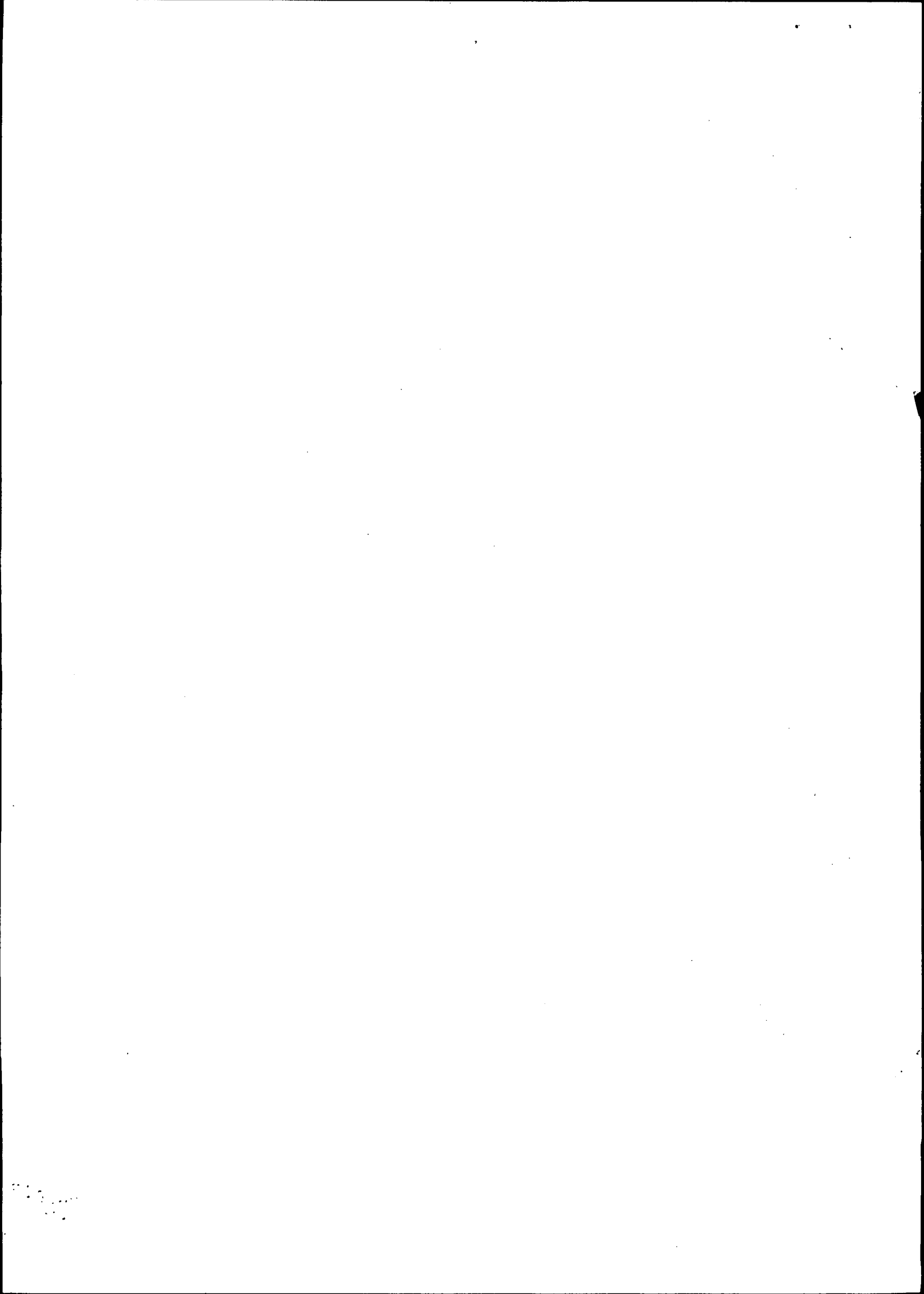


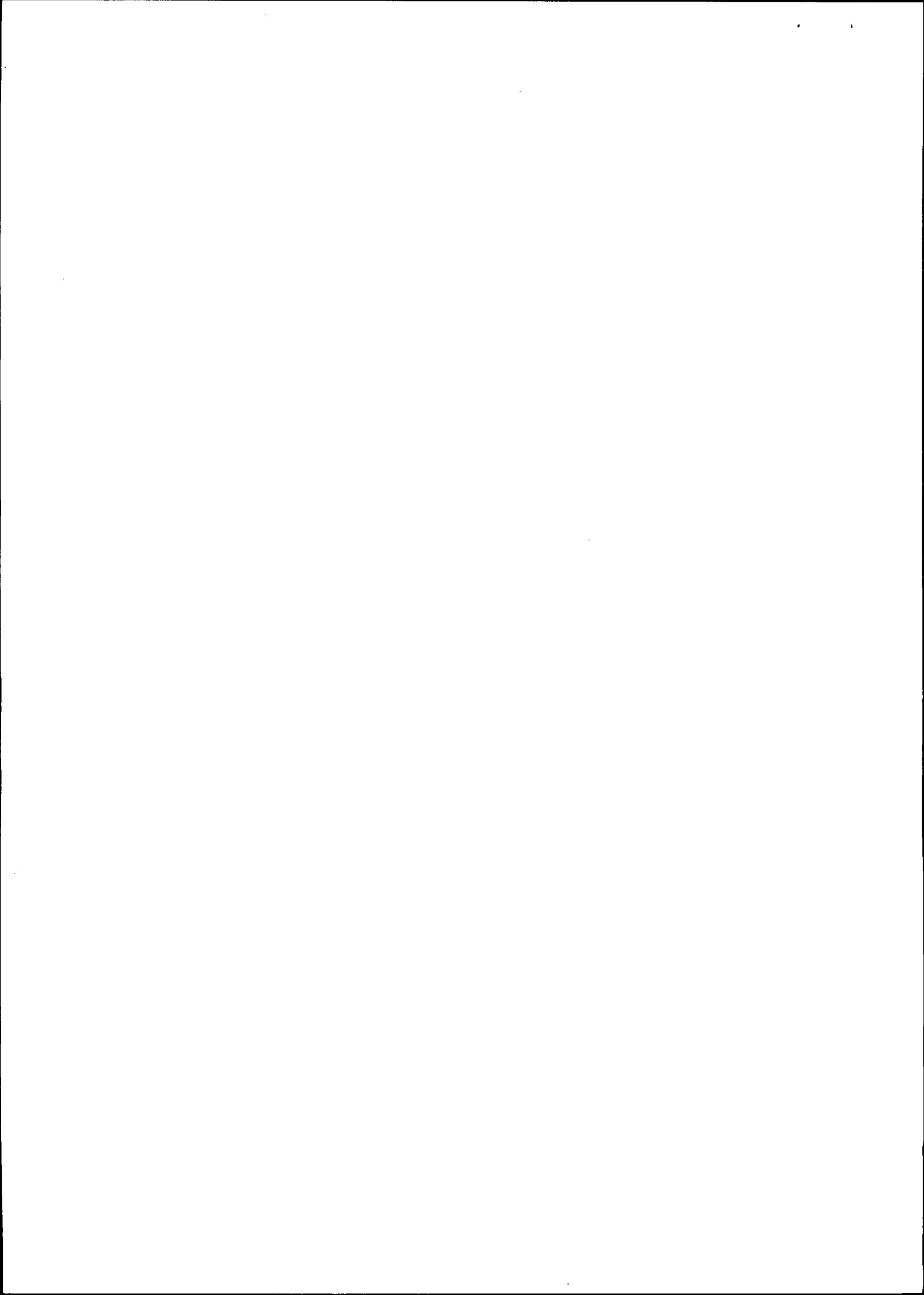
**RAPPORT SUR L'EVOLUTION SOCIALE DANS
LES ACTIVITES DU TRANSPORT TERRESTRE
ET AERIEN EN 1989**

- TRANSPORTS AERIENS -



SOMMAIRE

I	LE TRANSPORT AERIEN : UN SECTEUR QUI EVOLUE RAPIDEMENT	P.1
II	LA REFORME DES LICENCES DU PERSONNEL NAVIGANT	P.7
III	LES DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES DANS LE TRANSPORT AERIEN	P.10
IV	LE CONTEXTE SOCIAL ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL	P.14
V	LA SITUATION DE L'EMPLOI	P.22
VI	LA FORMATION PROFESSIONNELLE	P.27
VII	LES REGIMES DE RETRAITE	P.31
VIII	L'EUROPE AERIENNE	P.32



I LE TRANSPORT AERIEN : UN SECTEUR QUI EVOLUE RAPIDEMENT

Comme en 1988 on a assisté en 1989 à une forte hausse du trafic passagers qui confirme l'explosion du transport aérien constaté ces dernières années. Cette hausse a été de 10,3 % par rapport à l'année précédente. Toutefois il faut noter la faible croissance du trafic de fret, qui reste l'un des points faibles de la France. Cette augmentation du trafic passagers et le taux de croissance important des commandes d'avions ne font qu'accentuer les difficultés résultant de la pénurie de pilotes qualifiés, phénomène général à toute l'Europe.

