



**SALON** Par la RÉDACTION, photographies Julie Callies, Jean-Michel Bossuet et Erwan Garel

# Un public passionné

**FRANC SUCCÈS.** 80 exposants, mais surtout 13 296 visiteurs en trois jours. Le Salon des formations et métiers aéronautiques (SFMA) a connu une affluence record bien supérieure à celle de l'an dernier. Cela montre que l'intérêt pour l'aérien est toujours aussi vif chez les jeunes et... leurs parents.



L'édition 2024 du Salon des formations et métiers aéronautiques, qui s'est tenue les 2, 3 et 4 février derniers, a été un vrai succès : près de 80 exposants réunis au musée de l'Air et de l'Espace Paris-Le Bourget et, surtout, 13 296 visiteurs. Ce rendez-vous de l'information aéronautique et du recrutement est organisé par notre revue et le musée de l'Air et de l'Espace. Cette affluence fait du SFMA l'événement carrières et formations de l'aérien le plus important de France.

Côté conjoncture, les écoles de pilotage, tant françaises qu'euro-péennes ou nord-américaines ont

du mal à faire face à la demande mondiale en pilotes. L'industrie aéronautique est en pleine évolution, cherchant à changer drastiquement les modes de propulsion et l'empreinte carbone du transport aérien. Des sociétés comme Airbus, Boeing, Safran et leurs filiales ne pourront atteindre leurs objectifs sans des recrutements massifs d'ingénieurs, techniciens, agents de maîtrise et ouvriers spécialisés.

Les acteurs du secteur comme les sous-traitants et fournisseurs de ces sociétés sont dans la même situation. Tous font le même constat : « Nous avons des postes ouverts et des besoins sans cesse croissants. Et nous n'arrivons pas à embaucher suf-

fisamment pour ces postes. » Autre point qui mérite d'être mentionné : la sous-représentation des femmes dans les carrières aéronautiques et la volonté des recruteurs de favoriser l'emploi de candidates au sein de leurs structures. Chez Airbus, même discours concernant l'emploi. Si l'on s'intéresse uniquement aux trois sites de Loire-Atlantique, par exemple, Florence Oliver, vice-présidente d'Airbus Atlantique, a annoncé l'embauche de 400 CDI et 300 intérimaires pour l'année 2024. Elle explique que la montée en cadence de commandes d'appareils A320, A330 et A350 conduit le constructeur à accélérer sa croissance et, qu'en parallèle, les besoins



en ressources humaines augmentent également. Cela peut concerner des publics moins ciblés aéronautiques : « On incite les personnes en reconversion à venir taper à nos portes. » Les « skilled workers » d'autres secteurs sont donc les bienvenus.

Les grandes sociétés ou compagnies aériennes ne sont pas les seules à chercher des candidats. L'aviation générale souffre d'une pénurie chronique de mécaniciens et de techniciens avionique que les organismes de formation n'arrivent pas à combler, en partie faute d'élèves. Voilà pourquoi depuis trois ans, certains des exposants, notamment des grands et petits donneurs d'ordre, viennent au salon pour identifier des candidats potentiels, le cas échéant pour recruter.

Ils sont là également pour faire découvrir aux visiteurs les perspectives d'évolution dans une entreprise ou un secteur : ils viennent parler des métiers. Cela s'adresse à de jeunes diplômés, à des visiteurs en recherche d'un choix de carrière, mais également à ceux qui veulent changer de secteur. Le positionnement du SFMA comme salon du recrutement est plus que jamais un objectif pour l'avenir.

### ASL Airlines

La filiale française de ASL Aviation Holding est présente sur le SFMA pour recruter. ASL, qui s'appelait, il y a encore quelques années, Europe Air Post, a de réels besoins en personnels compte tenu de son développement. Le plus important est certainement celui des mécaniciens B1, B2 et qualifiés sur 737. Mais cette population est très

recherchée, alors, face à une pénurie mondiale, la compagnie s'adapte en prenant des gens un peu moins expérimentés, mais également des apprentis qui sont appelés à être embauchés ; six sont prévus pour cette année. Elle travaille pour cela avec l'AFMAÉ avec également un objectif de proposer des postes à des femmes mécaniciennes. ASL forme également des PNC en CQP afin, par la suite, de compléter son effectif d'hôtesse. Cette année, deux sessions de dix candidates seront organisées.

Côté pilotes, les besoins sont également importants, sachant qu'Air France est en position d'attirer pas mal de pros des compagnies concurrentes. ASL recherche à la fois des pilotes expérimentés, mais également des « low timer ». Ainsi, sur le stand, on pouvait rencontrer Sami qui, à la suite d'une reconversion vers le métier de pilote, s'est fait embaucher chez ASL avec seulement 325 heures de vol d'expérience. La compagnie possède son centre de formation pour



passer une qualification de type sur 737. L'activité est double : passagers et cargo, ce qui lui a permis de limiter les effets de la COVID lors de la pandémie ; il fallait transporter du fret.

