

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 avril 1967.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif
aux conditions de nationalité exigées du personnel navigant
professionnel de l'aéronautique civile,

Par M. AUGUSTE PINTON,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le texte du projet de loi soumis à votre examen appelle de la part de votre Rapporteur de la Commission des Affaires économiques et du Plan un certain nombre d'observations portant à la fois sur *la forme* et sur le fond.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Puzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 2051, 2259 et in-8° 650.

Sénat : 185 (1966-1967).

En effet, entre l'adoption de ce texte par l'Assemblée Nationale, le 20 décembre 1966, après une discussion assez brève, et le moment où vous avez à l'examiner vous-même, est paru, au *Journal officiel* du 9 avril 1967, le décret n° 67-333 portant revision du Code de l'Aviation civile et commerciale. Cette parution nous oblige bien évidemment à modifier dans la forme le texte voté par l'Assemblée Nationale pour tenir compte, en particulier, de la numérotation nouvelle des articles. Vous n'ignorez pas, en effet, qu'en raison des articles 34 et 37 de la Constitution, il est désormais nécessaire de tenir compte, dans ce genre de codification, de la part respective des dispositions législatives et réglementaires.

Par ailleurs, s'il n'est pas apparu utile de faire référence à l'article L. 421-2 (ancien article 147 du Code) étant donné que les activités ressortissant au transport aérien et au travail aérien sont expressément visées par le texte, il semble, en revanche, indispensable de prévoir dans l'énumération l'article 421-1 (ancien article 146), relatif à la qualité de navigant professionnel, ainsi que l'article L. 410-1 (ancien article 26), aux termes duquel « les brevets de commandant ou de pilote pour les aéronefs français qui font des trajets internationaux ne peuvent être accordés qu'à des Français. »

Quant au fond de la question, nous notons, tout d'abord, qu'il ne peut aujourd'hui être question d'autoriser nos compagnies aériennes à recruter des pilotes originaires de l'Europe des Six sur la simple présentation de leurs diplômes nationaux, compte tenu du très haut niveau de connaissances et d'aptitudes que nous exigeons nous-mêmes de nos compatriotes ; il ne faut d'ailleurs pas oublier que les élèves étrangers sont très libéralement admis à participer aux stages de formation de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile.

Le projet de loi qui vous est soumis n'aura donc d'effet immédiat qu'en ce qui concerne les étrangers ressortissants du Marché commun, *titulaires de diplômes français*, et il faut bien admettre qu'une telle restriction — si justifiée soit-elle — ne va guère dans le sens des dispositions du Traité de Rome relatives à la libre circulation des travailleurs salariés.

Nous noterons toutefois qu'en dehors des étrangers titulaires des brevets français, susceptibles, en conséquence, d'être engagés par nos compagnies dès l'adoption du texte, quelques autres sont actuellement employés par nos transporteurs aériens ; en effet, la Convention de Chicago, qui a créé l'O. A. C. I., a prévu la possibilité pour des pilotes de faire valider leurs licences dans un autre pays sous certaines conditions, à vrai dire très restrictives.

Quoi qu'il en soit, les observations que nous venons de faire concernant la portée immédiate de ce projet de loi ne doivent pas faire perdre de vue les répercussions qu'il ne manquera d'avoir à moyen ou à long terme, même dans l'hypothèse où un accord européen concernant les diplômes ne pourrait être rapidement conclu.

Deux éléments joueront en effet dans ce domaine : notre déficit en personnel navigant et la prime que constitue, en quelque sorte, la différence de rémunération entre nos pilotes et ceux des pays voisins.

Le développement spectaculaire du trafic aérien qui s'est encore accéléré depuis trois ans et l'apparition d'une nouvelle génération d'appareils ont conduit, en effet, les compagnies à *renforcer de manière importante leurs effectifs en personnel navigant*. Or, cette augmentation de la demande s'est manifestée au moment même où, pour un certain nombre de raisons, dont un certain malthusianisme de la profession, les promotions de pilotes se trouvaient réduites dans des proportions importantes. Ce déséquilibre entre les besoins et les effectifs disponibles a atteint une telle acuité qu'elle a conduit une de nos sociétés à aller jusqu'à recruter des pilotes instructeurs, mesure qui a contribué encore, on s'en doute, à aggraver la situation !

Les compagnies françaises de transport aérien envisagent donc de faire appel, au besoin, à du personnel étranger disposant d'une formation technique suffisante pour aborder le dernier stage de formation de l'E. N. A. C. (dit stage B) et devenir ainsi pilote de ligne en dix-huit mois environ. Cette situation, bien connue dans les milieux aéronautiques de l'Europe des Six, risque de susciter d'autant plus de candidatures que les traitements des commandants de bord et mécaniciens navigants restent dans notre pays supérieurs de 10 à 20 % à ceux offerts par les compagnies aériennes des pays voisins (1).