1 Les Compagnies Françaises :

Au 31 décembre 1989, le transport aérien français dans son ensemble était représenté par environ 180 compagnies (dont 22 implantées dans les DOM/TOM).

Compagnies régulières

L'évènement le plus marquant est sans doute le regroupement AIR FRANCE - UTA - AIR INTER qu'il convient de souligner dans ce rapport même s'il est intervenu en janvier 1990. Le nouveau groupe AIR FRANCE assure ainsi 97 % du trafic aérien français. Ce fait nouveau risque de modifier profondément le monde du transport aérien dans les mois à venir.

En 1989, la compagnie AIR INTER a transporté 15,7 millions de passagers.

Les compagnies régionales (on en comptait 16 à la fin de l'année) ont généré un trafic de 2,6 millions de passagers pour leur propre compte. La plus grande d'entre elles, TAT, (700 000 passagers en 1989) a connu en 1989 l'entrée d'AIR FRANCE dans son capital, à hauteur de 35 %. TAT a prévu un développement de flotte important, passant commande de 14 ATR 72 et de 8 FOKKER 100, qui seront mis en service progressivement en 1990 et 1991.

AIR LITTORAL, qui a transporté près de 400 000 passagers en 1989, a été autorisée également à mettre en service 3 FOKKER 100.

Filiale d'AIR FRANCE, de TAT et de la compagnie suisse CROSSAIR, la compagnie ALSAVIA, basée à MULHOUSE, a débuté son exploitation en octobre 1989. Ce n'est pas encore une compagnie régulière à proprement parler ; elle exploite plusieurs lignes régulières en affrètement pour AIR FRANCE.

Un certain nombre de compagnies de taxi aérien ont sollicité en 1989 et 1990 des autorisations pour exploiter des lignes régulières : on peut citer, entre autres, NOVAJET (lignes au départ de STRASBOURG), PROTEUS AIR SYSTEM (lignes au départ de DIJON), KYRNAIR (accord de principe pour des lignes TOULON-CORSE), FLANDRE AIR (lignes au départ de LILLE).

.../...

Il est à noter le nombre important de lignes régulières de troisième niveau ouvertes en 1989 : 53, dont 29 lignes internationales.

Après AIR LIMOUSIN, disparue en avril 1989, les compagnies DIRAC et AIR CORSE ont cessé leur activité.

Les compagnies régionales connaissent toutes des problèmes liés à la pénurie actuelle de personnel navigant technique, leurs pilotes étant rapidement "aspirés" par des compagnies plus importantes.

Compagnies Charter

L'année 1989 n'a pas été une très bonne année pour les compagnies charter, tant en France qu'à l'étranger. On assiste à une certaine saturation du marché moyen-courrier : il convient de préciser également que les compagnies régulières offrent désormais des tarifs promotionnels très attractifs pour le type de clientèle des vols charter. Cela a obligé plusieurs compagnies à s'associer avec des partenaires plus importants. Le secteur tout entier a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 5 milliards de francs (contre 4,1 en 1988). Le regroupement AIR FRANCE-UTA-AIR INTER a été un événement majeur également pour le secteur charter, à la fois pour les compagnies directement concernées et pour les autres, dont plusieurs souhaiteraient tirer profit de cet événement pour, notamment, obtenir des autorisations afin d'exploiter des lignes régulières.

TEA FRANCE, filiale de la compagnie belge TEA, a débuté son exploitation en octobre 1989.

Parmi les principales compagnies charter on peut citer les deux compagnies appartenant désormais au groupe AIR FRANCE : AIR CHARTER (2 millions de passagers en 1989) et AEROMARITIME, qui a eu d'assez mauvais résultats en 1989, aggravés par des mouvements sociaux au sein de cette compagnie.

MINERVE (et sa filiale JET ALSACE) a développé en 1989 son secteur long-courrier. L'entrée du CLUB MEDITERRANEE dans son capital lui ouvre de nouvelles perspectives.

AIR LIBERTE, créée en 1988, filiale du CLUB AQUARIUS, a connu un développement rapide en 1989 (12 000 heures de vol). En avril 1990, elle a démarré une exploitation sur la Réunion et devrait assurer, à partir de début 1991, des liaisons sur les Antilles. La situation financière dégradée de CORSE AIR INTERNATIONAL a conduit à sa reprise par NOUVELLES FRONTIERES, la GMF et le CLUB AQUARIUS. Ces deux compagnies devraient désormais fonctionner de concert.

Dans une situation de crise qui dépasse l'hexagone, le transport non régulier français a regroupé ses forces et s'est joint à d'autres partenaires évoluant dans ce métier, se rapprochant ainsi de la situation d'autres pays (Grande-Bretagne par exemple).

.../...

Compagnies de taxi aérien :

Comme en 1988, on a assisté à la création de nombreuses compagnies de taxi aérien. Cependant ces sociétés sont souvent fragiles, et plusieurs ont disparu en 1989.

Il convient de souligner que, à la suite des enquêtes sociales effectués dans le cadre de l'instruction des dossiers des compagnies devant le Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande, des autorisations limitées assorties de réserves ont été délivrées lorsque l'enquête de l'Inspection du Travail avait fait ressortir des manquements importants à la législation sociale.

2. Le trafic des aéroports français :

Le tableau ci-dessous retrace le **trafic passager** en 1989 des trente premiers aéroports de France Métropolitaine et Corse.

Rang	Aéroports	Trafic en 1989	Taux de variation 1989/88 (en %)	Taux moyen de variation 1989/85
1	:ADP	:44 957 982	: + 10,5	: + 8,1
2	:Nice	: 5 570 468	: + 10,5	: + 7,6
3	:Marseille	: 4 910 221	: + 7,8	: + 2,3
4	:Lyon :(Satolas + :Bron)	: 3 747 334	: + 15,1	: + 7,9
5	:Toulouse	: 2 949 524	: + 10,7	: + 9,8
6	:Bordeaux	: 2 483 156	: + 11,9	: + 11,1
7	:Bâle- :Mulhouse	: 1 586 096	: + 18,6	: + 10,9
8	:Strasbourg	: 1 429 241	: + 14,5	: + 12,7
9	:Nantes	: 1 139 415	: + 9,5	: + 11,4
10	:Montpellier	: 1 030 513	: + 20,4	: + 12,7
11	:Lille	: 795 673	: + 24,1	: + 13,8
12	:Ajaccio	: 754 777	: - 4,0	: + 4,3
13	:Bastia	: 669 379	: - 5,1	: + 3,0

.../...

Rang	Aéroports	Trafic en 1989	Taux de variation 1989/88 (en %)	Taux moyen de variation 1989/85
14	Toulon	655 851	+ 12,3	+ 12,4
15	Perpignan	533 501	+ 14,8	+ 13,6
16	Pau	521 493	+ 9,2	+ 9,6
17	Biarritz	508 961	+ 16,3	+ 14,0
18	Brest	503 961	+ 10,5	+ 12,7
19	Grenoble	401 015	+ 1,4	+ 6,5
20	Tarbes	399 765	- 7,1	+ 0,5
21	Nîmes	349 905	+ 6,7	+ 8,8
22	Clermont-Ferrand	276 112	+ 13,0	+ 11,5
23	Calvi	252 838	+ 15,7	+ 12,6
24	Lorient	225 476	+ 10,5	+ 9,9
25	Rennes	197 455	+ 15,1	+ 15,3
26	Figari	140 588	+ 17,8	+ 25,2
27	Quimper	130 903	+ 22,3	+ 13,6
28	Limoges	122 079	- 26,2	- 0,2
29	Beauvais	114 605	+ 13,3	- 13,0
30	Avignon	113 995	+ 46,3	+ 45,4

Si l'on faisait entrer dans ce classement les aéroports des DOM/TOM, Pointe-à-Pitre viendrait se placer après Bâle-Mulhouse (avec 1 448 250 passagers) et Fort de France viendrait après Strasbourg (avec 1 353 173 passagers).

Ce tableau met en évidence de fortes disparités ; certains aéroports ont enregistré des hausses spectaculaires comme Avignon, Lille (du fait de l'ouverture d'un nombre important de nouvelles lignes régulières). En revanche il faut noter quelques baisses spectaculaires : Limoges (du fait de l'arrêt d'exploitation de la compagnie Air-Limousin), Ajaccio et Bastia (aéroports touchés par des grèves).