### Tarmac Aerosave

Pour la seconde fois, Tarmac Aerosave était présent au Salon des formations et métiers aéronautiques, ses responsables sont revenus pour présenter leur activité, mais également pour faire savoir qu'ils recrutaient des techniciens et des mécaniciens aéronautiques. En effet, la principale activité de cette entreprise, basée à Tarbes, est l'activité de maintenance pour diverses compagnies aériennes et sur divers types d'avions. Le besoin est évalué à environ vingt mécanos, mais l'entreprise dispose d'un centre de formation agréé qui permet aux salariés des montées en compétences en passant de nouvelles qualifications liées aux appareils qui sont en chantier.

Certaines écoles sont venues avec leur simulateur pour donner une idée au visiteur d'une séance de pilotage.

À droite, Tarmac Aerosave est un recruteur qui a fait le pari de rencontrer sur le salon ses futurs employés. La société recherche des mécaniciens, comme beaucoup d'autres entreprises...



Pour la première fois au salon, la compagnie ASL Airlines est venue chercher ses futurs collaborateurs : des pilotes, des mécanos, des PNC, toutes les forces vives d'une compagnie aérienne. Sami, à gauche, est un jeune pilote embauché avec seulement 325 heures de vol.

Rachel Tharby, à gauche, responsable du recrutement, était présente au Salon des formations pour le compte de Sabena Technics Helicopter, ex-Héli-Union. Elle recherche des mécanos, des ingénieurs, des apprentis, de stagiaires, bref, un nombre incroyable d'opportunités. ...



d'une centaine de pilotes. Il faudra 900 PNC, 300 mécaniciens en CDI et 300 apprentis. Le SFMA est un outil efficace dans le dispositif de la compagnie pour faire connaître ses besoins et ce n'est pas le seul, les équipes de Valérie Gary écumant les événements et autres salons, ils vont également au contact des jeunes avec des visites d'écoles et en ateliers.

### Sabena Technics & Sabena Technics Helicopter

Son nom peut paraître étonnant : Sabena Technics est connu comme un grand centre de maintenance qui travaille pour les compagnies aériennes. Depuis 2022, l'entreprise a racheté Héli-Union qui s'appelle désormais Sabena Technics Helicopter. Rachel Tharby, responsable recrutement, était présente au Salon pour parler de recrutement et de formation. Le secteur des hélicoptéristes manque cruellement de mécaniciens; le Syndicat national des exploitants d'hélicoptères (SNEH) a depuis longtemps fait part de cette carence dans le secteur.



Pour la seconde année consécutive, Air France fait partie des exposants qui apprécient la qualité des visiteurs, pour la plupart des passionnés. Cette année, Valérie Gary, responsable de la marque employeur au sein de la compagnie, a été séduite par l'existence de ce salon et l'intérêt pour l'aérien de tous ceux qui sont passés sur le stand. Pour elle, ce salon est un rendez-vous incontournable pour présenter les métiers.

Cette année, Tarmac Aerosave envisage de former trente alternants sur ses deux sites français. Elle a aussi d'autres activités : le stockage d'avions et le démantèlement d'appareils en fin de vie. On se souvient des avions qui ne volaient plus lors du confinement et qui étaient stockés sur le site espagnol de l'entreprise, à Teruel. Tarmac a recueilli quelques CV lors du salon, mais n'a pas fait le plein.

### Air France

La présence d'Air France sur le SFMA montre clairement que ce salon est un lieu privilégié pour mieux faire connaître l'entreprise et les métiers pour lesquels elle est en recherche active. « C'est un rendez-vous incontournable pour notre compagnie, car c'est l'occasion de présenter nos métiers, de faire parler les salariés sur leur activité et de rendre public auprès d'une population de passionnés notre besoin de recrutement », explique Valérie

Gary, responsable de la marque employeur au sein de l'entreprise. C'est aussi une façon de parler de ses valeurs dans un environnement réceptif. En effet, c'est une constante de ce salon : le public est « qualifié », c'est-à-dire que les visiteurs ont pour la plupart un projet dans l'aéronautique. Il est parfois plus ou moins abouti, et c'est ici qu'il franchit une étape de maturation. Pour Valérie Gary, ce public de passionnés est la cible qu'il faut toucher afin de recruter les futures forces vives de demain.

« Nous avons vu beaucoup de monde et la plupart ont déjà un pied dans l'aéronautique, voire ont déjà nourri leur projet professionnel. Une grande partie s'intéresse au métier de pilote, mais ils ne connaissent pas les autres métiers et, surtout, les formidables opportunités de faire une carrière, riche et diversifiée. » Les chiffres des besoins d'Air France sont tombés peu avant le salon : elle a deux mille postes à pourvoir, la filière Cadets aura besoin

Sabena Technics Helicopter est aussi en recherche active de techniciens aéronautiques et de mécaniciens BI et B2, mais également d'ingénieurs chargés de projets, d'ingénieurs spécialisés en navigabilité et qualité sécurité. SBH accueille également des stagiaires, notamment au niveau bac pro allant vers la mention complémentaire, ainsi que des ingénieurs qui cherchaient des stages de fin d'études, ces derniers ont vocation à rester dans l'entreprise s'ils le souhaitent.

