

ELEMENTS D'INFORMATION RELATIFS A L'ANNEE 1985  
SUR LA SITUATION DE LA  
MAIN D'OEUVRE DU TRANSPORT AERIEN INTERIEUR  
-----

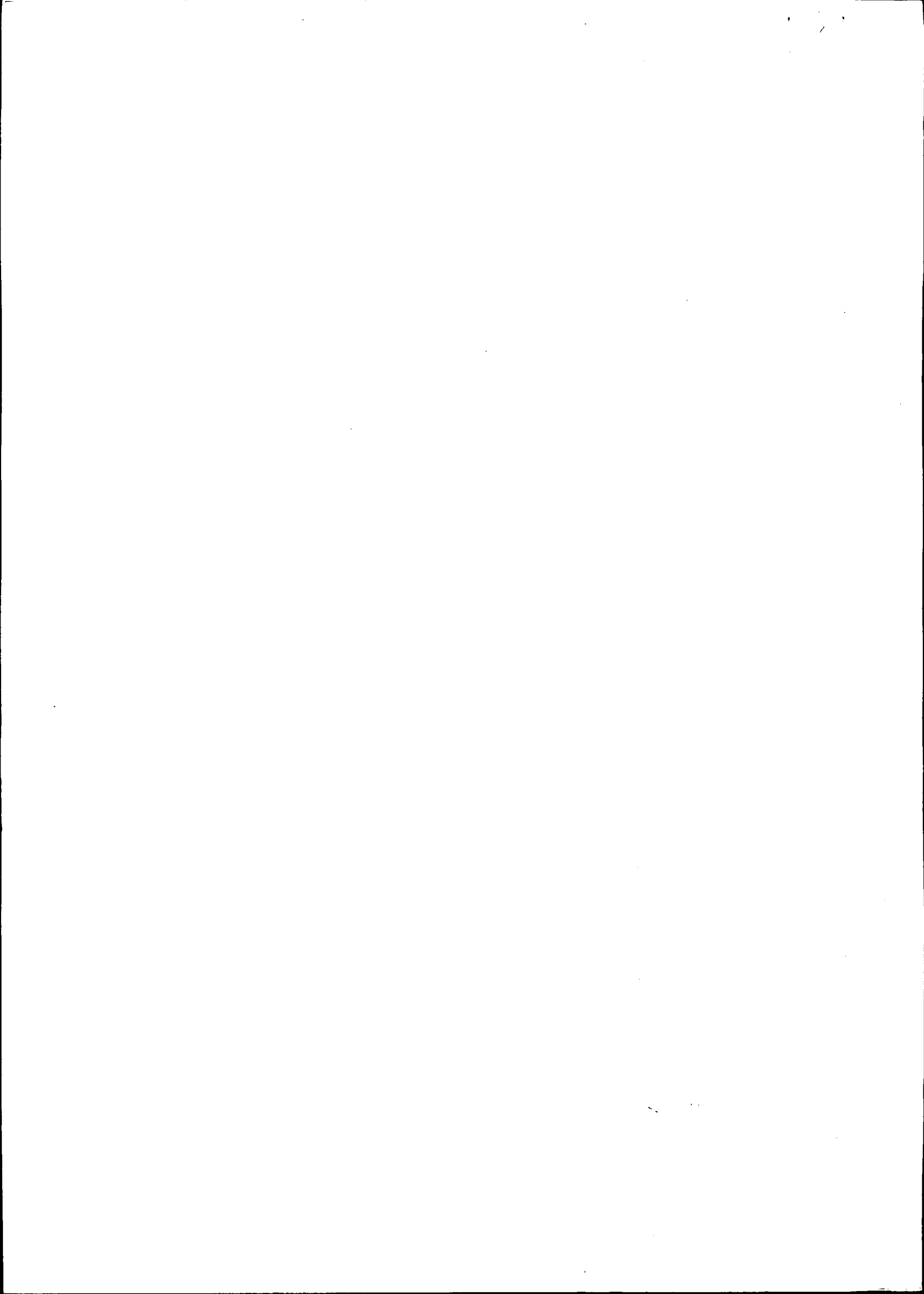
SOMMAIRE

- I - Principales dispositions réglementaires statutaires et conventionnelles intervenues en 1985 ou en cours d'élaboration actuellement
- II - Situation de l'emploi
- III - Formation Professionnelle
- IV - Conditions de travail
- V - Régime de retraite

Direction Générale des Transports  
et Statistique des Transports  
DOCUMENTATION  
Réf. n°

CDAT  
3397

Ce document élaboré par la Direction générale de l'aviation civile étant parvenu postérieurement à la réunion de la Commission sociale et de la sécurité du 22 mai 1986, n'a pu être soumis à son appréciation.



1ère PARTIE - Principales dispositions réglementaires statutaires et conventionnelles intervenues en 1985 ou en cours d'élaboration actuellement.

1.1. - Dispositions réglementaires

- 1.1.1. Décret en Conseil d'Etat adaptant au personnel navigant professionnel la loi n° 84.9 du 4 janvier 1984, relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant.
- 1.1.2. Décret en Conseil d'Etat adaptant au personnel navigant professionnel la loi n° 84.4 du 3 janvier 1984 relative au congé pour la création d'entreprise et au congé sabbatique.

Le projet de décret est actuellement devant le Conseil d'Etat.