.../...

En ce qui concerne le **fret**, comme il l'a déjà été relevé, la croissance du trafic a été relativement faible : + 3,1 % par rapport à 1988. Les aéroports de la région parisienne représentent bien sûr la part la plus importante (86 %) ; toutefois la hausse du trafic constatée en 1989 est 2,5 fois plus forte en province qu'à Paris. Il convient également de relever l'essor pris par les nouveaux services de fret express assurés par des transporteurs spécialisés. Enfin Aéroports de Paris devrait déployer des efforts importants dans l'aménagement des infrastructures aéroportuaires afin de pouvoir mieux traiter le fret et développer ce secteur face à la concurrence des autres pays européens, de l'Allemagne en particulier.

3. Sécurité et sûreté du transport aérien :

La loi du 10 juillet 1989 est venue renforcer le dispositif existant en matière de sécurité des aérodromes et du transport aérien et a augmenté de manière sensible les possibilités de sanction. Les pouvoirs publics et les transporteurs aériens prètent un intérêt particulier à ce domaine et déploient des efforts importants.

La taxe dite de sûreté, instituée en 1986, a doublé en 1989 de façon à accélérer encore le programme d'équipement.

Enfin 1989 a vu la mise en pratique de la certification européenne. Dans le domaine de l'entretien des aéronefs, l'année a été marquée par la continuité d'une politique rigoureuse de prévention des accidents ou incidents ; un certain nombre de réunions internationales visant à élaborer une réglementation européenne en matière d'entretien se sont tenues. Pour ce qui est de l'utilisation des aéronefs, la Direction Générale de l'Aviation Civile a mis en place des contrôleurs techniques sur les principaux aérodromes : leur action s'est révélée très efficace et leur domaine d'intervention devrait être étendu.

.../...

	Nombre total d'accidents	Nombre d'accidents		A bord			Tiers	
		corporels	dont mortels	tués	blessés	indemnes	tués	blessés
TRANSPORT PUBLIC								
- avions.....	23 *	5	2 *	192 *	14	849	0	0
- hélicoptères:	1	0	0	0	0	1	0	0
TRAVAIL AERIEN:								
- avions.....	6	1	0	0	1	9	0	0
- hélicoptères:	23	8	3	7	5	20	0	0
- U.L.M.	4	3	1	1	2	2	0	0
TOTAL	57	17	6	200	22	881	0	0

EVOLUTION DES ACCIDENTS SURVENUS A DES AERONEFS D'EXPLOITATION FRANCAISE EN TRANSPORT PUBLIC - 1982 - 1989

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
ACCIDENTS	9	16	14	13	24	21	25	23*
ACCIDENTS CORPORELS	1	4	8	2	2	3	8	5
MORTS	1	0	9	0	5	18	33	192

* attentat centre le DC 10 d'UTA (170 morts)

II LA REFORME DES LICENCES DU PERSONNEL NAVIGANT

Les principales dispositions réglementaires mises en place en 1989 ont concerné la réforme des licences du personnel navigant.

Outre le fait qu'il s'agit là d'une conséquence des nouvelles normes adoptées par l'OACI en mars 88, cette réforme traduit le souci de s'acheminer vers une harmonisation des licences dans le cadre du marché unique. Elle vise également à augmenter le nombre de pilotes brevetés tout en garantissant un bon niveau de compétence, ceci dans un contexte de pénurie de pilotes qualifiés.

Les arrêtés du 28 octobre 1988 (publiés au Journal Officiel du 30 mars 1989) sont entrés en application à compter du 30 juin 1989.

Ces dispositions entraînent la suppression du brevet et de la licence de pilote professionnel de première classe avion (PP1) ; à compter du 1er janvier 1991 il ne sera plus délivré de titre de PP1 ; les privilèges s'y rapportant (commandant de bord sur appareil de moins de 20 tonnes et copilote sur tout avion) sont maintenus jusqu'au 31 décembre 1994, date au-delà de laquelle les intéressés devront avoir acquis le titre de pilote de ligne.

Il n'existera plus à l'avenir que deux niveaux de brevets et licences :

- Pilote Professionnel (assorti éventuellement d'une qualification de vol aux instruments, d'une qualification de type et d'une ou plusieurs qualifications de classe).
- Pilote de ligne

La réforme des licences dans la perspective d'un alignement européen a suscité un certain nombre de réserves de la part d'organisations syndicales qui craignaient une baisse de la qualité de la formation française : les pouvoirs publics ont garanti que cette qualité serait toujours préservée et que la suppression d'un niveau de licence intermédiaire n'entraînait nullement de modification dans les exigences de sécurité, qui restent l'objectif majeur.

la licence de pilote professionnel (PP) permet uniquement d'exercer en vol à vue ; les activités des pilotes professionnels consistent essentiellement en des opérations de travail aérien (épandage agricole, photographie, tractage de banderoles). La partie théorique de l'examen a été étoffée.

la licence de pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments (PP IFR) permet, outre les activités de travail aérien et de vols privés rémunérés, d'exercer en transport aérien public dans les conditions suivantes :

.../...

- être commandant de bord sur des avions certifiés "monopilote" (soit les avions à pistons, soit les multiturbopropulseurs pressurisés ou non de moins de 10 places) moyennant certaines conditions d'expérience et d'ancienneté ;
- être copilote sur les avions à pistons ou les multiturbopropulseurs non pressurisés ou les multiturbopropulseurs pressurisés de moins de 20 places.

. - la licence PP IFR peut être complétée par une aptitude complémentaire qui se compose d'un examen théorique (le certificat de transport aérien), d'une Formation Pratique Complémentaire et d'une Epreuve en vol.

L'acquisition de cette "aptitude complémentaire" permet d'être dans le transport aérien public :

- commandant de bord sur avions certifiés "monopilote" (soit les avions à pistons, soit les multiturbopropulseurs non pressurisés, soit les multiturbopropulseurs pressurisés de moins de 20 places) ;
- copilote sur tout avion (avec éventuellement un certificat vol transocéanique et polaire).

La licence de pilote de ligne permet :

- d'être copilote sur tout avion ;
- d'être commandant le bord sur tout appareil de plus de 19 places à condition d'être titulaire du certificat de droit aérien et d'avoir effectué 1 000 heures de vol avion.

Pour certains parcours, le certificat vol transocéanique et polaire est exigé.

Le programme des épreuves théoriques de pilote de ligne a été simplifié pour certaines matières.

Depuis juin 1989, date à laquelle cette réforme est entrée en application, des aménagements ont été apportés et les mesures transitoires initialement prévues ont été affinées.

Ainsi les pilotes titulaires avant le 30 juin 1989 du pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments (PP IFR) peuvent continuer à exercer l'ensemble de leurs anciens privilèges. Par ailleurs les équivalences entre certains certificats du pilote de ligne théorique et le Certificat de Transport Aérien ont été étendues. Enfin il est prévu que les pilotes professionnels de 1ère classe puissent dans certains cas être dispensés de l'examen spécifique d'anglais pour obtenir un Pilote de Ligne complet.

Les premières sessions de l'examen théorique du Certificat de Transport Aérien ont donné lieu à un taux d'échec extrêmement élevé ; ces épreuves font l'objet d'attentions particulières afin que cet examen remplisse bien son objectif de condition d'accès au "gros" transport aérien.

.../...

Il est certain que les brevets français, du fait des programmes et du niveau des examens, sont plus difficiles à obtenir que d'autres brevets étrangers dont les modalités sont plus proches des minima énoncés dans les annexes à la convention de Chicago relative à l'Aviation Civile internationale : pour répondre aux critiques notamment des pilotes en formation, il faut reconnaître que c'est là un critère de qualité qui a permis l'excellente adaptation des navigants Français aux différentes évolutions technologiques.

III LES DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES DANS LE TRANSPORT AERIEN

1 - Convention Collective Nationale du Personnel au Sol

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 à l'exception d'AIR FRANCE (entreprise à statut) qu'elles soient à vocation nationale (AIR INTER) internationale (UTA) régionale (TAT, BRIT'AIR) charters (MINERVE) ou étrangères (LUFTHANSA).

Compte tenu toutefois de l'intervention de nombreux accords d'entreprise y compris dans les compagnies à vocation régionale, cette convention assure encore une couverture sociale nécessaire au seul personnel des compagnies de 3ème niveau et aux compagnies étrangères ; au point que chez ces dernières l'absence d'accord salarial pour l'exercice 1990 est mal ressentie même si dans l'ensemble les compagnies nationales importantes pratiquent des salaires supérieurs aux rémunérations conventionnelles.