L'offre est large : CDI, CDD et apprentis. Si l'on écoute Rachel Tharby – qui a vu passer pas mal d'étudiants cherchant un stage –, tout est possible au sein du groupe; celui-ci comporte iGO Solutions et Sabena Technics. La première est issue d'une joint-venture créée en 2016 entre Air France Industries, Sabena Technics et le groupe Dubreuil (Air Caraïbes/French Bee). Basée à Orly, elle est spécialisée dans la maintenance en ligne et légère sur différentes gammes d'aéronefs.



Au travers d'Heli-Union, Sabena Technics renforce sa capacité en maintenance lourde d'hélicoptères, notamment pour les Puma de l'Aviation légère de l'armée de Terre. Il suffit d'aller faire un tour sur le site du groupe, entre le bureau d'études et la maintenance, la recherche porte sur plus de 80 postes, les informations sont aussi disponibles sur LinkedIn...

### **Derichebourg Interim**

C'est la seconde fois que Derichebourg intérim est présent au SFMA. Les responsables de l'agence de Roissy ont compris l'intérêt de voir passer autant de monde sur un salon alors que le secteur aéronautique cherche ardemment des candidats. L'agence d'emploi compte parmi ses clients prestigieux des grands noms comme Dassault, Airbus, Air France, Airbus Helicopters... Elle travaille sur trois grands secteurs : l'aéroportuaire, l'aéronautique et la

logistique. Elle cherche activement des techniciens de maintenance industrielle, des agents spécialisés dans le composite, des agents de piste et des bagagistes. Un rapide tour sur le site de l'agence montre 75 postes à pourvoir en intérim.

### **APPI, pro de l'intérim**

Le SFMA a accueilli pour la première fois Aero production piste intérim (APPI) qui est une entreprise de premier plan dans le domaine du travail temporaire et du recrutement. Ses clients sont, depuis sa création en 2008, les grands noms de l'aéronautique, dont Airbus, Dassault, etc. Et comme ses concurrents, APPI s'efforce de lutter contre la pénurie de personnels qualifiés, sachant que la demande est plus forte que l'offre, obligeant, selon Franck Saul, son dirigeant, à peaufiner les projets.

Le panel des besoins est, là encore, très large : ajusteurs, monteurs, notamment dans le



domaine du composite, techniciens et ingénieurs qualité, peintres, préparateurs de méthodes, etc. Franck Saul se targue d'employer des salariés qui couvrent toute la chaîne aéronautique, allant de la conception des aéronefs à leur fabrication et leur maintenance ; il fait travailler près de 350 salariés.

La tendance ne va pas retomber: le carnet de commandes des constructeurs, et notamment du principal Airbus, s'étale sur dix ans. Pour autant, APPI affirme vouloir construire une relation de long terme avec les salariés. Au-delà du placement, APPI développe une partie de son activité, plaçant selon les périodes entre 50 et 100 salariés en CDI. À ce titre, l'entreprise dispose d'une base de données de plus de 16 000 profils qualifiés, mais elle privilégie également la formation continue pour élever le niveau de compétence des collaborateurs, et permettre une transmission sans risque des savoir-faire. Franck Saul a très vite saisi les opportunités qu'il pourrait tirer du salon : accueillir des jeunes, décrire les perspectives du secteur, ce pour mieux les recevoir dans trois ou quatre ans dans les bases de données.

### **Babcock**

Babcock, le géant de la maintenance et du support aux forces armées, a fini par être convaincu du bien-fondé de venir au SFMA pour chercher des employés. Babcock, finalement peu connu du grand public, joue un rôle très impor-

Derichebourg, ce spécialiste de l'intérim sur le secteur aéroportuaire et aéronautique, est presque un habitué de notre salon. Jordi Ngako, à gauche, est convaincu que, compte tenu de la typologie des visiteurs, ses offres d'emploi peuvent être pourvues.

Franck Saul, le dirigeant d'APPI, est un petit nouveau parmi les recruteurs du salon. Son entreprise d'intérim et de placement couvre un large de spectre de besoins, allant de la conception à la fabrication des aéronefs et à leur maintenance.

Les conférences qui se sont déroulées tout au long de ce salon ont été très utiles pour permettre aux visiteurs de se faire une bonne opinion sur les métiers qui y étaient présentés.



Luxair, une compagnie aérienne qui est basée au Luxembourg, regroupe 3 000 collaborateurs. Pour elle aussi, son spectre de recherche est large : pilotes, traiteurs, informaticiens, commerciaux, mécaniciens, etc.



ce salon. Sont recherchés des profils bac pro, surtout en maintenance aéronautique, mais ces postes de techniciens sont ouverts également aux personnes ayant des compétences transférables : mécanique auto/moto, en provenance de l'industrie...