1.1.3. Réforme du statut de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant

Le personnel navigant bénéficie d'un régime de retraite complémentaire obligatoire, caractérisé par la possibilité pour le navigant remplissant les conditions de durée d'affiliation de bénéficier dès l'âge de 50 ans des prestations de retraite. Ce régime, défini par le Code de l'Aviation Civile est géré par la Caisse de Retraite du Personnel Navigant.

L'évolution démographique du personnel navigant et la pérennité du régime nécessite une adaptation du statut de la CRPNP. D'ores et déjà les cotisations qui étaient appelées à concurrence de 80 % des taux fixés par décret sont depuis le 1er janvier 1986 appelées à concurrence de 92,5 %.

Parallèlement s'est constitué un comité chargé de mettre à l'étude les aménagements à apporter aux dispositions réglementaires du régime (décret en Conseil d'Etat). Il déposera ses conclusions au plus tard le 1er novembre 1986.

1.2. - Dispositions statutaires

Statut du personnel au sol d'Air France

Le statut du personnel au sol d'Air France a été actualisé en 1985 compte tenu des lois, accords et pratiques intervenus depuis son entrée en vigueur, le 1er juin 1953. Le texte refondu a été approuvé conformément à l'article R 342.13 du Code de l'Aviation Civile par le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports le 13 janvier 1986 et par le Ministre de l'économie, des finances et du budget, le 13 mars 1986. Il est en phase de publication.

### 1.3. - Dispositions conventionnelles

#### 1.2.1. Convention collective du personnel au sol des entreprises de transport aérien

Cette convention signée le 22 mai 1959 et étendue par arrêté du 10 janvier 1964 couvre le personnel au sol de l'ensemble des compagnies aériennes exerçant une activité en France, qu'elles soient nationales (Air Inter, UTA), régionales (notamment TAT, Air Limousin) ou étrangères.

En 1985, ont été adoptés par la Commission nationale mixte de ladite convention :

- 1) l'avenant n° 42 du 4 juin 1985 relatif à la formation professionnelle. Il a pour but, dans le cadre de l'article L 932.2 du code du travail, de définir les objectifs et les moyens de la formation professionnelle, prévue par la loi du 24 février 1984, du personnel au sol, au niveau de la branche du transport aérien. Cet avenant a été étendu par arrêté du 21 novembre 1985.
- 2) l'avenant n° 43 du 20 août 1985, relatif à une réévaluation de la valeur horaire de 100 points d'indice, fixe le salaire minimum mensuel garanti non hiérarchisé à 4 485 francs.

Le texte fait actuellement l'objet d'une procédure d'extension.

La Commission nationale mixte s'est également réunie dernièrement pour examiner une demande de révision présentée par la Fédération des travaux publics et portuaires de la marine et des transports (CGT/FO) portant sur des dispositions relatives au congé de maternité.

Ce projet n'a pu aboutir.

#### 1.3.1. Convention collective du personnel navigant technique des entreprises de travail aérien

Le 18 janvier 1984 était conclue une convention réglant sur le territoire métropolitain et les départements d'Outre-Mer les rapports entre le personnel, lié par un contrat de navigant technique et les employeurs, exerçant à titre onéreux une activité de :

- travail aérien par avion,
- travail ou transport aérien par hélicoptère,
- formation aux brevets, licences et qualifications aéronautiques.

Elle a été étendue par un arrêté du 6 novembre 1985. Elle permet ainsi une clarification et une uniformisation de la réglementation sociale applicable à ce type particulier de salariés, employés généralement dans de petites unités avec des conditions de travail très diverses.

En 1985 a été adopté par la Commission nationale mixte prévue à l'article 2 du texte, l'avenant n° 2, en date du 18 décembre 1985, relatif à une réévaluation des valeurs des éléments de salaire déterminés par les articles 22 et 22 bis de la convention.

Des négociations sont actuellement en cours pour permettre l'adaptation de certaines dispositions du texte au secteur du travail aérien agricole, suite à un recours déposé contre l'arrêté d'extension par le Syndicat national du développement des travaux aériens agricoles (SNDTAA).

1.3.2. Convention collective du personnel navigant technique des entreprises de transport aérien régional

Le texte signé en mars 1978 par le Comité des Transporteurs Aériens Complémentaires, d'une part, et par le Syndicat National des Pilotes de Ligne et l'Union des Navigants de l'Aviation Civile (CGC), d'autre part, couvre actuellement le PNT des entreprises adhérentes au CTAC précité. Les négociations doivent reprendre le 15 avril 1986 en vue de l'extension de cette convention.

1.3.3. Convention collective régionale concernant le personnel de l'industrie de la manutention et du nettoyage sur les aéroports ouverts à la circulation publique.