On notera à ce sujet que l'ARC (Airlines Representative Council), regroupant 98 compagnies aériennes étrangères représentées en France, a quitté la Chambre Syndicale du Transport Aérien. Cette situation récente explique peut-être le peu d'intérêt trouvé par les milieux patronaux à conclure un accord salarial, réclamé par l'ensemble des organisations syndicales représentatives dans le cadre de la Commission Nationale Mixte régulièrement convoquée dans ce but.

Les partenaires sociaux ont en outre engagé depuis fin 1988 un processus de révision de la grille conventionnelle de classification des emplois, en application de l'article L 132.12 du Code du Travail qui impose une telle réunion tous les cinq ans. Les travaux se sont poursuivis tout au long de l'année 1989, au rythme d'une réunion de la Commission Nationale par mois, mais n'ont pas encore pu déboucher sur un accord. Ceci est dû notamment à la prolifération des qualifications qui a accompagné l'explosion du transport aérien et aux disparités constatées entre les entreprises dans l'organisation du travail.

.../...

2 - Convention Collective du Personnel Navigant Technique des Entreprises de Travail Aérien

La Convention Collective du Personnel Navigant Technique des Entreprises de Travail Aérien a été signée le 2 octobre 1987 et étendue par arrêté du Ministre des Affaires Sociales et de l'Emploi et du Ministre Délégué chargé des Transports le 29 mars 1988 ; elle règle sur le territoire métropolitain et les départements d'outre-mer les rapports entre le personnel navigant lié par un contrat de navigant technique et les employeurs exerçant à titre onéreux une activité de :

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

On doit rappeler que depuis le 20 mai 1988 une décision du Conseil d'Etat annulant l'arrêté d'extension intervenu le 17 octobre 1985 a placé hors du champ d'application de cette convention les entreprises exerçant des activités de travaux aériens agricoles. Toutefois, à la faveur de la constitution d'un nouveau syndicat regroupant les exploitants d'hélicoptères, on peut penser que les principales entreprises de ce secteur rejoindront la convention existante. On observe également que des contacts paritaires ont eu lieu dans le même secteur agricole.

En 1989, a été adopté par la Commission Nationale Mixte de cette convention l'avenant n° 4 en cours de signature relatif à la révision des valeurs salariales.

Un syndicat patronal légalement constitué mais non encore affilié à la Chambre Syndicale du Transport Aérien (le SNIPAG) a formulé une demande d'élargissement de la "Convention Collective Nationale des entreprises de travail aérien et assimilées" aux entreprises de transport à la demande considérées comme effectuant du "Taxi Aérien", compte tenu des types de machine employés et de leur capacité maximale d'emport. Cette demande est à l'étude et nécessite de la part des milieux patronaux qu'ils prennent une position définitive résultant d'un consensus qui fait défaut pour le moment.

3 - Convention Collective du Personnel Navigant Technique des Entreprises de Transport Aérien Régional

Ce texte avait été signé en mars 1978 par le Comité des Transporteurs Aériens Régionaux 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.

Il déterminait les conditions de travail du PNT des entreprises adhérentes au Comité des Transporteurs Aériens Complémentaires effectuant du Transport Aérien Régional.

.../...

La convention a été dénoncée dans sa totalité le 30 septembre 1988 par l'organisme patronal signataire. Elle a cessé de produire ses effets le 30 décembre 1989 conformément aux dispositions de l'article L 132.8 du Code du Travail faute d'une clause prévoyant une durée supérieure, aucun texte de remplacement n'ayant été adopté à cette date.

Dans plusieurs cas toutefois des accords d'entreprise (TAT, AIR LITTORAL...) sont intervenus ces derniers mois qui reprennent certaines dispositions de la défunte convention collective. Le moment viendra à terme où la Chambre Syndicale devra reprendre les négociations, peut être pas immédiatement dans la perspective d'une convention collective, mais sans doute déjà pour aboutir à un accord de branche portant sur les conditions de travail (temps de vol, temps de service en vol, repos). Au plan patronal, la Chambre Syndicale du Transport Aérien ainsi que le Syndicat National des Industriels et professionnels de l'Aviation se sont déclarés favorables à certaines ouvertures.

Enfin l'USPNT, syndicat du PNT dont la demande de représentativité fait l'objet d'une enquête, a exprimé son désir de voir s'ouvrir les négociations en vue d'une convention collective de branche.

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). Cette convention a été conclue pour une période allant jusqu'au 30 juin 1988. Le CTAF n'a plus d'existence depuis 1986. Des accords d'entreprise conclus avec le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial ont permis de prolonger ses effets jusqu'au 30 juin 1991 pour AIR FRANCE et au 30 juin 1992 pour AIR INTER.

A UTA depuis le 1er septembre 1989 (la Convention Collective ayant été prolongée le temps de la médiation organisée par le Ministre pour mettre fin au conflit collectif de l'été dernier) le Personnel Navigant Commercial ne bénéficie plus d'aucune couverture sociale conventionnelle. L'entreprise, faute d'avoir pu conclure un accord, a émis unilatéralement à la même date un "statut collectif du personnel basé en Métropole" dont la version définitive est datée du 1er décembre 1989. La compagnie a demandé à la DGAC l'intervention d'un arrêté autorisant, à titre dérogatoire, des dispositions conventionnelles relatives à la répartition des temps de vol et des temps d'arrêt.

.../...

Le SNPNC, est intervenu voici un an pour demander que l'administration prenne les initiatives nécessaires à la mise en route des négociations permettant d'aboutir à une convention collective non limitée aux seules petites compagnies. Le Directeur Général a aussitôt interrogé la Chambre Syndicale des Transports Aériens qui a considéré que la diversité des conditions d'exploitation des entreprises ne permettait pas d'envisager la conclusion d'une convention de branche susceptible d'extension. En outre la CFDT également vient de demander l'ouverture de négociations en vue de la conclusion d'une convention collective nationale pour l'ensemble du PNC.

5 - Conclusions

Traditionnellement riche d'une puissante vie collective, l'Aviation Civile voit peu à peu se tarir cette source normative. L'autorité de tutelle essaie régulièrement de nouer ou de renouer les fils d'une négociation rendue problématique par les difficultés rencontrées par certaines organisations professionnelles.

En définitive seuls deux textes continuent d'évoluer de manière satisfaisante :

La convention sol fonctionne en effet normalement et constitue une bonne structure de dialogue ;

Il en va de même pour la convention du travail aérien dont le renom et l'intérêt dépassent largement son modeste champ d'application (1 500 pilotes environ) ; moderne, évolutive et étendue elle constitue une excellente base de référence pour d'autres accords Personnel Navigant.

La négociation collective n'est pas absente de la vie des entreprises. Des accords ou protocoles sont intervenus en 1989 au niveau des entreprises portant souvent sur les conditions de travail du Personnel Navigant et régulièrement sur les salaires, la participation et l'intéressement.

VI CONTEXTE SOCIAL ET CONDITIONS DE TRAVAIL

1. Modifications dans le panorama syndical

- Le transport et le Travail aériens se caractérisent par la place importante qu'y prennent les organisations syndicales non confédérées. Leur situation de quasi-monopole dans les catégories du personnel navigant est encore plus typé que dans les autres modes de transport pour ce qui concerne en général les conducteurs et agents d'accompagnement. Le SNPL, le SNPAC et le SNOMAC d'une part, le SNPNC de l'autre détenaient jusque là la plus grande part de la représentativité du PNT et du PNC.

- Depuis quelques mois cependant l'Union Syndicale du Personnel Navigant Technique "Nationale" (USPNT) regroupant, outre le SNOMAC, des organisations syndicales reconnues dans une seule entreprise a demandé à l'Administration que sa représentativité soit reconnue au plan national. Une enquête des services du Ministère du Travail est en cours. Le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, saisi de son côté d'une demande de participation aux travaux des organismes réglementaires consultatifs placés sous l'autorité de la DGAC, vient d'y répondre favorablement.

- De plus, conformément au Code du Travail et à la suite d'une demande récente de l'une d'entr'elles, les organisations syndicales confédérées sont désormais systématiquement convoquées aux réunions de la Commission Nationale Mixte paritaire de la Convention Collective du "Personnel Navigant Technique des Entreprises de travail aérien et assimilées". Cette pratique récente n'a suscité aucune réaction défavorable de la part des organisations syndicales précédemment invitées. L'ancien monopole de la représentation se trouve maintenant partagé : il s'en suit un nouvel équilibre encore mal défini, la participation des organisations syndicales invitées n'étant pas encore régulière.

