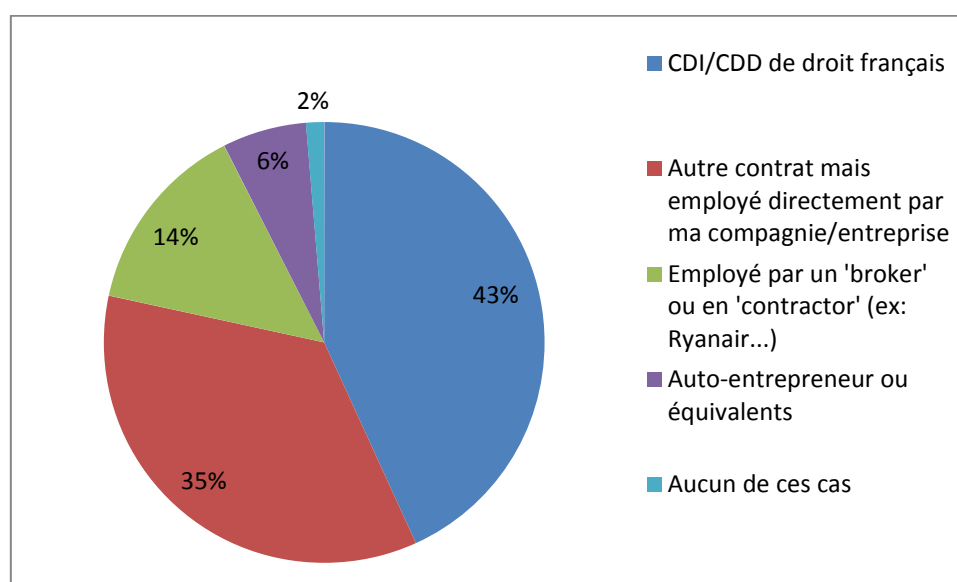
22 ont une activité principale qui n'a pas de lien avec l'aéronautique.

III. Situation des EPLs qui exercent une activité rémunérée de pilote

Pour cette partie, l'effectif est de 227 EPLs.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
38	44	53	42	18	22	7	3	0