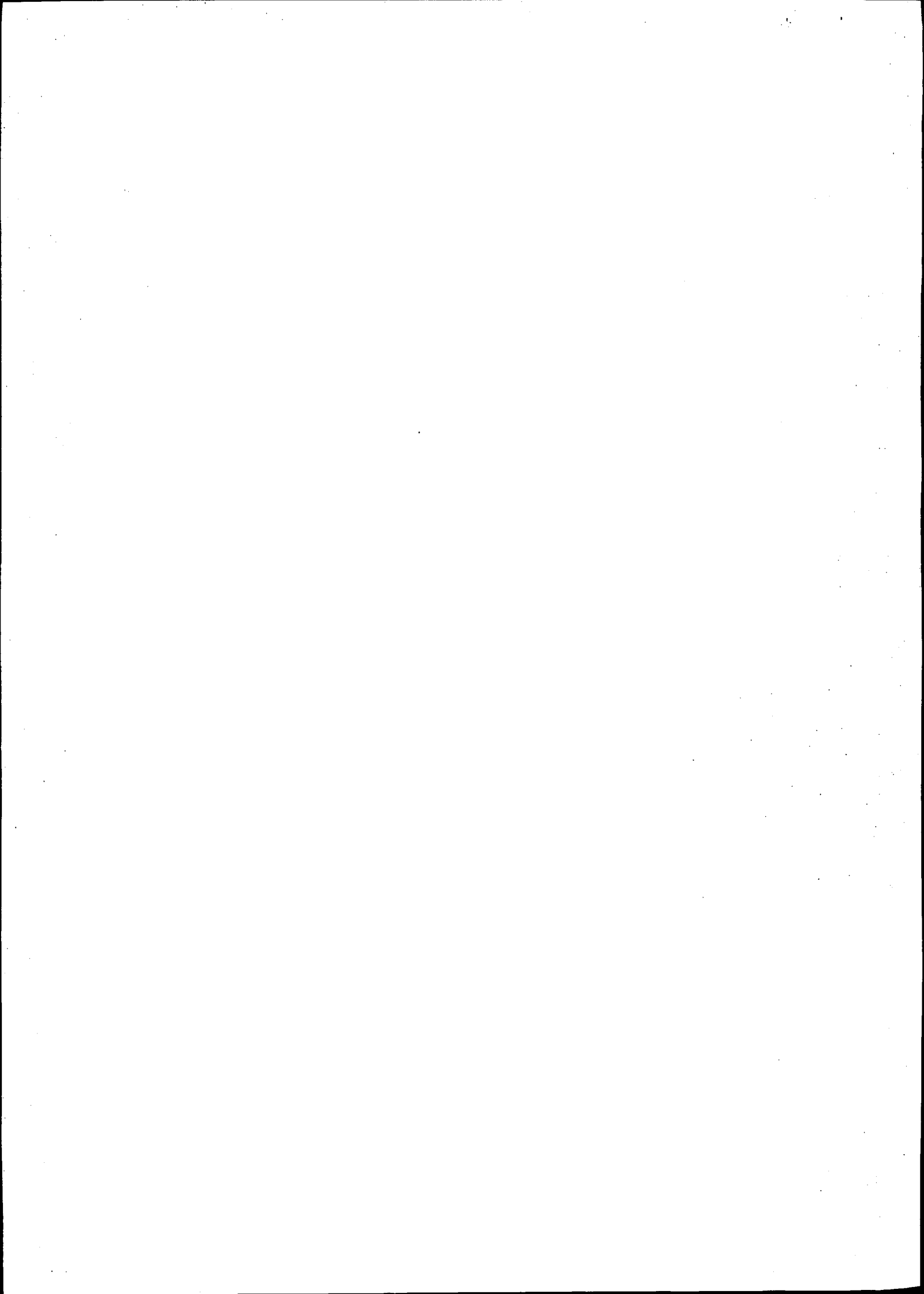
Signée le 1er octobre 1985, elle fait actuellement l'objet d'une procédure d'extension, à la suite d'une demande déposée auprès du Ministre de l'urbanisme, du logement et des transports par le Syndicat National des Entrepreneurs de Manutention Ferroviaire et Travaux connexes.

1.3.4. Convention collective du personnel navigant commercial

La convention collective du personnel navigant commercial a été signée le 19 octobre 1984 par le Comité des Transporteurs Aériens Français (CTAF), (qui regroupait à l'époque Air France, Air Inter et UTA), le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial (SNPNC) et le Syndicat Unitaire des Navigants Commerciaux (SUNAC).

Elle est conclue pour une période allant jusqu'au 30 juin 1988.

Le jeudi 13 mars 1986 s'est tenue une réunion de la Commission paritaire de conciliation prévue par l'article 1.4 de la Convention pour examiner un litige opposant la Direction de la Compagnie UTA au SNPNC sur les effets de la dénonciation par UTA d'un accord de 1965 alignant les salaires du PNC UTA sur ceux en vigueur à Air France. La réunion s'est soldée par un procès-verbal de non-conciliation.



## 2ème PARTIE. - La situation de l'emploi

La situation de l'emploi dans le transport aérien doit être appréhendée différemment selon qu'il s'agisse du personnel au sol ou du personnel navigant.

Le personnel navigant constitue une population relativement restreinte. Il bénéficie en outre du suivi d'une cellule spécialisée de l'ANPE au sein du Bureau travail et emploi qui vise au sein du secteur aérien la régulation de l'emploi de ce type particulier de salarié. Les statistiques concernant le chômage du personnel navigant sont donc aisément disponibles.

Le personnel au sol représente en revanche une population beaucoup moins facilement quantifiable. Ses demandes d'emploi sont traitées par les agences locales pour l'emploi et il n'existe pas au niveau central de statistiques disponibles les concernant.

Néanmoins, à titre indicatif un inventaire des effectifs d'Air Inter et de certaines compagnies régionales parmi les plus importantes a été dressé.

### 2.1. La situation de l'emploi au sein du personnel navigant

#### 2.1.1. L'antenne ANPE de l'aviation civile

C'est à la demande et dans le cadre du Ministère des Transports qu'a été créée en 1983 une unité spécialisée dans le placement du personnel navigant de l'aéronautique civile. Une table ronde s'était tenue préalablement à cet effet, réunissant les professionnels du transport aérien, des représentants syndicaux et la DGAC. Le 22 février 1983 était signée la convention DGAC/ANPE portant création de l'antenne spécialisée au sein de la DGAC, et organisant les modalités et le contenu de la collaboration entre ces deux administrations.