- Pour ce qui concerne la représentation patronale, si l'ARC a quitté la Chambre Syndicale du Transport Aérien, deux nouvelles organisations viennent de se constituer : le Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères (SNEH) et le syndicat des compagnies aériennes Régionales et d'Affaires (SCARA). Ces deux nouvelles organisations, avec celles qui existent déjà, permettent maintenant d'accueillir toutes les entreprises exerçant les différentes formes d'activité du Transport et du Travail Aériens.

2. Mouvements sociaux

L'année 1989 a surtout été marquée par une série particulièrement importante de conflits qui ont émaillé les relations de la Direction de la Compagnie UTA avec le SNPNC. C'est au total 24 arrêts de travail portant sur 45 journées qui ont été déclenchés sur 15 mois (avril 1988 à juin 1989). Cette série de grèves visait à protester contre l'application unilatérale par la compagnie d'un nouveau régime de travail et de salaire, la convention collective signée en 1984 ayant perdu ses effets à compter du 1er juillet 1989.

.../...

Le Ministre du Travail, saisi d'une demande, a engagé une procédure de médiation. Le 29 juin dernier M. DUCAMIN, Président de section au Conseil d'Etat et chargé de cette mission, formulait ses propositions aux deux parties et les publiait le 23 août. Le 29, le SNPNC, partie au conflit, faisait savoir au médiateur qu'il les acceptait et le 30 la direction d'UTA qu'elle les refusait. Aussitôt la compagnie rendait applicable le "statut collectif du PNC basé en métropole" dans 2 éditions successives l'une du 1er septembre et l'autre du 1er décembre 1989.

- On notera que le nombre exceptionnellement élevé de "journées perdues pour fait de "grève" à AEROPORTS DE PARIS au cours de 1988 (4 fois le chiffre moyen des années 1986/87 !) a cependant diminué de 40 % en 1989.

- Pour ce qui concerne AIR FRANCE aucune grève n'a affecté le PNT ni le PNC et la tendance, quoique moins accentuée, est globalement la même pour les années 1987 à 1989 que dans les autres compagnies, pour ce qui concerne le PS.

- A UTA au contraire l'année 1989 a été marquée par une participation importante à un nombre élevé de mouvements de grève. Le nombre de journées perdues est négligeable pour le personnel au sol et important pour le PNT et le PNC : en progression de 1988 à 1989 contrairement à la tendance observée dans les autres entreprises.

- A Air Inter les grèves ont surtout affecté la Direction Industrielle. Elles visaient à protester contre la politique de l'emploi (recours aux entreprises de travail temporaire, contrats à durée déterminée, utilisation de la sous-traitance en particulier pendant les week-ends).

3 Négociations

Les pouvoirs publics, par l'entremise des Directeurs du Travail (Transports) qui président les commissions mixtes, ont un rôle de stimulant dans le cadre à la fois des dispositions législatives mais aussi des orientations ministérielles en faveur de la couverture de l'ensemble du secteur par des textes paritaires. En ce qui concerne le transport aérien, les participants s'accordent à considérer que les incitations de l'administration favorisent au maximum le dialogue social dans la branche.

Au niveau des entreprises de transport et de travail aérien des accords sont intervenus en 1989. Ils sont en nombre comparable aux deux exercices précédents. Les accords ou protocoles relatifs au Personnel Navigant sont les plus fréquents et un nombre constant d'entre eux demeure relatif aux conditions de travail. En ce qui concerne l'ensemble du personnel ou plus particulièrement le Personnel au Sol les accords ont surtout porté sur les salaires, l'intéressement et la participation. De façon générale l'activité de négociation tant au niveau de la branche que des entreprises est satisfaisant même si des demandes non encore satisfaites d'une couverture conventionnelle sont apparues en ce qui concerne le PNT pour le Transport Aérien Régional et le PNC pour l'ensemble du Transport Aérien.

4 Les conditions de travail

1. Durée du travail du personnel au sol
horaire hebdomadaire moyen (identique à 1987 et 1988)

1989

(:)
(AIR FRANCE	:	38 h 00
(:)
(:)
(AIR INTER	:	de 34 h 50 à 38 h 00
(:)
(:)
(UTA	:	39 h 00
(:)
(:)
(TAT	:	de 39 h 00 à 39 h 45
(:)
(:)
(A.D.P.	:	38 h 00
(:)
(:)

2 - Durée du travail du personnel navigant

La spécificité des conditions d'exploitation des aéronefs suppose une réglementation de la durée du travail du personnel navigant à l'échelle mensuelle. Aussi 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 qu'avions à réaction, 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 technique à AIR INTER, UTA et AIR FRANCE ramène ces durées à 67 heures mensuelles (modulées toutefois sur moyen courrier suivant différents paramètres).

.../...

Les heures effectuées au-delà de 67 heures dans le mois sont donc rémunérées comme heures supplémentaires.

Des accords d'entreprise sont intervenus qui ont fixé des limites plus favorables que les limites réglementaires déterminées par le Code de l'Aviation Civile en ce qui concerne les temps de vol ou les repos ou l'introduction de notions absentes du Code (par exemple le temps de travail en vol ou le nombre d'étapes). Des compagnies régionales comme TAT, AIR LITTORAL, Brit'Air ou des Compagnies importantes de vol à la demande ont passé avec les organisations syndicales représentatives des accords précédemment contenus dans la Convention Collective du Transport Aérien Régional.

Des arrêtés autorisant des dérogations aux limites fixées par le Code de l'Aviation Civile sont intervenus dans le courant de l'année 1989.

Le Tableau figurant en page suivante résume le nombre de dérogations accordées aux principales compagnies concernées.

Globalement le nombre de demandes d'autorisations de vols déroga-toires demeure stationnaire depuis 1987.

Chaque autorisation a pour origine une demande détaillée d'une organisation professionnelle. Elle entraîne une enquête du Bureau Travail et Emploi de la DGAC qui le plus souvent a besoin de renseignements complémentaires nécessaires à une instruction complète du dossier.

Chaque fois, l'administration recueille l'avis des organisations syndicales et arrive souvent à obtenir un rapprochement des points de vue par des concessions acceptées mutuellement. Les autorisations sont le plus souvent assorties d'une demande de compte rendu d'activité.

S'agissant des exploitations réalisées par des équipages dans des conditions dérogatoires, la mise en service le 1er octobre 1989 du B 747-400 à long rayon d'action de la compagnie UTA pour la desserte de Singapour constitue une nouvelle étape.

Il s'agit en effet d'un nouveau type d'exploitation assuré par des vols sans escale d'une durée moyenne de 13 H - 13 H 30 impliquant pour les équipages de nouvelles conditions de travail.

La DGAC s'est montrée dès le début attentive aux conditions dans lesquelles la mise en service du B 747-400 allait être réalisée par les équipages et n'a accordé la dérogation, dans un premier temps, qu'à titre expérimental et pour une période limitée à trois mois. Le bilan en termes d'exploitation et sur le plan humain tiré à l'issue de cette première période d'exploitation s'étant montré satisfaisant, l'autorisation accordée a pu être reconduite.

Le suivi par la DGAC des conditions d'exploitation, à la lumière des éléments statistiques fournis par la compagnie et des enseignements tirés de l'expérience acquise, reste déterminant pour le renouvellement de la dérogation.

Autorisations données aux compagnies aériennes françaises (en nombre de décisions prises) de déroger aux règles du code de l'aviation civile relatives à la durée du travail des équipages.

Trois principales compagnies intéressées : Air France, UTA, Minerve.

	HIVER 1988-1989		ETE 1989		HIVER 1989-1990		ETE 1990	
(	Programmes (P)	Vols	P	VP	P	VP	P	VP
(		:ponctuels (VP):						
(AIR FRANCE	3	4	3	2	2	1	2	
(UTA	2	-	7	5	7	2	6	
(MINERVE	2	2	4	5	3	5	1	2

Saison IATA

Hiver : 1er novembre : 1er avril

Eté : 1er avril - 1er novembre

3. Les salaires

Dans le transport aérien bien plus encore que dans les autres modes de transport, l'échelle des rémunérations est très large et n'obéit à aucune logique. Les salaires des personnels navigants techniques progressent moins fortement mais régulièrement depuis 1987. Des minima sont garantis très souvent, soit par convention collective nationale (par exemple pour le travail aérien) soit par accord d'entreprise soit par convention conclue avec la Fédération Nationale Aéronautique en ce qui concerne les pilotes instructeurs d'aéroclubs.