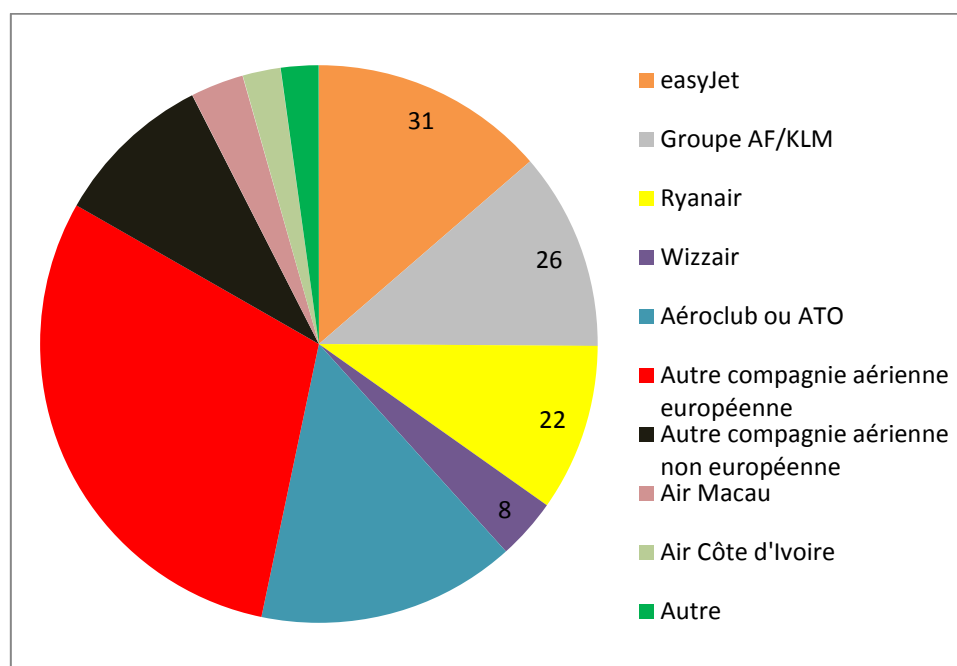
1. Contrat et CRPN



98 EPLs sont employés en CDI/CDD de droit français.

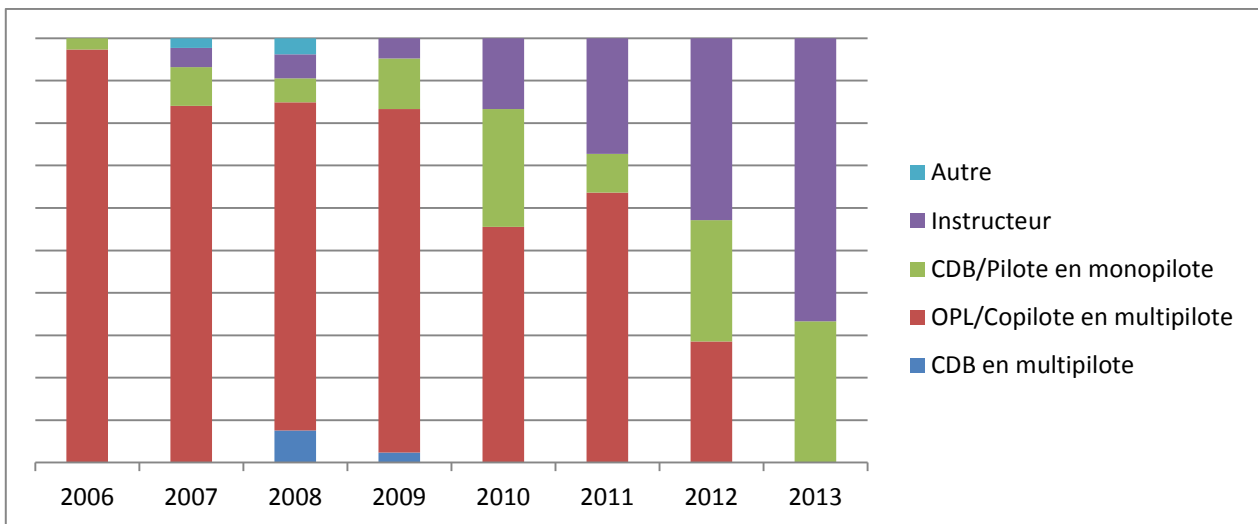
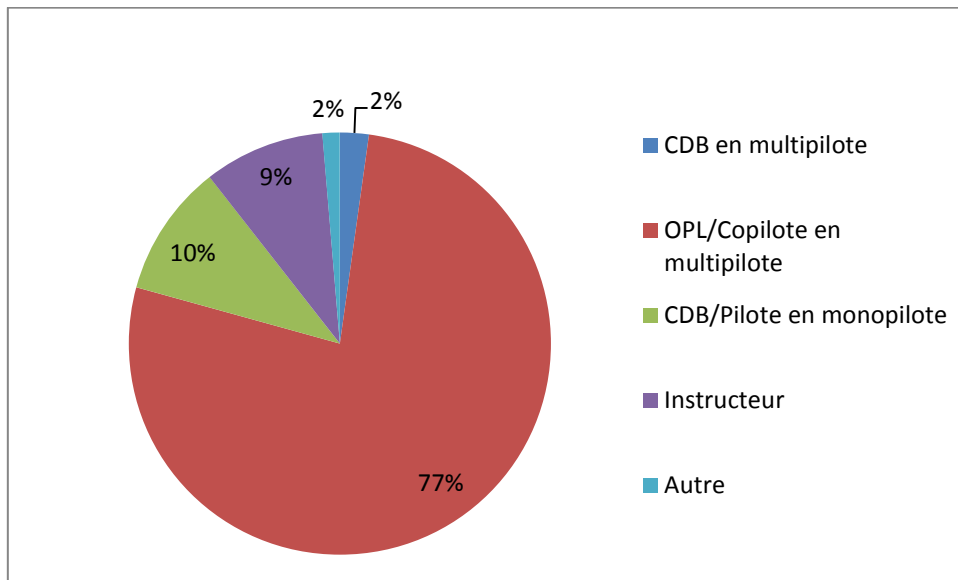
99 EPLs cotisent à la CRPN (soit 28% des EPLs 2006-2012)

2. Principaux employeurs

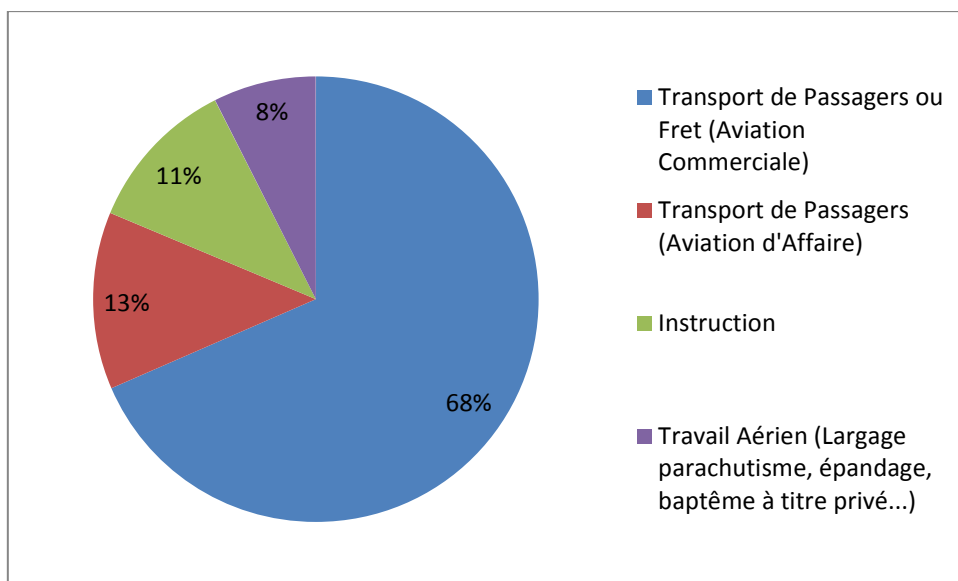


Les principaux employeurs des EPLs sont donc **easyJet** (7%), le **groupe AF/KLM** (6%) et **Ryanair** (6%)

3. Poste occupé

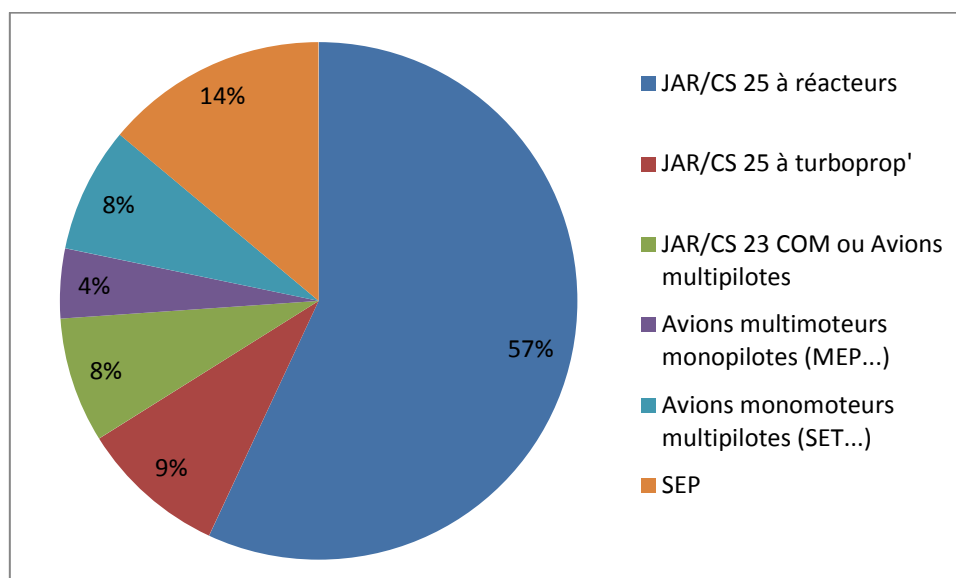


4. Activité exercée



53% des EPLs sont pilotes de ligne en aviation commerciale ou d'affaire.