Trois missions ont été dévolues à l'antenne :

- 1) constituer et gérer un fichier national des professionnels navigants de l'aéronautique civile,
- 2) prospecter les entreprises ou organismes publics et privés de transport et de travail aériens, ainsi que de formation aéronautique afin d'établir des contacts étroits et permanents et de recueillir leurs offres d'emploi,
- 3) communiquer aux demandeurs inscrits au fichier du personnel navigant de l'aéronautique civile les offres d'emploi susceptibles de leur convenir, et les mettre en relation avec les entreprises qui les ont déposées.

L'antenne est animée par un chargé des relations entreprises de l'ANPE assisté d'un expert de la DGAC, lequel a pour mission l'appréciation de la qualification professionnelle des demandeurs et la saisie des offres (article 6).

L'antenne ANPE de l'aviation civile a su depuis sa création devenir un partenaire indispensable des employeurs du monde aérien pour le recrutement des navigants. Par sa politique dynamique, elle constitue aujourd'hui un agent qui, dépassant largement le stade du seul placement, est devenu un organisme efficace de régulation du marché du travail dans ce secteur.

Elle est de ce fait partie prenante dans l'assainissement progressif de la situation de l'emploi du personnel navigant.

En 1985, elle a traité plus de 1 200 demandes d'emploi et placé 290 PN.

#### 2.1.2. Situation du chômage personnel navigant

En février 1986, les chiffres du chômage du personnel navigant se sont répartis comme suit :

Spécialité	Demandeurs d'Emplois inscrits agence locale février 1985	Taux de chômage décembre 1983	Taux de chômage février 1985
Pilotes	335	6,9 %	6,25 %
OMN	19	2,3 %	1,73 %
Hôtesse	135	4,2 %	3,22 %
Stewards	115	5 %	4,56 %
TOTAL	604	4,6 %	3,94 %

2.2. Effectifs des personnels employés dans le transport aérien intérieur

2.2.1. Effectifs globaux

Le secteur aéroportuaire est également pris en compte à titre comparatif.

	SOL	PNT	PNC	TOTAL
Brit'Air	44	38	7	89
Air Inter	5 562	681	1 077	7 320
TAT	603	242	152	997
Air Littoral	64	45	9	118
Divers	239	413	320	972
TOTAL transports aériens intérieurs	6 512	1 419	1 565	9 496
Aéroports sauf ADP	3 420	-	-	-
Aéroports de Paris	5 377	-	-	-
Total général	15 309	1 419	1 565	18 293
Air France (à titre indicatif)	28 858	2 058	4 316	35 232

2.2.2. Air Inter : un exemple de répartition de la main-d'oeuvre au sein d'une compagnie intérieure de transports aériens.

Il convient d'opérer une distinction entre l'effectif total de l'entreprise (tout salarié inscrit) et l'effectif permanent (titulaires d'un contrat à durée indéterminée, à temps plein, inscrits à l'effectif pendant toute l'année).



AIR INTER

1) Effectif total au 31.12.