Pour Nathalie Marchand, sa directrice RH, sont avant tout recherchées des personnes impliquées, ayant envie d'apprendre et avec une bonne capacité d'adaptation. La rigueur, le travail en équipe et la solidarité font également partie des qualités indispensables pour intégrer Antavia. À un plus haut niveau de formation, l'entreprise prenait des CV pour un poste d'électronicien : niveau bac +2/+3 ou bénéficiant d'une dizaine d'années d'expérience professionnelle; un responsable qualité ayant déjà une expérience dans le secteur et étant compétent pour réaliser des audits internes et externes; un ingénieur méthodes, avec ou sans le titre d'ingénieur, mais avec également une importante expérience dans l'aéronautique de manière à être opérationnel rapidement.

Antavia Ametek MRO est une PME française de 130 personnes, filiale d'un groupe américain, spécialisée dans la maintenance d'équipements aéronautiques. Sa recherche : des profils bac pro, surtout en maintenance aéronautique, mais des postes de techniciens sont ouverts également aux personnes ayant des compétences transférables : mécanique auto/moto, en provenance de l'industrie.



tant pour l'État français. L'entreprise loue (et entretient) les PC-21 de l'armée de l'Air, elle déploie également les futurs H160 qui seront destinés à la Marine nationale.

Babcock s'est également engagée à fournir du soutien aux marins, toujours pour le H160 et en partenariat avec Airbus Helicopters et Safran Hélicoptère Engines. Enfin, elle opère une flotte de 32 hélicoptères Héli SMUR, répartis sur 21 bases Samu; elle en assure le maintien en condition opérationnelle, mais également ceux de la gendarmerie et ceux des douanes françaises. Pauline Amaury, la responsable de développement RH, est venue recruter sur le salon, essentiellement des mécaniciens B1.1 et B.3, elle proposait 40 postes à très brève échéance et pour des métiers de pilote, logisticien, ingénieur de la navigabilité, etc. Le profil des visiteurs n'a pas réellement permis à Babcock de faire le plein de CV. Mais, la directrice des RH n'a pas été déçue; elle a pu faire

connaître son entreprise et sans doute donner envie à un certain nombre de visiteurs d'aller plus loin, sachant que Babcock est un grand groupe à l'international avec des emplois également hors de France.

### Antavia Ametek MRO

Antavia Ametek MRO cherchait à compléter son équipe. Ce spécialiste de la maintenance et de la réparation des équipements aéronautiques – PMI de 130 personnes et filiale d'un grand groupe américain constitué quant à lui de plus de 18 000 collaborateurs – est situé sur deux sites : Mesnil-Amelot, en Île-de-France, et Campsas, en Occitanie. Chacun a ses spécialités. Le premier entretien et répare roues et freins, batteries, systèmes à oxygène et extincteurs (à compter de 2025). L'atelier de Campsas s'occupe également de roues et freins, trains d'atterrissage, batteries, équipements cabine et cuisine. Huit offres de postes étaient proposées sur les deux sites lors de

### Luxair recrute aussi

Luxair n'est pas seulement une compagnie aérienne. C'était l'un des messages passés par l'équipe présente au SFMA 2024. Basée au Luxembourg, le groupe Luxair représente en effet quelque 3 000 collaborateurs sur plusieurs lignes de métiers, soit plus de 250 à la fois dans le commercial, l'informatique, la data, la finance, la logistique, le service client, la maintenance, etc.

En effet, Luxair regroupe plusieurs entités : Luxair Airline, la compagnie; Luxair Services pour tout ce qui est services au sol; LuxairTours en tant que voyageur. Lucie Perfetto, Manager Talent Attraction, souligne que « tout est fait maison », du traiteur à l'informatique, en passant par la maintenance des avions. Il n'y a pas de prestataires externes. Luxair a cependant conservé une structure familiale avec une culture d'entreprise très forte, ce qui signifie que seront favorisés les profils de personnes ayant envie de s'impliquer dans le groupe dans le long terme.



L'anglais est également important, notamment parce qu'il est la langue véhiculaire de l'entreprise avec plus de 65 nationalités représentées. S'agissant de son activité aérienne, Luxair dessert actuellement une certaine de destinations (contre soixante-neuf en 2019) et est en train de renouveler sa flotte (constituée de De Havilland Q-400 et de Boeing 737). Sur son stand, la compagnie offrait des postes de pilotes de ligne.

Ses recruteurs acceptent des CV tout au long de l'année, même de pilotes sans expérience. Du reste, elle vient de clôturer son programme cadets : sur les mille CV reçus, une dizaine ont été retenus. Ce programme est ouvert aux personnes ayant un niveau bac et un projet construit. « On observe de plus en plus de reconversions. Le métier de pilote semble obéir à un phénomène de mode pour certains, c'est pourquoi nous faisons attention à la volonté des candidats d'aller jusqu'au bout et d'intégrer nos équipes. »

Luxair recrute également des pilotes qualifiés saisonniers, ce qui correspond notamment aux profils de pilotes qui font par ailleurs de l'instruction. Étaient également recherchés lors de ce salon des candidats au métier PNC, avec ou sans CCA. Une fois sélectionnés, ils s'engageaient dans une formation de sept semaines. L'important étant de parler au minimum deux langues, dont l'anglais, et si possible d'avoir une expérience clientèle.