Il est très difficile de connaître les salaires pratiqués par les compagnies aériennes ; le niveau de rémunération des pilotes notamment est un sujet tabou. Les informations dont dispose l'administration ne permettent pas de présenter l'éventail des rémunérations par fonction et par compagnie. Ainsi les bilans sociaux ne fournissent que des rémunérations moyennes. Cependant la revue "aviation et Pilote Privé" a fait paraître dans un tableau reproduit ci-dessous les salaires moyens pratiqués dans un certain nombre de compagnies : ceux-ci ne tiennent pas compte cependant des primes et indemnités diverses qui changent notablement certains de ces chiffres (par exemple pour Air-Inter).

COMPAGNIE	EMBAUCHE	CO-PILOTE 5 ANS	CDB DE BORD
Air France	28 089	44 498	60 386
Air Inter	19 449	29 252	43 021
UTA	24 000	37 000	51 000
Brit Air	NC	16 500	23 000
Air Littoral	NC	18 034	25 578
EAS	17 700	22 533	32 750
Uni-Air	17 200	19 000	32 000
Aéromaritime	NC	NC	NC
Air Provence	13 000	19 000	
ICS	25 850	28 700	31 700
Air Vendée	8 400	11 700	13 000
Airlec	12 250	13 405	18 200
Air Jet	17 500	18 900	25 000
Corse Air	20 000	25 000	30 000

.../...

COMPAGNIE	EMBAUCHE	CO-PILOTE 5 ANS	CDB DE BORD
Aigle Azur	11 000	13 000	16 400
Air Service Nantes	12 000	15 000	17 000
Alsair	NC	NC	NC

Les tableaux suivants résument les évolutions des salaires PNC et PNT à Air-France et Air Inter.

Air France

ANNEES	AUGMENTATIONS GENERALES	
	PNC	PNT
1982	8,1 %	8,16 %
1983	8,95 %	8,57 %
1984	4,5 %	4,79 %
1985	4,5 %	4,5 %
1986	0	0
1987	1,7 %	1,7 %
1988	2 %	2 %
1989	2,20 %	2,20 %

.../...

Air Inter

(=====)		
(ANNEES	:	AUGMENTATIONS GENERALES)
(-----)		
(	:	PNC : PNT)
(-----)		
(1982	:	7,88 % : 7,93 %)
(-----)		
(1983	:	8,95 % : 8,59 %)
(-----)		
(1984	:	4,55 % : 4,79 %)
(-----)		
(1985	:	4,50 % : 4,41 %)
(-----)		
(1986	:	0 : 0,21 %)
(-----)		
(1987	:	1,70 % : 1,62 %)
(-----)		
(1988	:	2,01 % : 1,77 %)
(=====)		

N'oublions pas enfin que la série de mouvements de grève déclenchée à UTA par le SNPNC avait pour objet essentiel la disparité des rémunérations surtout à l'embauche entre les anciens PNC et ceux recrutés après le 1er décembre 1989. Cet écart était chiffré à 25 % par l'organisation syndicale.

V La situation de l'emploi

1. Le marché de l'emploi :

La situation de l'emploi dans le transport aérien a radicalement changé depuis quelques années, notamment ce qui concerne **les personnels navigants techniques** : aujourd'hui le taux de chômage dans ce secteur est particulièrement faible mais les situations sont très différentes, pour ce qui est des pilotes, entre ceux qui détiennent certains titres, sont qualifiés et peuvent justifier d'une expérience et les autres. Ainsi les pilotes professionnels sans qualification de vol aux instruments et qui ne possèdent pas certains examens théoriques (notamment les certificats du pilote de ligne théorique) ou qui ne sont pas instructeurs se trouvent limités aux emplois de travail aérien qui sont saisonniers et où une expérience est souvent demandée. De même les pilotes professionnels hélicoptères se heurtent à des difficultés importantes et le marché de l'emploi est bloqué : en effet les employeurs souhaitent en général que les pilotes possèdent une expérience importante (environ 1 500 heures) du fait notamment des exigences des assurances ; par ailleurs les entreprises embauchent un nombre significatif de pilotes qualifiés de l'armée de l'air.

Signalons également le manque d'instructeurs dans les aéroclubs et les écoles de formation : en effet ceux-ci, lorsqu'ils le peuvent, préfèrent exercer dans une compagnie aérienne.

L'explosion actuelle du transport aérien est un phénomène dont l'ensemble des pays européens, que ce soit les pouvoirs publics ou la profession, n'avait pas mesuré l'importance : pour avoir aujourd'hui un nombre suffisant de pilotes il aurait fallu commencer la formation alors même que la situation de l'emploi était défavorable et que l'on se trouvait dans une conjoncture difficile où nombre de pilotes étaient au chômage. Conséquence de cette situation, la France a dû augmenter le nombre de validations et de dérogations concernant des pilotes titulaires de licences étrangères (américaines et canadiennes notamment) en attendant que les élèves actuellement en formation soient opérationnels en compagnie. Toutefois les validations et dérogations doivent être présentées par l'intermédiaire de compagnies et demeurent limitées dans le temps. Une instruction en date du 29 septembre 1989 fixe les modalités d'utilisation par les exploitants Français de transport public de personnels navigants techniques titulaires de licences non françaises : quel que soit le niveau des candidats, ceux-ci doivent bénéficier d'une formation complémentaire adaptée portant notamment sur la réglementation opérationnelle française et sur les méthodes et procédures utilisées par la compagnie. Un contrôle est fait par l'organisme de contrôle en vol dépendant de la Direction Générale de l'Aviation Civile qui peut exiger une formation supplémentaire ou supprimer la validation de licence.

.../...

La diversité des métiers est grande dans le transport aérien et les situations sont disparates. La profession de **personnel navigant commercial** attire beaucoup de jeunes gens : paradoxalement les grandes compagnies comme Air France, UTA et Air Inter ont des difficultés à trouver des candidats répondant à leurs exigences notamment en ce qui concerne la maîtrise des langues étrangères. Les compagnies ont mis en place des contrats de qualification pour former un certain nombre de jeunes. Pour ceux qui ne sont pas recrutés par les grandes compagnies, le parcours est assez difficile : la réglementation exige que, pour pouvoir exercer les fonctions de personnel navigant commercial, les intéressés soient titulaires d'un "Certificat Sécurité Sauvetage" (comprenant une partie théorique et une partie pratique) et qu'ils aient effectué dans un délai d'un an maximum après l'obtention de CSS un stage de 60 heures de vol dans une compagnie française ; les candidats ont en général beaucoup de difficulté à trouver une compagnie qui veuille bien les accueillir pour ce type de stage.

Quant au **personnel au sol** qui est une population beaucoup plus hétérogène, il n'existe pas de statistiques centrales permettant d'évaluer la population des demandeurs d'emploi. Il faut signaler cependant que les compagnies ont des difficultés pour trouver des mécaniciens avion formés : des campagnes régulières d'information dans les lycées seraient peut-être nécessaires pour orienter les jeunes vers ce type de formation assez mal connu. Air-France a fait des recrutements importants d'ouvriers en 1989.

En ce qui concerne les Personnels Navigants Commerciaux et les Personnels au Sol, le nombre de contrats saisonniers est toujours important notamment dans l'Affrètement en liaison avec l'accroissement du trafic à certaines périodes, situation qui appelle une vigilance particulière.

Citons également le cas d'Air Inter qui a augmenté ses effectifs de 9 % ; la compagnie a poursuivi l'embauche de cadres spécialisés ou sortis de grandes écoles pour les besoins notamment des secteurs informatiques et commerciaux.

2 - Evolution de la population active en 1989

Au 31 décembre 1989 la population active du Personnel Navigant s'élevait à 16 729 personnes (y compris les pilotes du travail aérien et des essais et réceptions) soit 2 822 de plus que l'année précédente. C'est le taux de croissance le plus important enregistré depuis 1985 (+ 15,9 %), année où l'on a commencé à noter une reprise des embauches. L'âge moyen des personnels navigants est en baisse, ce qui reflète les recrutements importants opérés ; paradoxalement cela a eu des conséquences néfastes sur les montants des pensions de retraite du fait des modes de calcul prenant en compte une moyenne des salaires.

Les effectifs ont énormément augmenté chez les **Personnels Navigants Commerciaux** (+ 14,2 % chez les stewards ; + 25,8 % chez les hôtesse). A Air France l'évolution est à peu près identique à ce qu'elle était l'année précédente. A UTA et à Air Inter l'évolution en pourcentage a été beaucoup plus importante. D'autres compagnies ont également procédé à des recrutements significatifs (Air-Liberté, Inter-Ciel-Service, TEA/France notamment) ; toutefois nombre d'entre elles ne proposent souvent que des contrats saisonniers.