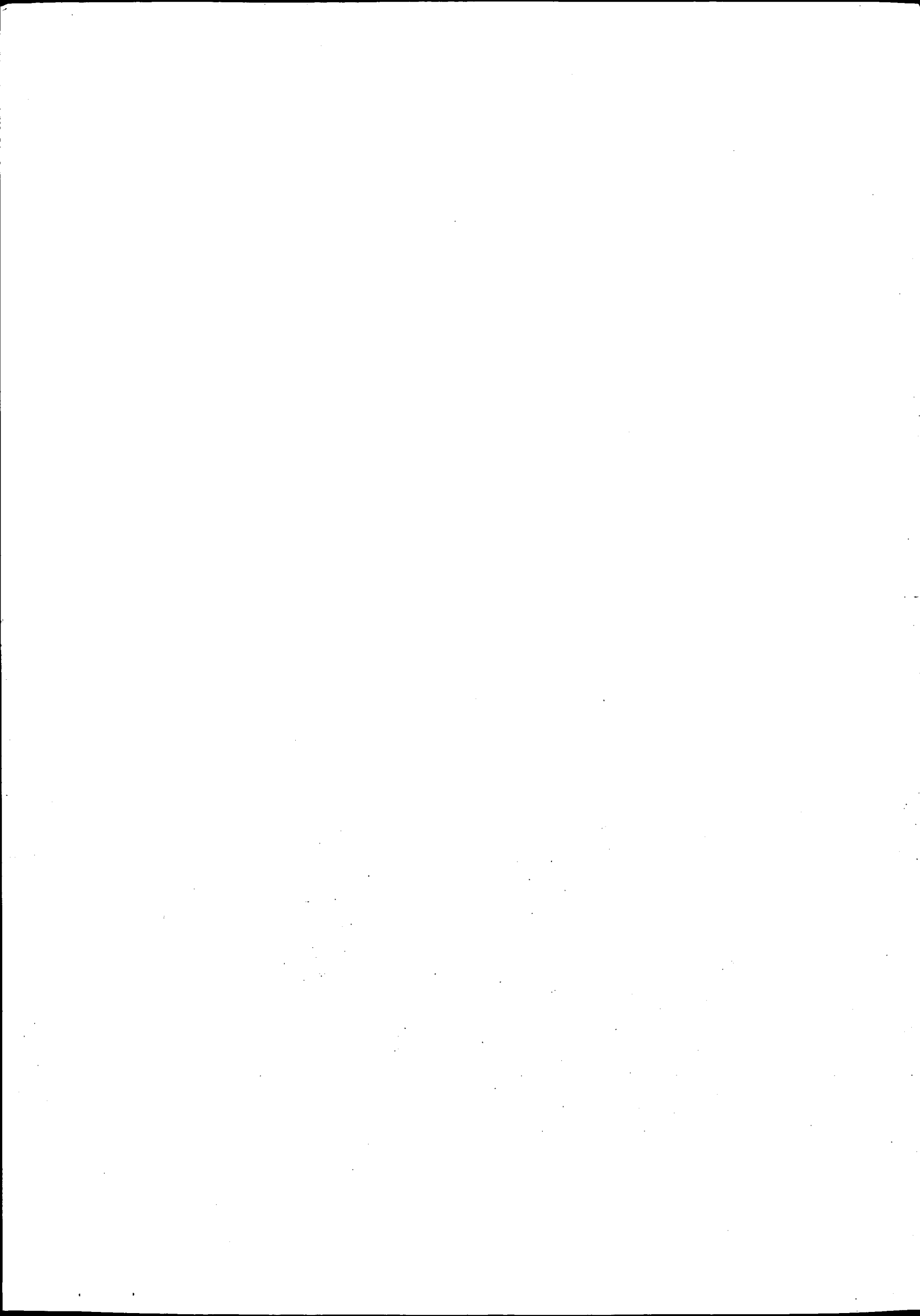
ANNEES	CADRES	MAITR.	TECHN.	EMPL.	OUVR.	DIVERS	TOTAL PS	PNT	PNC	TOTAL CIE
1982	656	265	1 181	2 375	455	15	4 947	621	934	6 502
1983	683	285	1 224	2 565	556	14	5 327	657	1 014	6 998
1984	735	309	1 289	2 600	552	13*	5 498	690	1 061	7 249
1985	775	306	1 353	2 601	514	13*	5 562	681	1 077	7 320

\* détachés AF et 4 apprentis.

2) Effectif permanent

ANNEES	CADRES	MAITR.	TECHN.	EMPL.	OUVR.	DIVERS	TOTAL PS	PNT	PNC	TOTAL CIE
1982	633	257	1 118	1 548	265	15	3 836	595	841	5 272
1983	656	278	1 127	1 696	238	11	4 106	625	884	5 675
1984	695	288	1 207	1 833	457	9	4 489	660	878	6 027
1985	724	292	1 246	1 752	418	13	4 495	652	850	5 947

NB. Les effectifs PNC de 83, 84 et 85 travaillant en temps alterné, ne sont pas comptabilisés dans l'effectif permanent.



## 3ème PARTIE - La formation professionnelle

La formation professionnelle constitue naturellement, en ce qui concerne le personnel navigant, une préoccupation majeure des pouvoirs publics et des directions des compagnies aériennes en même temps qu'une part prépondérante des budgets en cause. Celles-ci consentent également un important effort de formation à l'égard du personnel au sol.

La formation du personnel navigant est en France pour l'essentiel une formation d'Etat.

### 3.1. Activités de formation assurées par la DGAC au bénéfice du personnel navigant professionnel

Le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique est chargé au sein de la DGAC de ce type d'activité. Il dispose à cet effet de 8 centres de formation disséminés à travers la France, ayant pour vocation principale l'instruction des pilotes dans différentes disciplines et à différents niveaux :

- les centres de ST-Yan, Montpellier, Melun, Grenoble, Carcassonne, Muret et Biscarosse pour le vol à moteur,
- le centre de St-Auban sur Durance pour le vol à voile.

Indépendamment de la formation du personnel navigant professionnel, le SFACT forme également des instructeurs pour l'aviation générale et des personnels techniques de l'aviation civile et de l'armement.

#### 3.1.1. Perfectionnement des pilotes et officiers mécaniciens navigants (OMN)

Le perfectionnement de pilotes déjà expérimentés et leur préparation en vue des épreuves pratiques qu'exige l'obtention des titres aéronautiques au niveau de leur formation de base a fait l'objet de stages d'instruction homologués dans les centres de Grenoble, Carcassonne, St-Yan et Montpellier.

Ces stages s'adressent essentiellement aux pilotes français désireux de faire carrière dans le travail et éventuellement le transport aérien, mais aussi à des pilotes étrangers dans le cadre de la coopération technique.

De plus, le SFACT a formé 22 instructeurs de pilotes professionnels de 1ère classe au centre de St-Yan.

#### - Pilotes professionnels

Des stages de préparation aux épreuves pratiques du brevet de pilote professionnel ont réuni 38 candidats, dans le cadre de stages organisés dans les centres de Carcassonne (24) et Grenoble (14).

Il est intéressant de noter que ces stages sont reconnus au titre de la loi du 16 juillet 1971 sur la formation professionnelle des adultes et que les candidats peuvent, toutes conditions remplies, obtenir éventuellement une aide financière de l'Etat.