### Transavia

C'est la première fois que la compagnie low cost du groupe Air France est présente sur le salon, elle avait vocation à rencontrer de futurs salariés, mais également à montrer les perspectives d'emplois au sein de la compagnie. Élodie Brague, responsable emploi et diversité, a rappelé que 600 postes étaient ouverts au sein de la compagnie compte tenu de son développement « exponentiel » ;



le spectre est large : pilotes, PNC, mécaniciens, fonctions support, dont le système d'information, et du commercial. Ce salon était également une occasion de recruter des apprentis qui sont recherchés sur les fonctions support. 140 apprentis ont été accueillis dans l'entreprise en 2023, ils ont vocation à intégrer la compagnie aérienne par la suite. Rappelons qu'elle a reçu dernièrement son premier A320neo. Élodie a pu collecter un certain nombre de CV et renseigner pas mal d'apprentis pilotes et d'hôtesse. Transavia appartenant au groupe Air France, les pilotes devront passer la sélection de la compagnie, Transavia étant le plus souvent la compagnie d'entrée dans le groupe Air France, les pilotes qui viennent de HOP passent presque tout le temps par Transavia avant d'aller voler au sein de la maison mère.

### Académie aéronautique et spatiale Auvergne - Rhône-Alpes

La filière aéronautique et spatiale en Auvergne – Rhône-Alpes s'est regroupée il y a quelques années sous la dénomination Académie aéronautique et spatiale Auvergne – Rhône-Alpes avec pour objectif d'accroître la visibilité de ses acteurs, mais aussi pour répondre à des problématiques d'orientation et de promotion des métiers. Aujourd'hui, plus de 250 formations sont labellisées, du CAP au titre d'ingénieur, et l'association comptabilise quelque 350 entreprises de l'industrie aéronautique et spatiale. Le Campus des métiers et des qualifications d'excellence aéronautique et spatiale Auvergne – Rhône-Alpes est quant à lui un label accordé à un réseau d'établissements qui s'est spécialisé dans quatre domaines d'expertise : l'élaboration et la mise en œuvre de matériaux innovants ; la conception et l'industrialisation 4.0 d'ensemble mécaniques, mécatroniques et systèmes embarqués ; les solutions innovantes pour une industrie aéronautique durable ; la maintenance augmentée et la réparation pour les aéronautiques civile et militaire.

Parmi les établissements représentés au SFMA, il y avait le lycée Roger Claustres, situé à Clermont-

L'Académie aéronautique et spatiale Auvergne - Rhône-Alpes fédère quelque 350 entreprises aéronautiques, mais l'association travaille à faire connaître les métiers aéronautiques et à mettre en place des filières d'orientation ad hoc. Elle soutient la mise en place de formations orientées sur le besoin des entreprises.

La compagnie Transavia connaît une croissance très importante en accueillant de nouveaux avions et en ouvrant de nombreuses destinations. Elle a donc besoin de mécaniciens, de pilotes, de PNC, etc. Élodie Brague, ci-contre, responsable emploi et diversité, parlait d'un besoin de 600 postes.

La conférence pilote hélicoptère a été bien suivie, elle était animée par des professionnels français et canadiens. Les opportunités sont intéressantes dans les deux zones. Et surtout pas besoin d'avoir fait de grandes écoles devenir pilote d'avion ou d'hélico.



Ils sont présentés comme des appareils de dernière génération avec glass cockpit, notamment une avionique G3X Garmin. L'école trie ses déchets et le papier a été remplacé par des tablettes, bref, l'école 2.0 au plan climatique est née, selon ses initiateurs. Pour l'heure, elle propose les formations classiques « de base » : CPL, IR, ME. Par la suite seront ajoutés l'UPRT, la MCC et la formation instructeur.

Côté embauche, Stéphane Hespel est confiant : « On est à la limite de la pénurie de pilotes, les compagnies recrutent de toute part, il faudrait former 6 000 pilotes par an en Europe selon les estimations des constructeurs. Et d'ailleurs, notre école compte déjà 45 élèves malgré sa création récente. Nous avons mis en place également un accompagnement pour l'embauche en compagnie. » Côté tarif : Carbon Flight Academy semble bien placée avec un coût de 66 000 euros pour un pilote ab initio et près de 30 heures de vol sur bimoteur.



Technicien CND (contrôle non destructif) par la voie de l'apprentissage. Il cherchait également des candidats pour sa MC Technicien en peinture aéronautique, ouverte en septembre 2021, et dont les détenteurs sont toujours recherchés par les entreprises du secteur.