Pour les **Personnels Navigants Techniques** l'évolution globale est à peu près identique à celle enregistrée en 1988 ; il faut toutefois noter une augmentation importante des effectifs employés dans le travail aérien (+ 16,8 %). Comme l'année dernière les compagnies manquent cruellement de commandants de bord. En ce qui concerne les grandes compagnies, les recrutements de personnels navigants techniques ont été importants surtout à Air France et à UTA.

Il convient de souligner les difficultés qu'ont les compagnies aériennes de 3ème niveau à fidéliser leurs personnels navigants techniques attirés par de plus grandes compagnies, alors même que des frais importants ont dû être engagés dans la formation de ces personnels (notamment pour les qualifier sur les différents types de machines).

.../...

Le tableau ci-dessous montre les effectifs des principales compagnies
au 31/12/89

	SOL	PNT	PNC	TOTAL
(AIR INTER	7 441	858	1 751	10 050
(BRIT'AIR	145	121	48	314
(TAT	975	277	274	1 526
(AIR LITTORAL	318	199	65	582
(AIR VENDEE	50	28	0	78
(EUROPE AERO SERVICE	412	129	129	670
(DIVERS (estimation)	280	583	552	1 415
(TOTAL	9 621	2 195	2 819	14 635
(AIR FRANCE *	31 061	2 236	5 760	39 057
(UTA *	5 492	395	954	6 841

* Pour Air France et UTA les agents hors Métropole (expatriés-locaux-
personnel détaché) sont comptabilisés.

.../...

Effectifs des personnels employés dans l'aéronautique civile
au 31.12.89

	SOL	PNT	PNC	TOTAL
(Transport aérien	15 113	2 590	3 773	21 476
(sauf AIR FRANCE				
(Total transport aérien	46 174	4 826	9 533	60 533
(avec Air-France (métropole)				
(Travail aérien	810	1 050	-	1 860
(Aéroports sauf ADP	3 317			3 317
((estimation)				
(Activités diverses sur les	12 000			12 000
(aéroports (commerces, etc..)				
(Aéroports de Paris	5 890			5 890
(Manutention Aéroportuaire	4 324			4 324
((estimation)				
(Total général	72 515	5 876	9 533	87 924

.../...

IV LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Le pourcentage de la masse salariale consacré par les compagnies aériennes à la formation continue des personnels est beaucoup plus important que la moyenne nationale et augmente d'année en année. A Air-France ce pourcentage est de 10,89 % ; à UTA il est de 13,50 % (contre 10,71 % l'année précédente) ; à Air Inter il est de 19,40 %. On peut aussi citer quelques compagnies de 3ème niveau :

TAT	9,47 %
AIR LITTORAL	11,52 %
EUROPE AERO	13 %
SERVICE	
BRIT'AIR	29,32 %

La plus grande partie de ces sommes concerne la formation continue des personnels navigants techniques (maintien des compétences, qualifications de type notamment).

1. Les personnels navigants techniques

L'une des préoccupations essentielles des milieux aéronautiques est, comme on l'a déjà souligné plusieurs fois, la pénurie actuelle de pilotes qualifiés. Nous ne reviendrons pas sur les raisons de cet état de fait ; les prévisions dans ce domaine étaient très difficiles de même qu'elles le demeurent pour l'avenir : ainsi, rompant avec l'optimisme ambiant, une étude récente de Paribas montre que le transport aérien pourrait connaître un retournement du marché du fait par exemple d'une récession économique, d'un nouveau choc pétrolier, d'une chute de commandes d'avions. Autant dire qu'il s'agit là d'un problème délicat et que, au delà de 2 à 3 ans, la situation est à nouveau incertaine.

Le problème de la pénurie de personnels navigants techniques a été débattu plusieurs fois au Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande dans le courant de l'année 1989 ; à l'initiative du Ministre une table ronde réunissant l'administration, les transporteurs et les écoles de formation s'est tenue le 20 juillet 1989.

A la lumière de ces travaux il est apparu indispensable que tous les transporteurs intéressés participent à l'effort commun de formation et partagent équitablement la charge financière globale.

Ceci a fait l'objet d'une circulaire de la Direction Générale de l'Aviation Civile en date du 29 septembre.

Cette circulaire concerne les principales entreprises de transport aérien public : sont exclues notamment les compagnies exploitant des petits avions ainsi que les compagnies de transport par hélicoptère.

.../...

Lors de la présentation des dossiers au Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande, dans le cadre notamment d'un renouvellement d'autorisation, d'une création de ligne ou de la mise en service d'un nouvel appareil, l'administration prendra en compte l'effort de formation fourni par la compagnie : un effort de formation insuffisant pourra être opposé par le Conseil à la compagnie comme argument pour ne pas satisfaire la demande présentée.

Les entreprises ont dû fournir à l'administration un plan de formation des personnels navigants techniques couvrant une période d'au moins 3 ans. Chaque année le point sera fait sur sa réalisation et le programme initial sera révisé.

Les entreprises doivent consacrer chaque année une enveloppe financière à la formation du PNT, calculée par rapport à un taux de référence fixé par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Bien entendu ce qui est considéré comme relevant de la Formation Continue n'entre pas dans le calcul de cette enveloppe financière (par exemple les qualifications de type, le maintien des compétences, l'adaptation en ligne).

En avril 1990, 31 compagnies avaient présenté un plan de formation pour un montant total de 451,658 MF.

Jusqu'en 1987, seul l'Etat avait en charge la formation ab-initio des élèves pilotes. Air France en premier, suivie ensuite par Air Inter, UTA et peut-être bientôt par TAT se sont lancés également dans des sélections d'élèves répondant à certaines conditions d'âge et de diplôme (en général bac + 2 scientifique ou technique) ; la compagnie prend elle-même en charge tout ou partie de la formation. De 1989 à 1991, c'est environ 450 à 500 pilotes par an qui devraient être ainsi formés soit par l'Etat soit par les compagnies.

L'Etat a recruté, en 1989, 140 élèves pilotes de transport contre 30 les années précédentes ; 180 élèves seront recrutés en 1990. Contrairement aux autres pays européens, la France est le seul pays où l'Etat assure lui-même la formation d'un certain nombre de pilotes et l'effort financier est très important. Toutefois les programmes de formation ont été profondément remaniés dans le courant de l'année : les élèves, après avoir préparé à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile les certificats du pilote de ligne théorique, sont formés au pilote professionnel pratique avec qualification de vol aux instruments. Ils sont ensuite recrutés par les compagnies et amenés au niveau correspondant à l'exploitation de celles-ci puis ultérieurement au brevet de pilote de ligne.

L'Etat assume également, entre autres, la formation des instructeurs d'aéroclubs au Centre de Grenoble et organise tous les examens théoriques du personnel navigant.

En 1989, la Compagnie Air-France a pris en charge la formation d'environ 140 élèves ab-initio qui sont répartis entre les centres de l'Etat et différentes écoles privées telles que l'Institut Aéronautique Amaury de la Grange ou le CIPRA. La compagnie organise des concours tous les deux ou trois mois.

.../...

Air-France recrute également des titulaires de BTS, DUT ou de diplômes d'ingénieurs en vue de leur donner une formation d'ingénieur navigant (INAC) et de les convertir comme copilote dans quelques années. Ainsi, en 1989, 65 INAC ont été sélectionnés.

Air-Inter forme depuis 1989 une vingtaine de pilotes ab-initio et UTA une soixantaine.

Le 4 août 1989 Air-Inter et toutes les organisations syndicales du PNT ont signé un accord sur l'évolution de carrière des officiers mécaniciens navigants : cet accord prévoit que tous les OMN qui le souhaitent et en ont la compétence pourront se reconvertir au métier de pilote en suivant une formation à la charge exclusive de la compagnie ; 129 OMN ont manifesté le désir de bénéficier de cette formation. D'autre part un ensemble de mesures sociales profitera à ceux qui ne deviendront pas pilotes et qui se trouveraient ultérieurement en sureffectif.

Les compagnies qui ne peuvent investir dans la formation totale d'un pilote prennent souvent en charge la fin de la formation pratique de candidats déjà titulaires d'un pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments et possédant les certificats du pilote de ligne théorique.

Certaines compagnies développent leurs propres centres ou écoles de formation : ainsi en est-il de TAT (avec le CIPRA) d'Air-Littoral (avec l'Ecole Supérieure des métiers de l'aéronautique) ou de Brit'Air qui cherche à créer son propre centre de pilotage pour ATR 42.

2. Le personnel au sol

En ce qui concerne les mécaniciens, seule la compagnie AIR FRANCE s'en préoccupait au niveau de son lycée technique de VILGENIS. Cependant AIR INTER a également organisé en 1989 pour la 1ère fois des formations ab initio pour plus de 60 personnes.