5. Avions pilotés



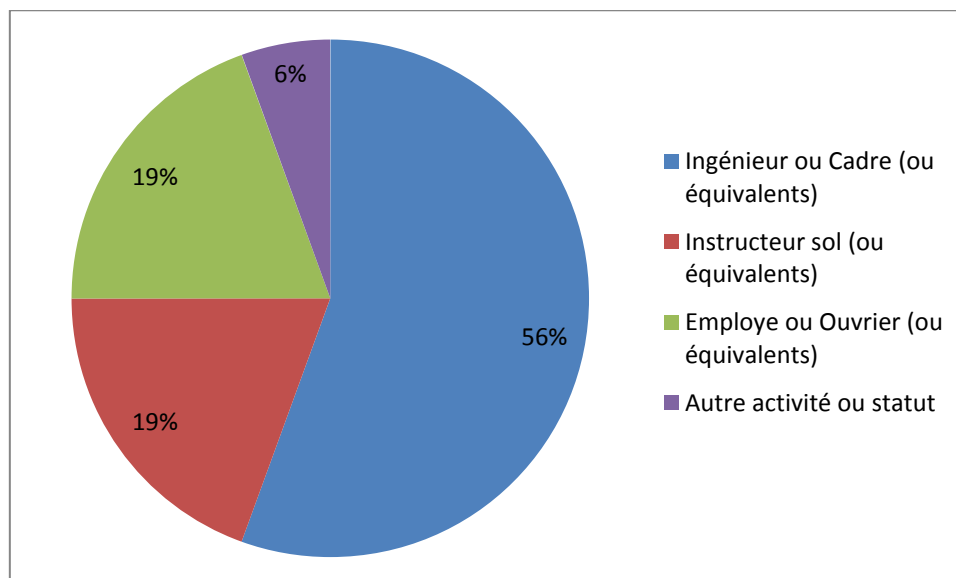
IV. Situation des EPLs qui n'exercent pas d'activité rémunérée de pilote

Pour cette partie, l'effectif est de 123 EPLs.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2	14	20	13	19	17	31	5	2

1. Poste occupé pour les EPLs salariés

Pour cette partie, l'effectif est de 72 EPLs (Je suis rémunéré(e) dans mon activité principale mais je ne vole pas dans le cadre de celle-ci).

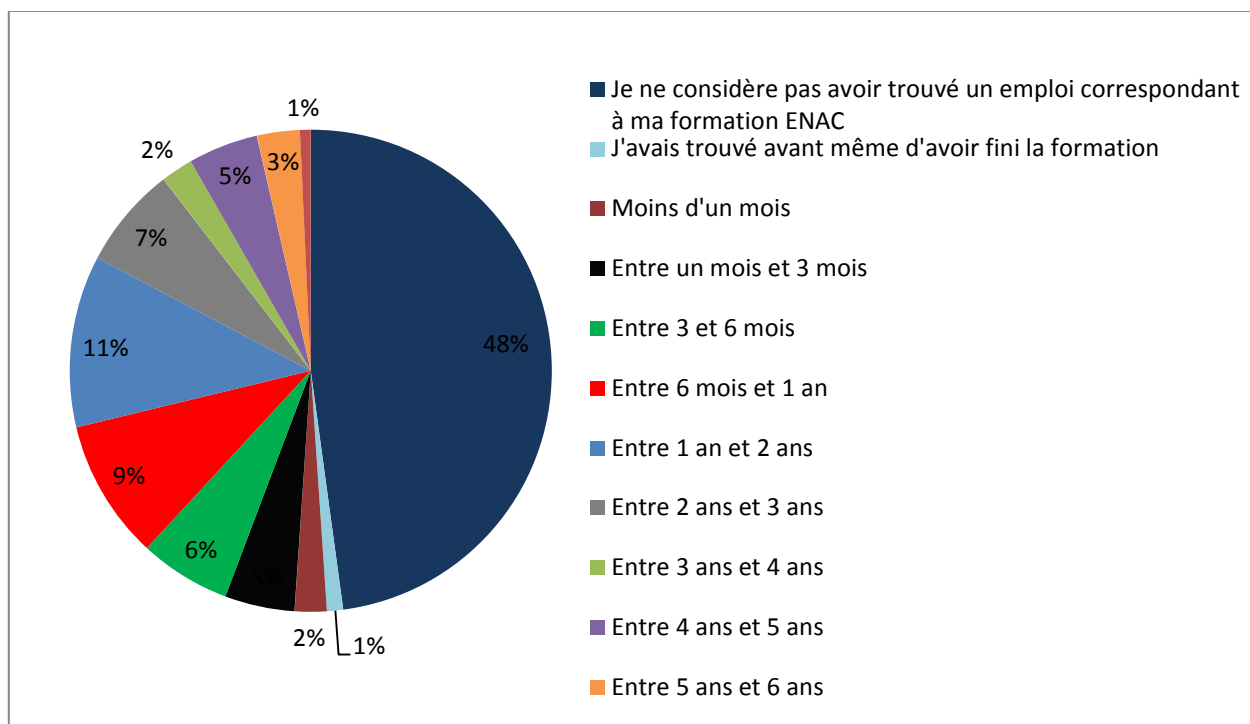


V. Premier emploi des EPLs

Pour cette partie, l'effectif est de 278 EPLs.

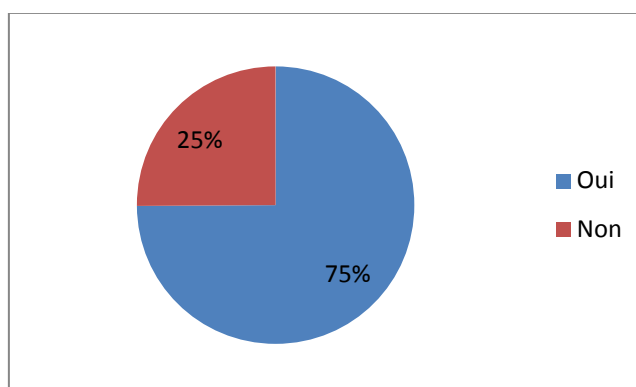
1. Temps d'attente

Combien de temps s'est-il écoulé entre le moment où vous êtes sorti(e) de formation et celui où vous avez trouvé un emploi que vous considérez comme correspondant à votre formation ?