### Carbon Flight Academy

Carbon Flight Academy est une nouvelle école basée à Valenciennes, ouverte depuis quelques mois. Son dirigeant, Stéphane Hespel, est un professionnel expérimenté qui a roulé sa bosse d'abord chez les militaires, puis dans une autre école professionnelle. Sa présence sur le salon était donc logique pour faire connaître son école, d'autant qu'il la positionne sur la maîtrise de son empreinte carbone en utilisant des avions Tecnam, équipés de moteurs Rotax consommant moins : 14 litres à l'heure pour les monomoteurs et 30 pour les bimoteurs et avec de l'essence SP98.

### Hub'air

L'école Hub'air existe depuis longtemps, mais, durant une dizaine d'années, elle était l'organisme qui formait les pilotes des compagnies clientes de Boeing, Emirates ou Hong Kong Airlines. Depuis trois ans, Hub'air s'est recentrée sur la formation BtoC, c'est-à-dire le grand public. François Brocard, son dirigeant, a choisi de démarrer à un rythme modeste pour « chercher la qualité des candidats » : le volume de formation sera de 20 pilotes par an environ, avec un ratio d'un instructeur pour quatre élèves, ce qui est intéressant pour une fluidité de la pédagogie.

Les deux formules, cursus modulaire et intégré, sont proposées. Depuis trois ans, l'école a formé 25 pilotes « grand public » ; quant à l'intégration en compagnie, les instructeurs seraient à même, selon François Brocard, de les conseiller au mieux, le dirigeant ayant été lui-même responsable d'une compagnie aérienne belge. Le site de l'école est à Avignon, toutefois il travaille sous ATO luxembourgeois et, curieusement, l'adresse de Hub'air au Luxembourg est assez loin d'un aéroport...

Carbon Flight Academy est une nouvelle école qui a vu le jour il y a moins d'un an. Elle est basée sur l'aéroport de Valenciennes. Son dirigeant, Stéphane Hespel, met en avant le fait que l'école utilise des avions Tecnam modernes, ne consommant que de l'essence sans plomb et nettement moins gourmands que ceux de la concurrence.

Ferrand qui présentait son actualité, notamment l'ouverture à la prochaine rentrée d'une formation complémentaire d'initiative locale sur l'aménagement cabine — mise en place à la demande des entreprises et qui devrait être transformée en mention complémentaire si les besoins sont confirmés — et une mention complémentaire

Ci-contre, Hub'Air est de retour au SFMA. Son dirigeant, François Brocard, a décidé de revenir vers le grand public, il formait avant des pilotes pour Boeing.





### Cannes Aviation

Cannes Aviation est une école qui existe depuis 30 ans, elle propose une formation de pilote de ligne en cursus intégré ou modulaire en langue anglaise. Selon son dirigeant, Mathieu Di Constanzo, le grand atout de l'école est d'être totalement indépendante et autonome, possédant sa propre flotte, ses simulateurs, son atelier d'entretien et, surtout, ses agréments.

Cannes Aviation bénéficie d'une solide réputation, l'objectif de son dirigeant étant de se développer à un rythme modéré, sans folie des grandeurs avec une école à taille humaine. Un exemple de cet effort vers la qualité se lit dans son programme et la partie Multi Engines : le volume d'heures de bimoteur est désormais de 50 heures, bien au-delà des prérequis européens, c'est d'ailleurs la seule école à proposer cela.

Certes, cela a un surcoût, tout à fait modéré. Globalement, cela ne représente que 1,5 %, presque dérisoire compte tenu du coût horaire d'un bimoteur. Cela place la formation en intégré à 96 000 euros sans les frais d'examens. Pour Mathieu, la conjoncture n'a jamais été aussi bonne pour l'embauche des pilotes, y compris pour le personnel aéroportuaire.

Ainsi, les jeunes pilotes sortant de formation sont souvent sélectionnés par deux compagnies aériennes, s'offrant ainsi le luxe de choisir. Du jamais vu. Dans ce contexte, des investisseurs privés ont décidé de créer un groupe French Aviation Academy, dont Cannes Aviation

est pleinement partie prenante. L'ambition de cette décision est de proposer des formations aéroportuaires (agents de trafic, agents d'escale), mais également des formations de PNC.

### Air Richelieu

L'école canadienne Air Richelieu est une habituée du salon. Thierry Dugrippe, l'un de ses dirigeants est formel, il vient ici chercher des élèves, mais également des instructeurs tant cela devient une denrée rare sur le marché canadien. Là-bas, la conjoncture est depuis plusieurs années au beau fixe, comme ici progressivement. Il n'est pas rare de voir un pilote être contacté à la fin de sa formation et quand il passe par la case instructeur, c'est encore plus rapide pour aller vers la ligne. Selon les informations de Thierry Dugrippe, la filiale Jazz d'Air Canada a perdu 500 pilotes l'an dernier et en a recruté plus de 350. Par ailleurs, la compagnie a concédé une augmentation

de 51 % de salaire pour pouvoir les garder un temps... Chez Air Transat, le ratio entre les pilotes qui arrivent et ceux qui partent est de 0,7.