- pilotes professionnels de 1ère classe et mécaniciens navigants

Au centre de St-Yan, 77 pilotes ont suivi avec succès le stage préparatoire aux épreuves pratiques du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1ère classe et 18 candidats ont également suivi avec succès le stage préparatoire aux épreuves pratiques du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

3.1.2. Formation de base des candidats aux brevets et licences de pilote de ligne et d'ingénieur navigant ne possédant aucune expérience aéronautique

1°) élèves pilotes de ligne (EPL)

La DGAC assure la formation de base de ces futurs pilotes de ligne destinés au transport aérien.

Les élèves sont recrutés sur concours au niveau de la classe de mathématiques supérieures.

Leur formation comporte 3 phases :

- une année, au centre école de Montpellier en vue de l'obtention du brevet de pilote professionnel et de la qualification IFR,
- une année, à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile à Toulouse pour la préparation au brevet théorique de pilote de ligne,
- une année au centre école de St-Yan en vue de l'obtention du brevet de pilote professionnel de 1ère classe.

En 1985, toutes promotions confondues, ont poursuivi leur formation au titre de ce recrutement :

- 47 élèves pilotes de ligne au CE de Montpellier
- 67 élèves pilotes de ligne au CE de St-Yan

2°) Ingénieurs mécaniciens de l'Aviation Civile (INAC)

En 1985, suite à la création de la licence d'ingénieur navigant, il a été institué, à l'image de la filière de recrutement EPL, une filière INAC, boursiers de l'Etat. 8 places ont été offertes au premier concours de septembre 1985. La formation comporte une séquence d'instruction au pilotage assurée par les centres du SFACT à raison d'une cinquantaine d'heures de vol par candidat.

A côté des candidats issus du concours, 30 candidats INAC recrutés par Air France ont reçu la même instruction en vol.

### 3.2. Analyse des capacités de formation à Air Inter et Aéroports de Paris

Les données recueillies correspondent à l'année 1984; les statistiques de 1985 n'ont en effet pas encore été établies par les organismes intéressés.

#### 3.2.1. Les moyens mis en oeuvre

##### 3.2.1.1. Les moyens financiers

Le secteur à forte évolution technique du transport aérien suppose un investissement important sur le plan de la formation de la part des entreprises concourantes, d'où un pourcentage élevé de la masse salariale consacré au budget formation.

	AEROPORT DE PARIS	AIR INTER
Budget formation 1984	42 MF	161,5 MF
% des dépenses de formation sur une masse salariale	15,24 %	14,62 %

##### 3.2.1.2. Effectifs de formateurs

On recense chez Aéroports de Paris 30 formateurs permanents, 30 formateurs à temps partiel et 10 cadres responsables du bureau formation.

A Air Inter, il convient d'opérer une ventilation entre les formateurs du personnel au sol, du PNT et du PNC.

#### 1) Personnel au sol

42 personnes

#### 2) Personnel navigant technique

77 instructeurs PNT à temps plein

57 instructeurs PS à temps plein

41 instructeurs PNT en activité annexe

#### 3) Personnel navigant commercial

28 instructeurs PNC à temps plein

10 instructeurs PS à temps plein

3.2.2. Les populations bénéficiaires de l'effort formation

Le tableau ci-dessous concerne uniquement les salariés d'Air Inter

	PNT	PNC	PS
% dépenses de formation catégorie sur dépenses de formation totale.	75,65	10,59	13,76
% dépenses de formation catégorie sur masse salariale catégorie	43,48	12,88	3,22

On comptabilisait en 1984, 599 stagiaires à Air Inter pour 4000 à Aéroports de Paris (stagiaires comptabilisés autant de fois qu'ils ont fait de stages) :

Si on analyse la répartition du nombre total des heures de formation effectuées par les agents avec chaque catégorie de personnel au sein d'Aéroports de Paris, et Air Inter on obtient le tableau suivant :

	AIR INTER	AEROPORTS DE PARIS
Cadres	13 294	11 132
Techniciens maîtrise	36 192	71 769
Ouvriers-employés qualifiés	51 608	27 919
Manoeuvres employés non qualifiés	458	
Total PS.....	101 552	110 820
PNT	74 285	
PNC	29 902	
Total compagnie.....	205 739	110 820

4ème PARTIE - Les conditions de travail

L'extrême diversité du transport aérien intérieur ne permet pas une étude exhaustive dans ce domaine. Une collecte de statistiques au niveau des petites unités ne donnerait en outre pas de résultats vraiment significatifs de l'ensemble des conditions de travail en vigueur dans le secteur.

On peut en conséquence se limiter aux données collectées à Air Inter, Aéroports de Paris et Transport Aérien Transrégional.

4.1. Accidents du travail

4.1.1 Accidents du travail recensés à Air Inter.

	Cadres	Tech/Mait.	Empl/ ouvrier	PNT	PNC	Total
Nombre d'accidents Mortels 1984	0	0	0	0	0	0
1985	0	0	0	0	0	0
Nombre d'accidents avec arrêt :						
1984 .....	9	52	260	13	309	643
1985.....	7	60	307	13	366	763
Nombre de jours d'absence						
1984.....	149	990	6 002	338	4 417	11 896
1985.....	202	1 353	6 414	553	4 991	14 413

