

LES MÉTIERS DE LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE

CHIFFRES CLÉS

■ Secteur de la construction : 400 entreprises et 110 000 salariés.

■ Secteur de la maintenance. Il concerne les avions commerciaux, avions militaires, avions de loisirs et hélicoptères civils et militaires. Ce secteur fait travailler 20 000 personnes en France. Il représente 22 % de l'industrie aéronautique.

■ 20 000 avions (de plus de 6 places) volent dans le monde.

L'exigence de la sécurité

L'aéronautique est un secteur porteur d'emplois. C'est un des fleurons de l'industrie française. Il comprend la construction et la maintenance.

Le secteur de la maintenance aéronautique concerne les moteurs et les équipements des avions de loisirs, des avions commerciaux et militaires et des hélicoptères. Ce secteur suit aujourd'hui des évolutions technologiques très rapides. Il est soumis à une réglementation européenne liée à la sécurité du transport aérien qui s'est accrue depuis les attentats du 11 septembre 2001. Du même coup, la formation occupe une place encore plus importante. On ne s'engage pas dans ce

secteur par hasard. Les établissements accueillent des jeunes passionnés par l'aéronautique mais la passion doit conjuguer la rigueur et la discipline. Il en va de la sécurité des vols et des passagers.

Dans le réseau des MFR, seul un établissement propose une filière de formation qu'il a été le premier à ouvrir par apprentissage, en septembre 1988, dans

le secteur de la maintenance aéronautique. « Nous nous étions rendus compte que les mécaniciens étaient souvent des anciens militaires. Peu de jeunes étaient formés à ce métier. Il y avait une pénurie », explique le directeur de l'Institut de mécanique aéronautique et automobile (IMAA) de Cruseilles, en Haute-Savoie, antenne du CFA des MFR de Rhône-Alpes. Les jeunes, motivés par l'aéronautique, entrent en CAP après une 3^e, certains après un CAP en mécanique auto. Ils ont entre 15 et 17 ans. Ils viennent de toute la France.



EMPLOIS : RÉPARTITION DU RECRUTEMENT

Le secteur emploie beaucoup d'ingénieurs mais il a également besoin d'une main-d'œuvre hautement qualifiée.

- 4 300 ingénieurs et cadres : 43 %
- 2 000 techniciens supérieurs : 20 %
- 3 000 ouvriers qualifiés : 30 %
- 700 autres : 7 %

SOURCE : GIFAS - 2006



► Le CAP « Mécanicien entretien d'avions » option « Moteurs à pistons » prépare des jeunes à entretenir et réparer les avions de tourisme utilisés pour les loisirs. « Les moteurs ne sont pas très différents de ceux d'une voiture », explique le moniteur responsable Roger Fumaz. Mais le CAP est déjà l'école de la rigueur. Les petits comme les gros avions répondent à des exigences de sécurité draconiennes. Le mécanicien occupe un poste essentiel. C'est grâce à lui que l'avion peut voler.

Après le CAP, certains jeunes choisissent de s'arrêter là, mais les perspectives d'évolution sont alors limitées. Ils ne pourront travailler que sur de petits avions.

ECOLE DE LA RIGUEUR

80 % des jeunes poursuivent donc en bac professionnel. À Cruseilles, deux options sont possibles : « Mécanicien, systèmes-cellule » et « Mécanicien, systèmes-avionique ».

PILOTER, C'EST POSSIBLE À L'IMAA

La mécanique et le pilotage sont deux choses bien différentes. Mais les jeunes mécaniciens de l'IMAA qui souhaitent apprendre à piloter ont la chance de pouvoir profiter de l'école de pilotage des apprentis mécaniciens (EPAM) de Cruseilles qui les prépare au brevet de base. Roger Fumaz, moniteur à l'IMAA, est leur instructeur. Située sur l'aérodrome d'Annecy, là où l'IMAA dispose de ses ateliers, l'école possède deux avions, dont l'un (un Jodel D 113) a été fabriqué par les élèves. Un troisième est actuellement en cours de construction ainsi qu'un ULM. Les jeunes assurent la maintenance des appareils avec leurs formateurs. « Quand les jeunes sont assis aux commandes de l'avion, ils comprennent combien il est important d'avoir bien serré les boulons... C'est très formateur », explique Patrick Guyon, moniteur à l'IMAA. « Ils touchent du doigt ce que c'est que la sécurité. »

Pour intégrer la classe de bac professionnel, il vaut mieux être titulaire du CAP « Mécanicien entretien d'avions » ou d'un BEP « Maintenance » ou « Métiers de l'électrotechnique » ou même d'un bac technique ou scientifique. Les jeunes sont apprentis dans de grosses entreprises où l'on trouve les moteurs à turbines des gros avions ou chez les équipementiers. Dix personnes parfois travaillent sur un même moteur. « Il ne s'agit pas d'oublier un tournevis dans le moteur, l'erreur serait fatale », explique Patrick Guyon, formateur à l'IMAA. Dans la maintenance aéronautique, toutes les opérations sont vérifiées plutôt deux fois qu'une. Le contrôle et les traces écrites attestent les conditions de sécurité dans lesquelles il est impératif de travailler pour la fiabilité du transport aérien.