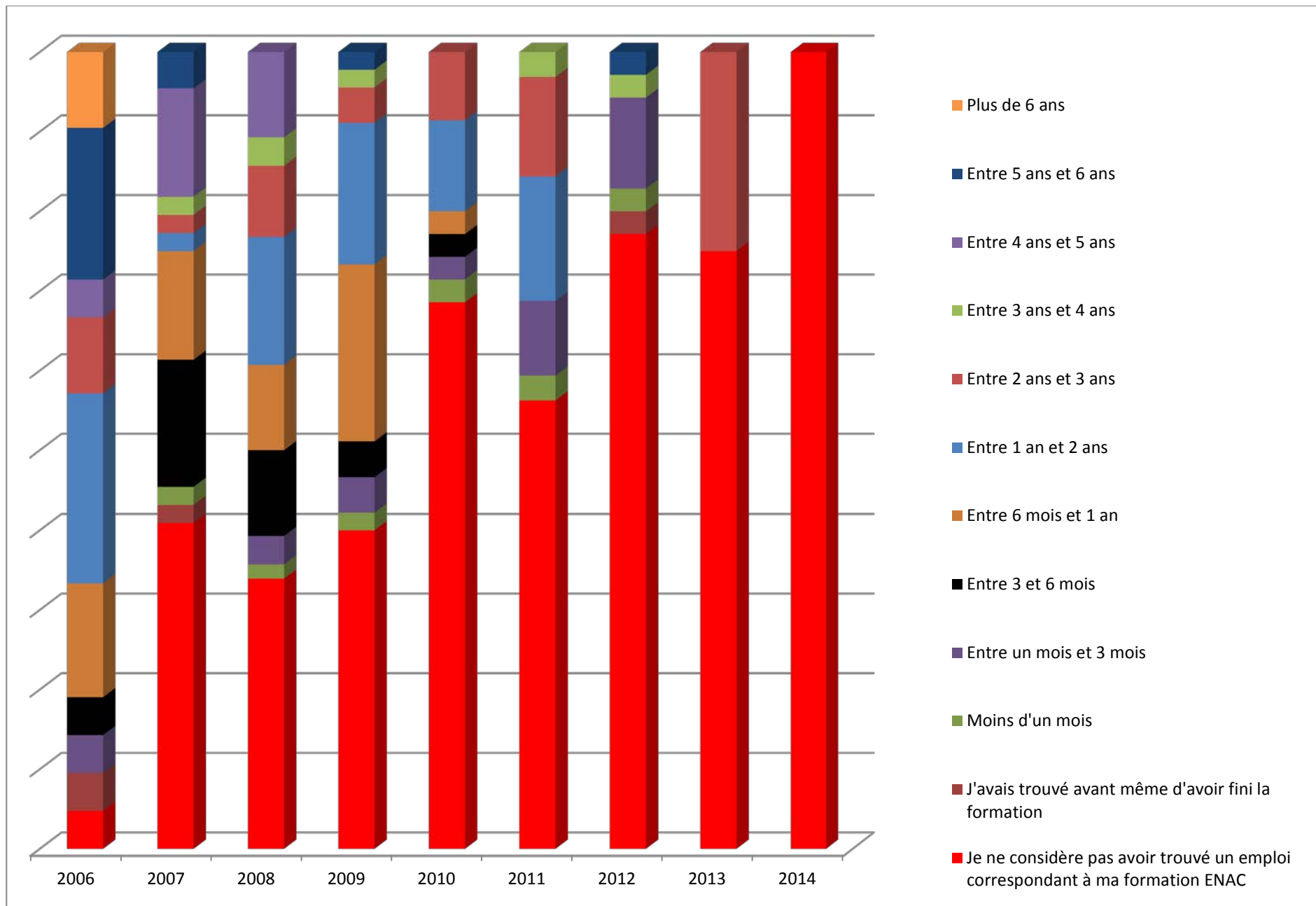


	25%	50%	75%
2006	Entre 6 mois et 1 an	Entre 1 et 2 ans	Entre 5 et 6 ans
2007	Entre 3 et 6 mois	Entre 4 et 5 ans	Non réalisé
2008	Entre 6 mois et 1 an	Entre 2 et 3 ans	Non réalisé
2009	Entre 6 mois et 1 an	Entre 1 et 2 ans	Non réalisé
2010	Entre 2 et 3 ans	Non réalisé	Non réalisé
2011	Entre 1 et 2 ans	Non réalisé	Non réalisé
2012	Non réalisé	Non réalisé	Non réalisé
2013	Entre 2 et 3 ans	Non réalisé	Non réalisé
2014	Non réalisé	Non réalisé	Non réalisé

Jugez-vous que cette attente vous été profitable (expérience, carrière, ouverture...) ?