Quoiqu'il en soit seule l'Armée de l'Air constitue le réservoir dans lequel puisent toutes les compagnies y compris celles de 3ème niveau. Les autres lycées techniques de l'Education Nationale, qui forment des mécaniciens avions aussi bien pour les avionneurs que pour les exploitants, ne semblent pas couvrir les besoins. Une partie de l'offre d'emploi n'est pas satisfaite et une réflexion est nécessaire à ce niveau qui devrait impliquer l'industrie aéronautique comme le transport aérien, demandeurs l'un comme l'autre d'une main d'oeuvre de techniciens spécialisés.

3. Activités de formation assurées par la Direction Générale de l'Aviation Civile au bénéfice du personnel navigant professionnel

Le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT) ainsi que l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) sont chargés de ce type d'activité au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile. L'ENAC assure les formations théoriques ; le SFACT, quant à lui, assure les formations pratiques "avion" dans ses 8 centres de formation :

.../...

- le centre national de Saint-Auban sur Durance pour le vol à voile

- les centres écoles de Saint Yan et de Montpellier, ainsi que les centres nationaux de Biscarosse, Carcassonne, Grenoble, Melun, Muret pour le vol à moteur. La charge de travail de ces centres a considérablement augmenté depuis 1988 car ils assurent tout ou partie de la formation des élèves recrutés par AIR FRANCE et des élèves pilotes de transport (EPT) recrutés par l'Etat.

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

La Direction Générale de l'Aviation Civile organise également les épreuves théoriques et pratiques des examens du personnel navigant. Le tableau ci-dessous fait apparaître le nombre de titres délivrés lors des examens en vol du personnel navigant depuis 1985.

EXAMENS PRATIQUES DU PERSONNEL NAVIGANT

ANNEE	1985	1986	1987	1988	1989
Pilote Professionnel Avion	220	264	230	327	516
IFR/AVION	242	262	338	471	545
Epreuve Pratique Avion *	-	-	-	-	43
Pilote Professionnel 1ère classe	101	134	140	165	193
Pilote de Ligne	58	115	89	111	196
Mécanicien Navigant	72	51	29	24	45
Ingénieur Navigant de l'Aviation Civile	-	5	18	50	14
Pilote Professionnel Hélicoptère	16	31	28	20	64
IFR/Hélicoptère	24	12	7	10	19
Pilote de Ligne/Hélicoptère	1	6	10	-	3
TOTAL	734	882	889	1 177	1 638
	(+2,5 %)	(+ 20%)	(+ 1 %)	(+32,7%)	(+39,4%)

* L'organisation de cette épreuve pratique est une conséquence de la réforme des licences du personnel navigant.

VII LES REGIMES DE RETRAITE

Le Ministre chargé des Transports exerce la tutelle de deux Caisses de retraite complémentaire, créés sur les fondements de l'article L 731.1 du Code de la Sécurité Sociale.

Il s'agit de la **Caisse de Retraite du Personnel au Sol de la Compagnie Air France** dont le premier règlement de retraite a été approuvé par arrêté du 14 mars 1951 et de la **Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile**, dont le règlement de retraite a été approuvé pour la première fois par arrêté du 7 janvier 1952.

Le régime de retraite de la **Caisse du Personnel au Sol d'Air France** a été modifié le 1er janvier 1987. Des mesures ont été prises afin de redresser un équilibre compromis entre les recettes et les dépenses du régime. En effet l'augmentation du nombre des pensionnés par rapport au nombre des cotisants entraînait à moyen terme l'extinction du fonds de réserve.

Pour assurer la pérennité du régime, des efforts importants ont été demandés tant aux actifs, qu'aux retraités et qu'à la compagnie elle-même. L'action de ces mesures s'étendra sur dix ans et devrait permettre de sauvegarder le régime.

La Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile (CRPNAC) reçoit l'affiliation des personnels navigants professionnels de l'Aéronautique Civile inscrits sur les registres spéciaux et qui exercent la profession de navigant de manière habituelle à titre d'occupation principale. Elle couvre le risque vieillesse et le risque assurance en cas d'accident aérien en service ou en cas de maladie imputable au service.

Le nombre des actifs cotisants a fortement progressé en 1989. Le taux de variation des effectifs dans les différents domaines de l'activité aéronautique est le plus fort depuis la création de la Caisse.

Au 31 décembre 1989 on décomptait 16 857 cotisants et 5 624 retraités dont 1 374 réversions. On constate sur ce point une poursuite de l'augmentation de la variation du nombre de prises de retraite. Cette augmentation est cependant régulière depuis une dizaine d'années.

L'âge d'entrée en jouissance, qui atteint 54 ans 9 mois, est également en légère augmentation pour les pensions directes.

Le mécanisme de réévaluation des pensions de la CRPNAC a rencontré quelques difficultés au cours de l'année 1989. Mis en place en 1984, alors qu'une forte période de chômage sévissait dans la profession, il n'intégrait pas l'éventualité d'une baisse de la moyenne des salaires due paradoxalement à l'entrée successive de nouveaux venus dans la profession.

Le mécanisme est actuellement en voie de modification afin d'intégrer ces données nouvelles. Une réflexion plus approfondie aura lieu dans les mois qui viennent sur l'avenir du régime.

.../...

VIII L'EUROPE AERIENNE

Un certain nombre de domaines (concurrence, droits de trafic, aspects techniques, financiers et sociaux) sont d'ores et déjà abordés dans les discussions sur l'élaboration de nouvelles règles visant à construire l'Europe aérienne.

Parmi ces domaines deux intéressent plus particulièrement le plan social :

- la reconnaissance mutuelle des licences des personnels navigants techniques et l'intégration dans la réglementation européenne future des normes internationales existantes.

- les limitations des durées de vol des équipages et les repos

1 - Vers des licences européennes :

La DGAC estime nécessaire, pour maintenir un niveau de sécurité suffisant, de définir un système global et homogène comprenant à la fois des critères techniques et médicaux ainsi qu'un système de contrôle d'encadrement et de formation continue. Ces exigences font l'objet d'une "charte de la position de principe française" qui a servi de document de travail à la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC).

A l'heure actuelle la CEAC et la Commission de Bruxelles ont accepté un programme commun pour le Pilote de Ligne.

En attendant la mise en place d'une réglementation homogène, les validations de licence européennes font l'objet d'un examen au coup par coup en tenant compte de l'expérience professionnelle du candidat et du souci d'un niveau de sécurité équivalent ; les intéressés doivent également avoir satisfait aux épreuves d'un examen portant sur la réglementation nationale.

Pour ce qui est des personnels autres que les pilotes, la CEAC devrait traiter le problème des mécaniciens navigants dans les mois à venir. En ce qui concerne les PNC il n'y a pas de groupe existant au niveau CEAC : actuellement tous les pays n'ont pas un titre comparable au Certificat Sécurité Sauvetage et dans certains cas il appartient aux compagnies seules de former et contrôler leurs personnels. Pour les mécaniciens sol, à l'inverse, nous ne délivrons pas de licence là où d'autres pays le font.

2. Les limitations des durées de vol des équipages et les repos :

La Commission de Bruxelles travaille à un projet de règlement couvrant le personnel navigant technique des transporteurs établis dans un Etat membre de la Communauté et des transporteurs établis dans un pays tiers et opérant dans l'espace aérien intérieur de la Communauté.

Pour l'instant les règles concernant les personnels navigants commerciaux sont renvoyés à un texte ultérieur.

.../...

Parallèlement, et débordant le cadre de la Communauté, le Joint Aviation Authorities (JAA), dont le travail avait porté jusque là sur la certification, a mis sur pied un groupe "opérations", au sein duquel se tiennent des réunions concernant les limitations de temps de vol et de repos des équipages engagés dans des opérations de transport commercial, envisagées sous l'angle de la sécurité.

Cette approche est nouvelle et permet peut-être d'envisager des développements ultérieurs, dans la mesure où de telles limites impliqueraient non plus seulement les seuls salariés, (ne s'agissant plus de conditions de travail) mais l'ensemble de la population des PNT professionnel quel que soit leur statut social.

Plusieurs réunions ont permis à la Commission de Bruxelles de prendre contact avec le sous groupe du JAA afin d'envisager dans quelle mesure il était possible de prendre des décisions compatibles.

3. Comité Paritaire

La mise en oeuvre d'un comité paritaire appelé à connaître de l'ensemble des problèmes sociaux relatifs au Transport Aérien, différée par les difficultés persistantes au sein de certaines organisations susceptibles de siéger, devrait intervenir sans délai sur la demande insistante de la France.