Cette situation de pénurie provoque une remontée rapide de la position d'un pilote dans la liste de séniorité. Certaines compagnies sont menacées, d'autres sont obligées de réduire la voilure. Ce qu'il faut retenir, c'est que la situation entre Canada et Europe se rééquilibre; donc traverser l'Atlantique pour voler chez nos « cousins » est une affaire d'aventure personnelle, plus réellement une affaire d'employabilité. Toutefois, si un pilote employé en compagnie après sa formation devait repartir en France, le mieux serait d'attendre quelques années, au minimum six, selon Thierry Dugrippe avant de revenir en France avec une solide expérience.

Mais comme le précise le dirigeant, 90 % des « expats » ne reviennent pas. Le parcours d'un pilote est classique : une formation d'environ 200 heures, un mûrissement jusqu'à 250 heures pour entrer en stage instructeur. La suite entre 400 et 600 heures d'instruction par an et l'appel vers une compagnie. Juste après la formation, il est possible que l'école vous emploie en fonction de votre volonté d'investissement.

### Astonfly

Astonfly avait créé la surprise en 2022 lorsque l'école avait noué un partenariat avec la compagnie irlandaise Ryanair. « Aston » devenait ainsi le seul organisme de formation

Cannes Aviation est une valeur sûre en matière de formation de pilote. Aux manettes, Mathieu Di Constanzo qui a voulu toujours privilégier l'ambiance familiale de l'école et une évolution à un rythme pondéré. L'école a été en partie rachetée par un pacte d'actionnaires : French Aviation Academy qui forme aussi des PNC.



Thierry Dugrippe, l'un des directeurs d'Air Richelieu. Cette école canadienne vient au SFMA car elle forme des pilotes, mais également des instructeurs. En effet, à peine formés, ces derniers sont absorbés par les compagnies aériennes dans un laps de temps assez court.





a formé 120 pilotes en 2023 et prévoit une rentrée de 130 candidats pour 2024. Le message de la pénurie de pilotes semble être bien passé pour autant, même si les compagnies ont besoin de pilotes, elles restent très exigeantes sur la qualité des candidats, explique Patrick Milward, le dirigeant.

### **Mermoz Academy**

L'école qui regroupe sous la même marque APA Training et l'Institut Mermoz, connaît également un important développement. Ses dirigeants ont noué des partenariats avec des compagnies pour placer leurs cadets. Le plus important est celui qui lie le groupe à la compagnie espagnole Volotea, les candidats sont évalués au sein de l'école et préparent en même temps leur sélection pour la compagnie. Une trentaine d'élèves ont déjà été placés depuis le mois de septembre, quelques-uns volant à un rythme soutenu et atteignent bientôt les 700 heures de vol d'expérience, et certains sont déjà en passe de changer de compagnie.

Un autre partenariat est sur le point d'être réactivé avec SunWings dans le courant de l'été, les cadres de la compagnie doivent établir leur besoin. Une possibilité existait avec CMA CGM, mais le chargeur est sur le point de réduire son fret aérien et de déplacer ses avions vers les USA.

Un autre partenariat devrait voir le jour également, mais avec une compagnie d'aviation d'affaires française basée au Bourget, il remplacerait celui qui avait été imaginé avec une compagnie belge, il y a près d'un an. Le cursus nord-américain est, lui, opérationnel; rappelons qu'il est noué avec Cargair: Il permet d'obtenir une triple licence, canadienne, nord-américaine et européenne. Quatre élèves sont déjà sur place et six sont en attente. Au global, Mermoz Academy aura reçu en formation 191 élèves. La coopération avec les compagnies aériennes devait durer: elles sont, selon Stéphane Larrieu, le directeur de l'Institut Mermoz, sur le point d'être saturées en interne, ce qui offre des perspectives pour les écoles largement dimension-

Astonfly est une des rares écoles à avoir mis en place un partenariat avec une compagnie aérienne comme Ryanair. Un programme « mentoré » permet à des élèves d'être sélectionnés pour se présenter aux sélections de la low cost irlandaise.

à avoir mis en place une filière de sélection vers l'airline britannique au travers du programme mentoré. L'ATO français s'efforce de choisir les futurs pilotes de la compagnie et de les préparer pour cette mise en ligne, après avoir passé la sélection de Ryanair. Aujourd'hui, les dirigeants d'Astonfly sont très satisfaits de voir que le travail porte ses fruits: 100 % des pilotes mentorés ont intégré Ryanair, sachant que la compagnie est très certainement le plus gros recruteur d'Europe avec 853 pilotes embauchés en 2023. Le niveau de standardisation de ses PNT est très apprécié auprès de nombreuses compagnies, notamment celles du Middle East. On sait tous que, pour bon nombre de jeunes pilotes, Ryanair est une compagnie de début de carrière et que, passé le cap des 2 000 heures, ils peuvent postuler ailleurs sans problème.

Ce partenariat est aussi une sorte de sécurité pour les parents qui s'inquiéteraient sur l'après-formation; la conjoncture n'a jamais été aussi bonne. Par ailleurs, la procédure « réussite ou remboursé » est également de nature à rassurer les parents dans la mesure où le taux d'échec est le plus important dans la phase de l'ATPL théorique.