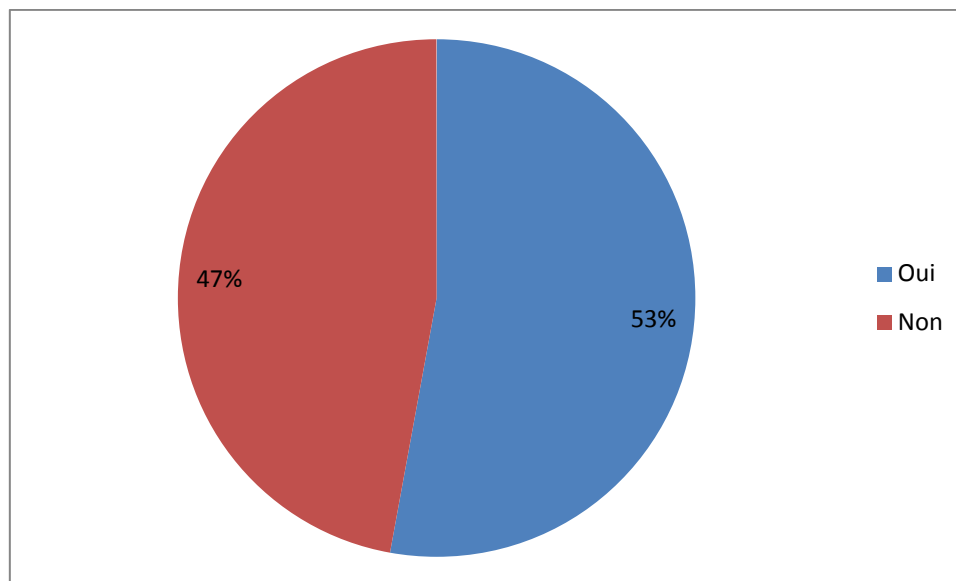
STATISTIQUES DES ELEVES PILOTE DE LIGNE PROMOTION 2006 - 2012



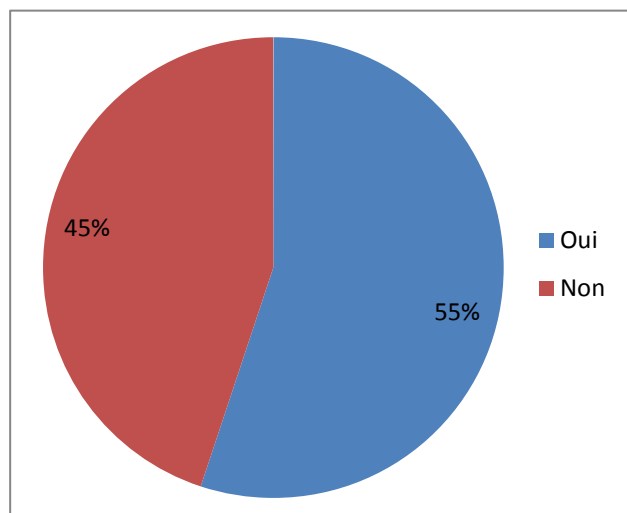
VI. Qualification de type et profil des EPLs

1. Qualification de type

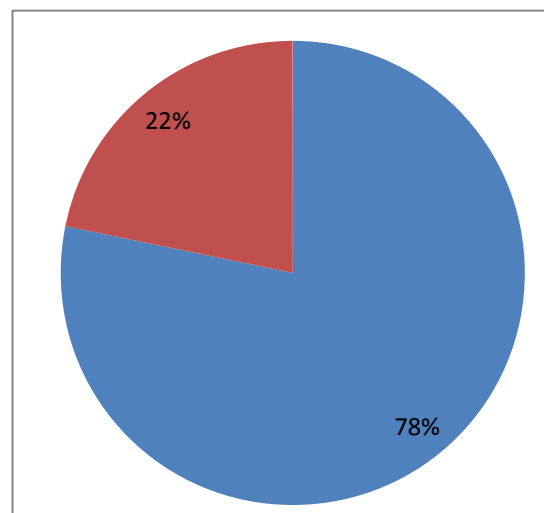
Je possède une QT JAR25, JAR23COM ou équivalents (CJ2, Mustang, SET en multipilote...) ?



Je me suis financé(e) ma QT JAR25, JAR23COM ou équivalents (CJ2, Mustang...) ?



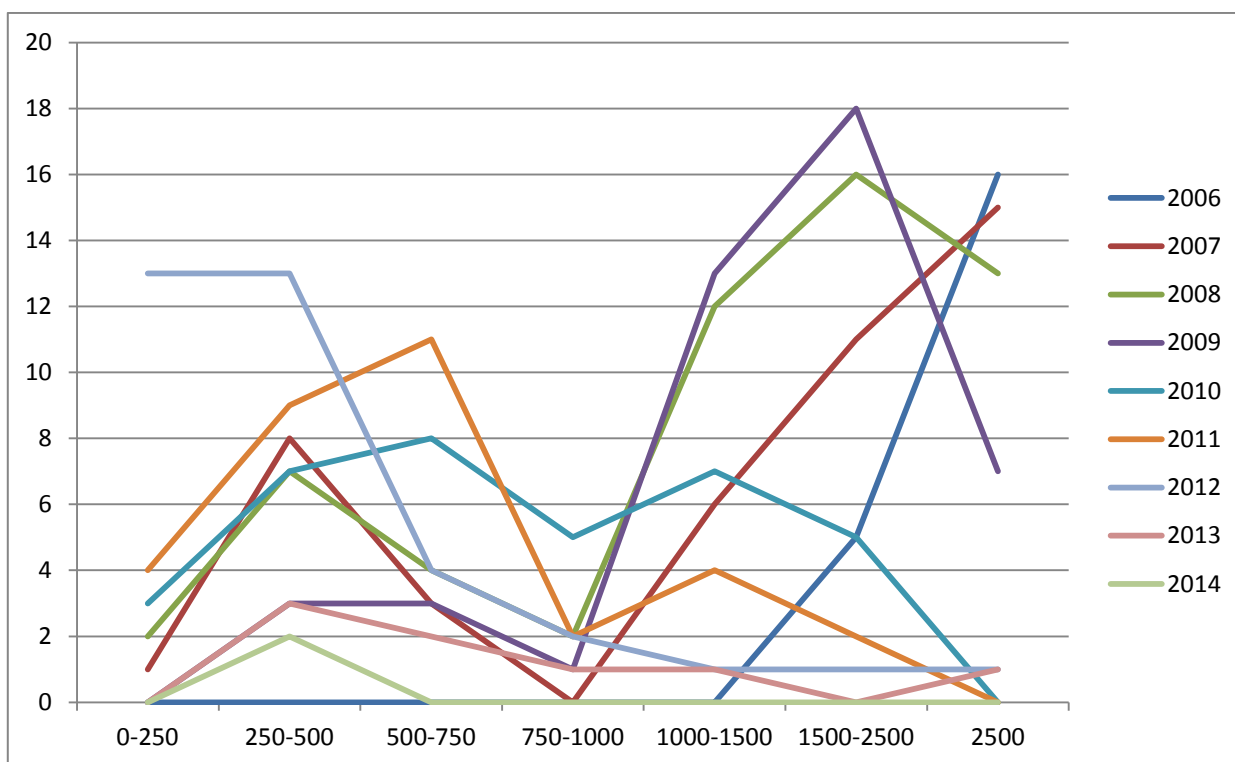
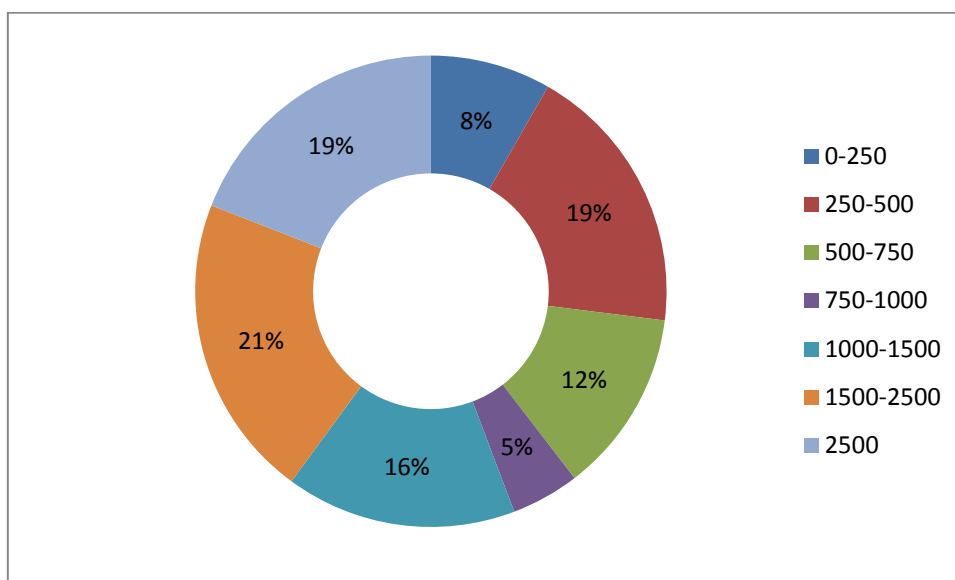
J'exerce une activité de pilote grâce à cette QT ?