Répartition des accidents par éléments matériels

	1984	1985
NOMBRE D'ACCIDENTS LIES A L'EXISTENCE DE RISQUES GRAVES	13	9
NOMBRE D'ACCIDENTS LIES A DES CHUTES AVEC DENIVELLATION	54	53
NOMBRE D'ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES MACHINES A l'exception de ceux liés aux risques ci-dessus.	33	31
NOMBRE D'ACCIDENTS DE CIRCULATION-MANUTENTION- STOCKAGE -	387	423
NOMBRE D'ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES OBJETS MASSES, PARTICULES EN MOUVEMENT ACCIDENTEL -	28	21
NOMBRE D'ACCIDENT DE CIRCULATION SUR LA VOTE PUBLIQUE LIES A L'ACTIVITE DU TRAVAILLEUR - A l'exception des accidents de trajet	16	10
<u>AUTRES CAS</u>	363	425

4.1.2. Accidents du travail recensés à TAT.

	Cadres	Tech / Mait.	Emploi/ ouvrier	PNT	PNC	Total
<i>Nombre d'accidents mortels</i>						
1984.....	0	0	0	0	0	0
1985.....	0	0	1	0	0	1
<i>Nombre d'accidents avec arrêt</i>						
1984.....	2	0	10	18	17	47
1985.....	1	0	19	8	13	42
<i>Nombre de jours d'absence</i>						
1984.....	50	0	167	427	166	810
1985.....				111	104	850

Répartition des accidents par éléments matériels

	1984	1985
NOMBRE D'ACCIDENTS LIES A L'EXISTENCE DE RISQUES GRAVES	0	0
NOMBRE D'ACCIDENTS LIES A DES CHUTES DENIVELLATION	9	0
NOMBRE D'ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES MACHINES A l'exception de ceux liés aux risques ci-dessus.	0	0
NOMBRE D'ACCIDENTS DE CIRCULATION-MANUTENTION - STOCKAGE -	12	7
NOMBRE D'ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES OBJETS MASSES, PARTICULES EN MOUVEMENT ACCIDENTEL	8	2
NOMBRE D'ACCIDENTS DE CIRCULATION SUR LA VOIE PUBLIQUE LIES A L'ACTIVITE DU TRAVAILLEUR A l'exception des accidents de trajet		
AUTRES CAS	41	77



4.1.3. Accidents du travail recensés à Aéroports de Paris

	Cadres	Tech/ Mait.	Emploi/ ouvrier	TOTAL
<i>Nombre d'accidents mortels</i>				
1984.....	0	0	0	0
1985.....	0	0	0	0
<i>Nombre d'accidents avec arrêt</i>				
1984.....	0	52	133	185
1985.....	3	43	123	169
<i>Nombre de jours d'absence</i>				
1984.....	42	1 515	4 888	6 445
1985.....	157	1 527	4 313	5 997

Répartition des accidents par éléments matériels ( A la différence de TAT et Air Inter cette répartition concerne uniquement les accidents du travail avec arrêt).

	1984	1985
NOMBRE D'ACCIDENTS LIES A L'EXISTENCE DE RISQUES GRAVES	5	5
NOMBRE D'ACCIDENTS LIES A DES CHUTES AVEC DENIVELLATION	25	25
NOMBRE D'ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES MACHINES A l'exception de ceux liés aux risques ci-dessus	14	11
NOMBRE D'ACCIDENTS DE CIRCULATION-MANUTENTION-STOCKAGE	105	100
NOMBRE D'ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES OBJETS MASSES, PARTICULES EN MOUVEMENT ACCIDENTEL	17	16
NOMBRE D'ACCIDENTS DE CIRCULATION SUR LA VOIE PUBLIQUE LIES A L'ACTIVITE DU TRAVAILLEUR A l'exception des accidents de trajet	7	6
AUTRES CAS	112	6

4.2. Maladies professionnelles

1) Nombre de maladies professionnelles déclarées à la Sécurité Sociale

	1984	1985
T.A.T.	0	0
Air Inter	0	0
A.D.P.	0	0

2) Nombre de salariés atteints par des affections pathologiques à caractère professionnel

	1984	1985
T.A.T.	0	0
Air Inter	0	0
A.D.P.	0	0

4.3. Comités d'hygiène et de sécurité

1) Nombre de réunions du Comité d'hygiène et de sécurité

	1984 n'existait pas	1985
TAT		5
Air Inter	2 CHS 6 CHSCT	12 CHSCT 2 extraordinaires
A.D.P.	12	12

2) Effectifs formés à la sécurité

	1984	1985
T.A.T.		12
Air Inter	196	463
A.D.P.	987	413

4.4. *Durée et aménagement du temps de travail*

4.4.1. *Durée et aménagement du temps de travail du personnel au sol*

1) *Horaire hebdomadaire moyen affilié*

T.A.T.	1984 de 39 h 00 à 39 h 45	1985 de 39 h 00 à 39 h 45
<i>Air Inter</i>	de 34 h 50 à 38 h 00	de 34 h 50 à 38 h 00
A.D.P.	38 h	38 h

2) *Nombre de salariés bénéficiant d'un système d'horaires individualisés*

	1984	1985
T.A.T.	98	121
<i>Air Inter</i>	901	873
A.D.P.	0	0

3) *Nombre de salariés occupés à temps partiel*

	1984	1985
T.A.T.	50	65
<i>Air Inter</i>	700	749
A.D.P.	315	334

4.4.2. *Durée et aménagement temps de travail personnel navigant*

1) *Horaire mensuel moyen*

La spécificité des conditions d'exploitation des aéronefs suppose une réglementation de la durée du travail du personnel navigant à l'échelle mensuelle. Ainsi le Code de l'Aviation civile prévoit dans ses articles D 422.3 et D 422.10 une durée mensuelle moyenne de travail pour le personnel navigant (85 heures pour le personnel affecté sur avions autres que avions à réaction et avions à réaction d'un poids total au décollage inférieur à quatorze tonnes, 75 heures pour le personnel navigant affecté sur avions à réaction d'un poids total au décollage supérieur à quatorze tonnes).