Le montant de la formation déjà dispensée sera donc totalement remboursé en cas d'échec. Cette disposition rassure également les banques et notamment celle en lien direct avec Astonfly. Juste avant le Salon des formations, la direction de l'école a décidé de supprimer les pénalités de 10 % qui étaient en place quand un élève abandonne sa formation, ce qui arrive rarement dans la partie pratique. Côté activité, Astonfly a retrouvé son régime d'avant COVID; elle

Mermoz Academy a fait le plein d'élèves avec près de 200 stagiaires en cours. Le partenariat avec Volotea fonctionne à merveille. Plusieurs pilotes sont déjà en postes et certains même sur le point d'aller ailleurs.





nées comme Mermoz Academy. Le centre de formation récemment inauguré à Rungis tourne également à plein régime ; les compagnies Air Caraïbes et French Bee recrutent des PNC, deux autres compagnies pourraient choisir ce centre comme lieu de formation dans un avenir proche.

### Alain Truchi

Alain Truchi, l'ancien instructeur de l'EPAG (ancienne génération) est spécialisé depuis longtemps dans les formations théoriques avec sa méthode classique, craie et tableau noir. Ceux qui le connaissent ou qui ont fréquenté ses cours savent que ce n'est pas un adepte des tablettes et autres PowerPoint. Les stagiaires vont renouer avec les cahiers à spirale...

Depuis le mois de juin, il a obtenu son agrément pour faire de la formation pratique, plus exactement le CPL-IR-ME. Il a choisi dans le cadre du volume horaire de la licence d'intégrer 20 heures de vol sur avion complexe de type TB20. La partie bimoteur s'effectuera sur plus exactement le Baron 58, un vrai bi avec ces performances opérationnelles conformes, selon l'instructeur, avec ce que l'on peut attendre d'une formation. Il pense particulièrement à un avion qui doit être réellement piloté en cas de panne moteur et disposant d'assez de puissance pour voler et monter sur un moteur.

Alain Truchi dispose également d'un simulateur ALSIM FNPT II pour le vol de nuit et l'IFR. Dans le même

esprit, il procédera à une évaluation sérieuse avant l'entrée en stage, sachant que 180 heures, dont 100 en tant que commandant de bord, sont exigées. Il estime qu'à raison de 15 heures de travail personnel minimum par semaine, le CPL et l'ATPL théorique sont accessibles en neuf mois, avec un rythme en cours de 8 heures par jour couvrant 778 heures de théorie. En vol, c'est le cap et la montre, une formation classique qui, selon lui, est censée compenser le faible niveau, notamment en sortie de PPL. La clientèle d'Alain Truchi est en partie faite de gens qui se sont fait éconduire des autres écoles, voire des pilotes en reconversion. Le coût d'une formation est de l'ordre de 39 000 euros, 9 000 pour l'ATPL théorique.

### Airbus Flight Academy

La conjoncture est particulièrement intéressante pour l'aérien et notamment les pilotes. Chez Airbus Flight Academy qui appartient au réseau international des écoles Airbus, le développement suit la feuille de route tracée depuis la création de l'école par l'avionneur et selon son directeur Jean Longobardi, on frise la centaine d'élèves formés avec, on le sait, une sélection rigoureuse qui limite le taux d'échec en formation. Et les résultats sont là : 100 % de réussite aux examens... C'est aujourd'hui l'école sans doute la plus avancée en matière d'employabilité, on capitalise sur l'expérience du constructeur en matière de forma-

tion qui offre une des meilleures préparations pour l'entrée en compagnie aérienne. Compte tenu de sa place stratégique, l'école noue des contacts étroits avec les compagnies aériennes clientes dont certaines ont des besoins de formation de cadets.

Airbus Flight Academy pourrait donc, comme l'ENAC, avoir une activité extérieure. Aujourd'hui, plusieurs compagnies partenaires sont prêtes à signer, toutefois, le secret est encore de mise. Airbus Flight Academy assure également des formations de militaires étrangers. La dernière nouveauté de l'école est l'arrivée des avions Elixir d'Exlixir Aircraft, équipés de glass cockpit, ils serviront à la formation des pilotes pour un volume d'environ 70 heures.

À suivre ! ✈

Alain Truchi, à gauche, a obtenu ses agréments pour ouvrir son école de pilotage pratique, il est au départ instructeur théorique (ex-EPAG). Son école sera basée à Melun (77) et la formation s'effectuera sur des avions classiques TB20 et Beech Baron 58, les seuls avions, selon lui, qui répondent aux exigences de l'apprentissage du métier de pilote.

Jean Longobardi, dirigeant d'Airbus Flight Academy, est très satisfait des scores de ses stagiaires : 100 % de réussite aux examens théoriques de l'ATPL. L'école tourne aussi à plein régime ; elle forme également des militaires, ainsi que les cadets d'autres compagnies aériennes étrangères.



Quand des élèves stagiaires avions s'essaient au maniment du manche version hélico proposé par le pilote de Lognes Stéphane Buy.