Sur 278 EPLs qui ont répondu au formulaire, 173 exercent une activité rémunérée de pilote. Parmi ces 173, 147 possèdent une qualification de type et 74 l'ont financées (soit 27% du total des EPLs).

Par extrapolation, 50% des EPLs qui exercent une activité de pilote de ligne se sont financés leur qualification de type.

2. Heures de vol

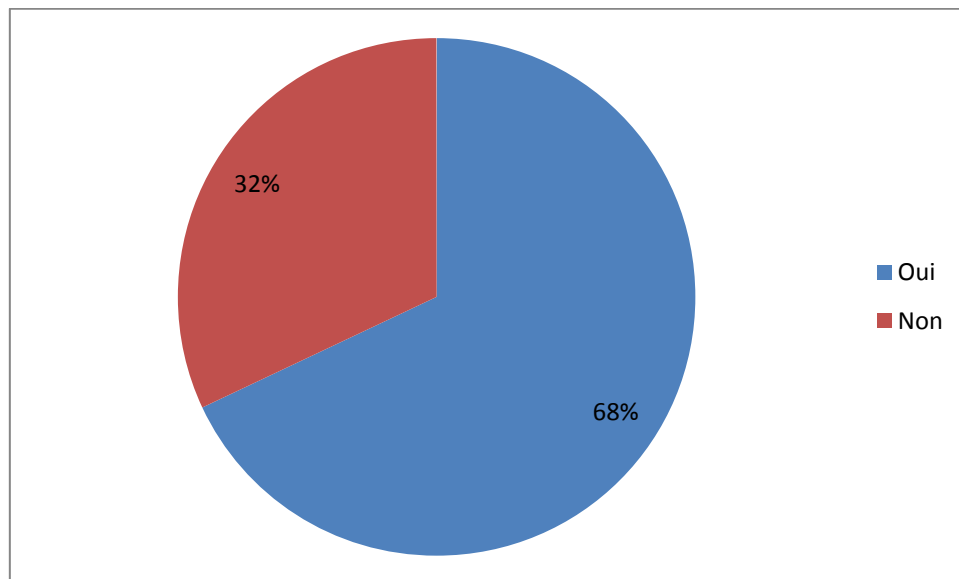


VIII. Les EPLs et la formation instructeur

Pour cette partie, l'effectif est de 278 EPLs.

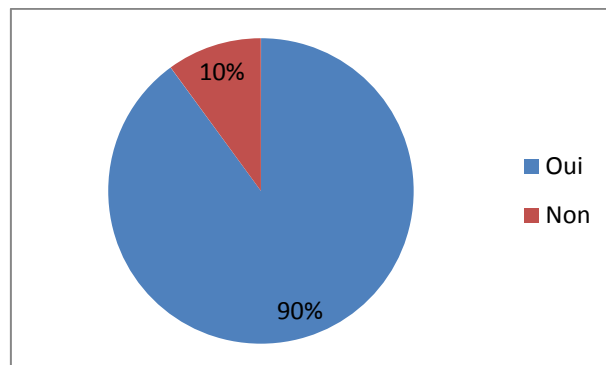
1. Les EPLs qualifiés instructeurs

Je suis FI ou IRI ou CRI ?

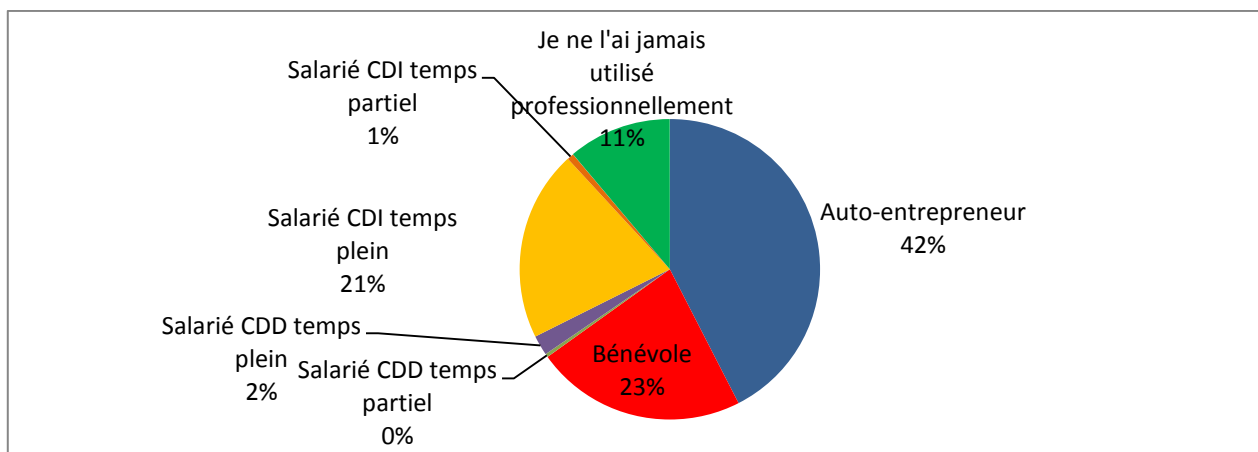


2. Utilité du FI dans la carrière professionnelle

Je juge que mon FI ou IRI ou CRI a été bénéfique dans ma carrière ?