A titre indicatif le procès-verbal du 16 mars 1971 qui régit la durée du travail du personnel navigant employé chez Air Inter, UTA et Air France ramène ces durées à 67 heures mensuelles (modulables toutefois sur moyen courrier suivant différents paramètres).

*Temps réel moyen mensuel de vol*

	1984		1985	
	PNC	PNT	PNC	PNT
<i>Air Inter</i>	<i>de 50,14 à 52,31 H de vol</i>	<i>de 49,95 à 52,47 H de vol</i>	<i>de 49,86 à 57,09 H de vol</i>	<i>de 49,37 à 55,53 H de vol</i>

TAT ne recense pas ces données.

2) *Nombre de salariés bénéficiant d'emplois à temps alternés*

Le travail à temps alterné a été mis en service au profit du PNC, d'UTA, Air France et Air Inter par une annexe à la Convention Collective PNC (voir supra n° 1.3.5. ) signée le 28 juillet 1982.

Certaines compagnies régionales, en particulier TAT, ont repris au profit de leur propre PNC cette formule

	1984	1985
TAT	/	5
<i>Air Inter</i>	144	161

## 5ème PARTIE - Régime de retraite

### 5. Régime de retraite : La Caisse de Retraite du Personnel Navigant

#### 5.1. Présentation du régime

##### 1) Textes

La Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CRPNPAC) gère un régime de retraite complémentaire obligatoire, institué dans le cadre de l'article L 4\* du code de la sécurité sociale par la loi n° 51 482 du 27 avril 1951 (dispositions codifiées dans L 426.1 du code de l'aviation civile).

Cet organisme professionnel est chargé, en outre, de verser les indemnités en capital en cas de décès ou d'incapacité permanente totale à la suite d'accident aérien en service ou d'une maladie imputable au service (fonds d'assurance), (loi n° 53.285 du 4 août 1953 et décret n° 55 1269 du 29 septembre 1955 dont les dispositions sont codifiées dans les articles L 424.2 et suivants du code de l'aviation civile).

Il assure également le service des pensions de retraite et de réversion en cas de décès ou d'incapacité permanente totale à la suite d'un accident aérien ou d'une maladie imputable au service (fonds spécial).

##### 2) organisation

La Caisse de Retraite est administrée par un conseil d'administration comprenant :

- un président désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du conseil d'administration,
- douze représentants des employeurs nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile au vu des propositions présentées par la compagnie nationale Air France, les organisations professionnelles des employeurs et les ministères employeurs de personnel navigant professionnel, douze administrateurs suppléants sont désignés dans les mêmes conditions,
- douze représentants des affiliés dont trois retraités.

##### 3) effectifs

Au 31 décembre 1984, la CRPNAC comptait :

- 11 774 cotisants pour 470 employeurs,
- 4 034 pensionnés (dont 1 058 ayants-cause).

##### 4) ressources

Le fonds de retraite est alimenté par les cotisations des salariés et des employeurs fixées respectivement à 6 et à 12 % du traitement brut annuel.

Le fonds d'assurance et le fonds spécial sont alimentés par une cotisation de 4 % (2 % pour le salarié et 2 % pour l'employeur).

(\* ancienne numérotation)

## 5.2. Réformes récentes

Le décret de juin 1984 a modifié certaines dispositions des chapitres IV et VI du titre II du livre IV du code de l'aviation civile relatives au régime d'assurance et au régime de retraite complémentaire du personnel navigant de l'aéronautique civile.

L'adaptation de ces textes avait été rendue nécessaire du fait

- de l'obligation de corriger les anomalies constatées à l'expérience et dont certaines ont été relevées par la Cour des Comptes dans un référé du 3 décembre 1970,
- de l'obligation de prendre les mesures utiles pour l'application de la loi du 29 décembre 1972 portant généralisation de la retraite complémentaire.

Par ailleurs, le texte a pris en compte l'accord réalisé le 23 juin 1983 entre les organisations syndicales majoritaires et les employeurs du transport aérien s'inscrivant dans le cadre général de l'évolution des régimes de retraites (majoration du taux de la pension de réversion et égalité des sexes en la matière, majoration pour enfants, notamment) ou spécifiques à la profession (couverture sociale des retraités entre 50 et 60 ans, relèvement du taux de la première tranche de la pension, prise en compte des années d'affiliation au-delà de la vingt-cinquième, notamment).

De plus, l'élaboration de cette réforme a été mise à profit pour amorcer une gestion paritaire du régime qui était assurée jusque là d'une façon tripartite (employeurs, affiliés, ministère de tutelle)..

En outre, un nouveau système de revalorisation des pensions a été établi, qui s'inspire de celui résultant du décret du 29 décembre 1982 relatif à la revalorisation des pensions servies par le régime général.

Enfin, cette réforme s'est accompagnée de mesures techniques qui transfèrent la charge de certaines opérations du fonds de retraite sur d'autres fonds largement excédentaires.

## 5.3. Perspectives

Comme déjà indiqué en 1.3. le régime de la CRPNPAC sera très certainement à nouveau modifié pour tenir compte de l'évolution démographique de la profession. (voir supra n° 1.3.).