Après le bac professionnel, les jeunes poursuivent en Mention Complémentaire (un an) indispensable aujourd'hui pour occuper des postes à responsabilités. L'Institut a été l'une des premières écoles à obtenir cet agrément auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) pour la conduire.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Avec le savoir-faire acquis au fil de l'expérience, le mécanicien pourra devenir contrôleur, une personne habilitée à vérifier qu'une opération a été bien faite, ou bien chef d'équipe et pourra signer l'autorisation de remise en service d'un avion ou bien encore chef d'atelier... À l'issue de la formation à l'IMAA de Cruseilles, 100 % des jeunes sont reçus à l'examen et 98 % d'entre eux trouvent un travail à l'issue de la formation. ■

témoignage /// PASCAL CRAPART, DIRECTEUR DE CP AÉRO À COULOMMIERS

“ TRANSMETTRE SA PASSION ”

Dans mon entreprise CP Aéro, située à Coulommiers en Seine-et-Marne, nous réparons et entretenons les aéronefs, notamment ceux de l'aéroclub mais pas uniquement. Nous travaillons sur de petits avions. Je forme des jeunes de l'IMAA de Cruseilles en CAP. C'est une école sérieuse, avec laquelle j'ai un bon contact. Moi-même, j'ai

été apprenti, c'est comme cela que l'on apprend le métier. Les jeunes doivent au moins sortir de 3^e. Ils doivent être motivés, intéressés et surtout être très sérieux. Il est bien de maîtriser l'anglais car dans ce secteur de l'aéronautique, tout est écrit en anglais, notamment les manuels de maintenance. Le jeune travaille sous l'autorité du chef d'atelier. ■





témoignage /// Stéphane Ceretto
MÉCANICIEN À NICE

“CURIEUX D'APPRENDRE”

J'ai été embauché comme bagagiste sur l'aéroport de Nice, après une période de chômage, il y a dix ans. J'avais un BEP en électricité et une expérience dans les travaux publics. J'ai découvert ce secteur. J'avais une vraie passion pour les avions. J'aime la technique et les choses nouvelles. Je suis devenu assistant-mécanicien. C'était beaucoup de manutention. Je parquais les avions. Puis j'ai eu la chance d'intégrer une entreprise de maintenance aéronautique comme aide-mécanicien chez Atis Aviation.

Nous assurons la maintenance des avions sur l'aéroport, en ligne, c'est-à-dire avant que les avions repartent en vol. J'ai appris aux côtés des autres, sur le tas. Mais je me suis vite rendu compte que sans formation, je ne pourrais jamais évoluer. Je me suis renseigné pour devenir mécanicien. Il me fallait le bac professionnel. Après plusieurs années d'expérience professionnelle, j'ai décidé de le passer par la voie de la validation des acquis de l'expérience (VAE). Pendant un an, j'ai travaillé seul les jours de repos pour remplir le dossier. J'ai obtenu le diplôme en totalité l'an dernier. J'ai annoncé la nouvelle à mon employeur et ma volonté de poursuivre car pour devenir

mécanicien, je devais encore obtenir la Mention complémentaire. L'entreprise a apprécié ma démarche et a soutenu ma demande. J'ai passé une année en alternance à l'Institut de Cruseilles dans le cadre de la formation continue. Les élèves m'ont aidé. À 38 ans, je me suis remis à faire de la physique, des maths... Il y avait longtemps que je n'avais pas été sur les bancs de l'école. J'ai terminé ma Mention complémentaire en juin dernier. J'ai atteint mon but : je vais pouvoir devenir mécanicien. Je dois encore passer une qualification pour avoir la licence pour réparer un certain type d'avions. Ma formation ne fait que commencer. Dans ce métier très évolutif, on se forme en permanence. Le domaine est très vaste. Il faut être le plus performant possible et resté très concentré. Je suis très heureux de cette perspective. Je travaille en horaires décalés. On sait quand on commence mais on ne sait jamais quand on s'arrête. Il n'y a pas de place pour la routine! ■



LES MÉTIERS DE LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE

Le mouvement des MFR prépare les diplômés suivants :

■ **CAP Mécanicien d'entretien avions**
Option : Moteurs à pistons

■ **Bac professionnel aéronautique**
Option : Mécanicien, systèmes-cellule
Option : Mécanicien, systèmes-avionique

■ **Mention complémentaire au bac professionnel aéronautique**
Option : Avions à turbomachines
Option : Avionique

Un seul établissement du réseau des MFR prépare à ces diplômes :

■ **IMAA Cruseilles en Haute-Savoie**
Institut de Mécanique Aéronautique et Automobile
tél. : 04 50 44 15 11
mfimaa.hautsavoie.net

EN SAVOIR

■ www.mfr.asso.fr
■ www.onisep.fr
■ www.dgac.fr (Direction Générale de l'Aviation Civile)