Avec quel contrat avez-vous utilisé votre qualification instructeur ?

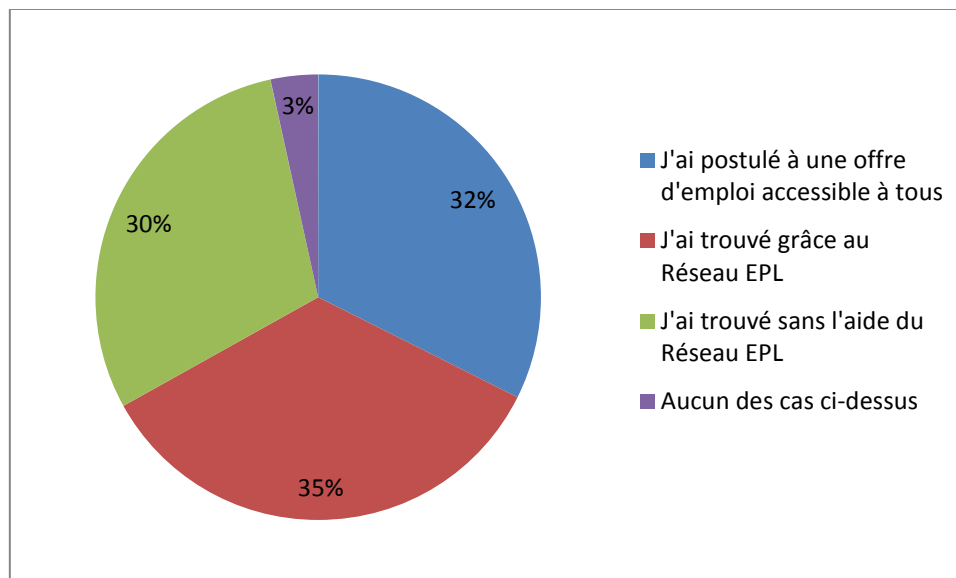


IX. Le réseau EPL

Pour cette partie, l'effectif initial est de 278 EPLs puis nous y avons retiré les EPLs exerçant dans le Groupe AF/KLM ainsi que ceux qui n'exercent pas une activité rémunérée de pilote.

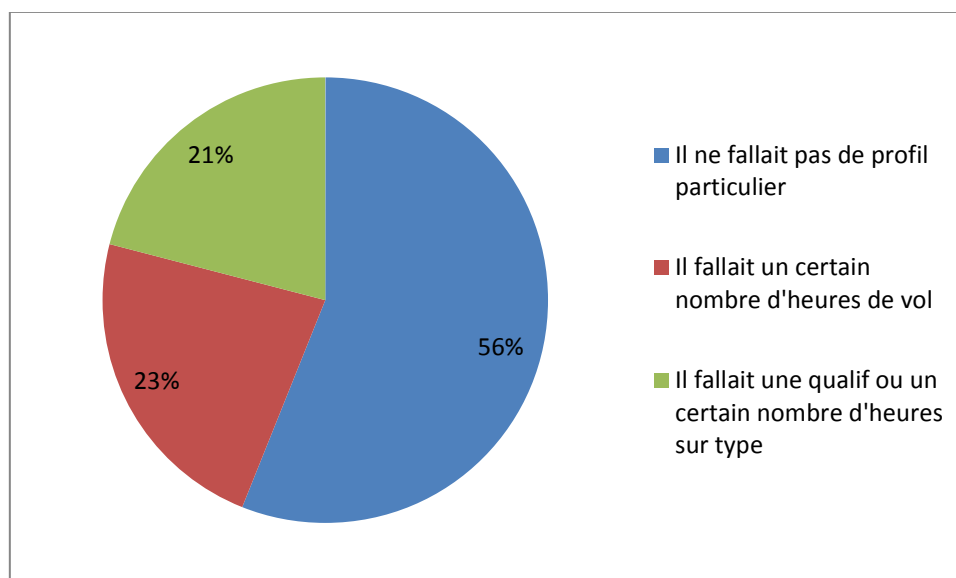
1. Premier emploi

Comment avez-vous trouvé votre premier emploi de pilote ?



2. Profil pour le premier emploi

Avec quel profil avez-vous trouvé votre premier emploi ?

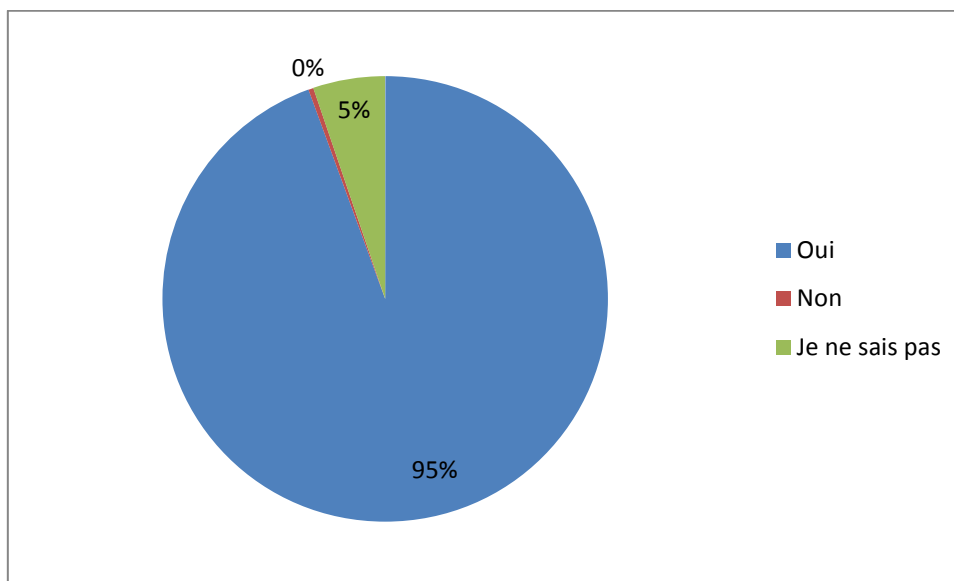


XI. Les EPLs et le futur

Pour cette partie, l'effectif est de 278 EPLs.

3. Carrière dans le groupe AF/KLM

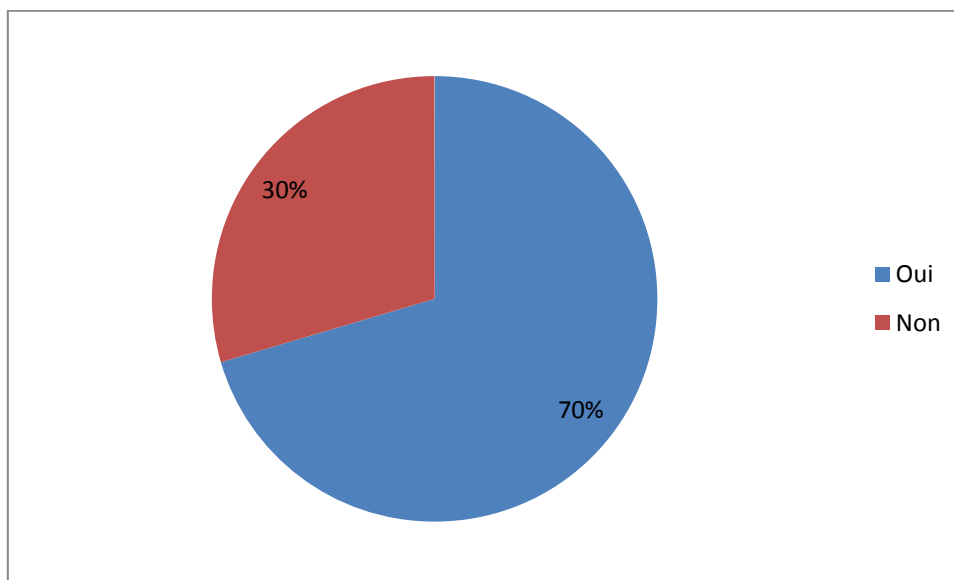
Je suis toujours intéressé par une carrière dans le Groupe AF/KLM ?



Seul 1 EPL sur les 278 EPLs interrogés a répondu ne plus être intéressé par une carrière dans le groupe AF/KLM.

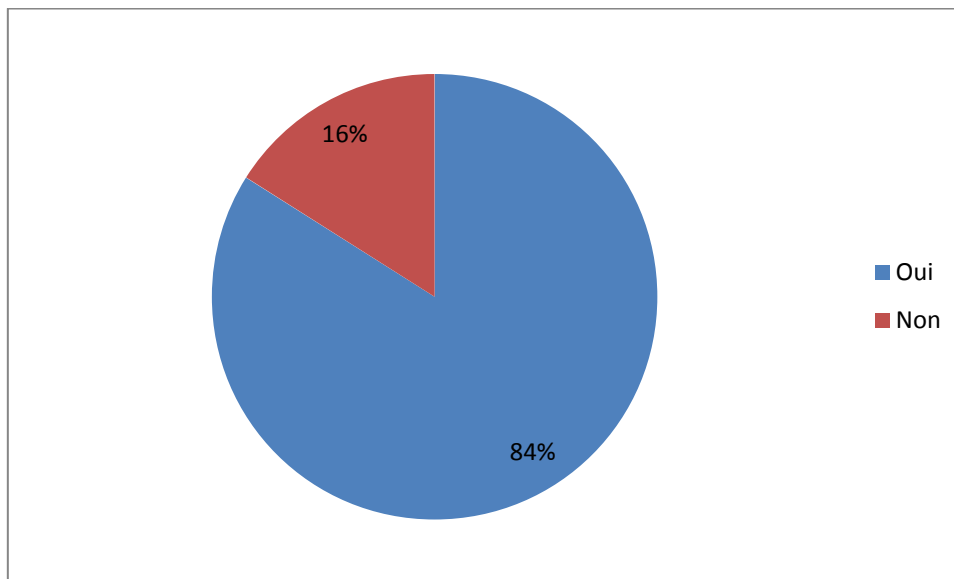
4. Financement d'une qualification de type

Je suis prêt(e) à me financer une QT ?



3. Expatriation

Je suis prêt(e) à m'expatrier ?



XII. Interprétation et conclusion

Les différentes données que nous avons récupérées au cours de ces 5 ans nous permettent d'établir ces invariants.

- Il faut en moyenne entre 2 et 3 ans pour que 50% de la promotion trouvent un travail salarié de pilote de ligne.
Ce chiffre ne saurait faire oublier que 43% des EPLs sortis depuis au moins 3 ans (ou 38% de l'effectif total) n'exercent toujours pas une activité qu'ils considèrent correspondre à la formation ENAC.
- 45% des EPLs sortis depuis juin 2009 sont pilotes de ligne sur avion JAR25.
53% des EPLs sortis depuis cette même date sont pilotes de lignes.
89% des EPLs sortis depuis cette même date sont rémunérés pour voler.

**53% des EPLs
sont pilotes
de ligne (dont
45% sur JAR25)**

**89% des EPLs
qui volent sont
rémunérés**

Principaux employeurs :

- easyJet
- Groupe AF/KLM
- Ryanair

**38% des EPLs
n'exercent pas
une activité pour
laquelle ils ont
été formés**

- Malheureusement, 30% des EPL ne parviennent pas à maintenir leur qualification IRME avec leur emploi et 6% exercent une activité qui n'a aucun lien avec l'aéronautique.
- Depuis le dernier recensement réalisé en Décembre 2014, les statistiques se sont nettement améliorées :
 - La proportion d'EPLs devenus pilote de ligne a augmenté de 11%.
 - La proportion d'EPLs inscrits au Plan de Prorogation est passé de 45% à 30% (donnée 2015).
 - La proportion d'EPLs sans activité a diminué de 4%.
 - Pour la première fois, plus de la moitié des EPLs exercent une activité de pilote de ligne.
- La récente reprise des sélections dans le groupe Air France pour les EPLs et l'intérêt d'easyJet, de Ryanair ainsi que de nombreuses autres compagnies (Air Macau, Wizzair, Air Côte d'Ivoire) pour les EPLs laissent supposer qu'une amélioration de ces résultats pourra être constatée dans notre prochain recensement prévu en décembre 2016.

**11% sont sans
activités
professionnelles**

**30% bénéficient
du plan de
prorogation des
licences**