Votre Commission, qui a tenu à entendre les représentants du Syndicat du personnel navigant, ne voit pas d'inconvénient à un tel élargissement du recrutement dans le cadre de l'Europe des Six, mais elle ne voudrait pas, pour autant, que la possibilité ainsi ouverte aux compagnies aériennes françaises ne les amène à rechercher de préférence des pilotes étrangers pour la seule raison qu'elles pourraient leur accorder une rémunération moins importante qu'à nos nationaux.

(1) Cf. Rapport n° 25, de M. Coudé du Foresto, sur le budget de l'Aviation civile pour l'exercice 1967.

En conséquence, et sans ignorer que le Gouvernement pourra peut-être arguer du caractère réglementaire de cet amendement, elle vous propose de compléter l'article unique du projet par *un deuxième alinéa*, ainsi rédigé : « Les personnels des États membres recrutés par les compagnies aériennes françaises bénéficieront des mêmes rémunérations et avantages sociaux complémentaires que les personnels de nationalité française ».

*
* *

Ces remarques faites, nous désirons attirer l'attention de votre Assemblée sur le fait que *ce texte*, en apparence mineur, revêt en réalité *une signification très importante*, étant un des premiers à aborder à la fois le problème de *la libre circulation des salariés à l'intérieur de l'Europe des Six* et celui de l'équivalence de diplômes.

Pour le personnel navigant, la question est réglée dans le cadre de ce projet de façon définitive, en ce qui concerne la nationalité, mais d'une manière qui ne peut être à notre avis que provisoire pour les brevets à posséder. Il est bien évident, en effet, qu'exiger d'un Italien ou d'un Allemand un diplôme français peut être aujourd'hui indispensable mais ne répond pas à l'esprit du Traité de Rome, car cette obligation maintient une véritable ségrégation à l'intérieur du Marché commun. Il faudra donc trouver sur ce point une solution plus générale consistant, par exemple, dans l'obligation pour les pilotes de satisfaire à des conditions de qualification définies au plan européen ; le même problème se posera, d'ailleurs, demain pour les médecins, les avocats ou toute autre personne dont l'exercice de la profession est conditionné par la possession d'un diplôme.

Cette question, comme celle de l'installation des commerçants, artisans et industriels, a d'ailleurs été déjà longuement étudiée par le Comité économique et social de la Commission de Bruxelles sans qu'une solution acceptable ait pu jusqu'ici être trouvée.

Vous voyez donc que le texte soumis aujourd'hui à votre examen n'est, en fait, qu'un aspect d'un problème infiniment vaste et complexe, sans doute plus difficile à régler que celui de l'Union douanière et qu'il est indispensable de résoudre si l'on veut progresser dans la voie de l'intégration sociale et politique de l'Europe, que nous considérons comme fondamentale.

Enfin, vous voudrez bien permettre à votre Rapporteur de rappeler que *le déficit en personnel navigant aérien* évoqué ci-dessus, l'a conduit à poser à M. le Ministre de l'Equipement, alors chargé des transports, dès le 25 février dernier, *une question écrite* dans laquelle il lui demandait en particulier s'il ne serait pas possible d'envisager un allègement des épreuves théoriques d'admission à l'Ecole de Saint-Yan où les jeunes élèves pilotes suivent leur premier stage de formation. Il lui était apparu, en effet, qu'en raison du grand nombre des jeunes gens qui sont éliminés en cours de stage, principalement pour inaptitude physique, il serait souhaitable de partir de la base humaine la plus large possible pour, à la fois, ne pas décourager à l'avance les candidats et disposer d'effectifs en rapport avec nos besoins.

*
* * *

En conclusion, votre Commission vous propose d'adopter, sous réserve de l'amendement ci-dessous, le texte du projet de loi voté par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article unique.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Pour l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel des catégories « transport aérien » et « travail aérien » définies aux articles L. 421-1 et R. 421-1 du Code de l'aviation civile, les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-1, du 1° de l'article L. 421-4, de l'article L. 421-5 et de l'article R. 421-4 ne sont pas applicables aux ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne, sous réserve de réciprocité de la part des pays intéressés.

Les personnels des Etats membres recrutés par les compagnies aériennes françaises bénéficieront des mêmes rémunérations et avantages sociaux complémentaires que les personnels de nationalité française.

ANNEXE

Extraits des dispositions du décret n° 67-333 du 30 mars 1967 portant révision du *Code de l'Aviation civile et commerciale* (visées par le présent projet de loi).

Article L. 421-1 (anciennement 146).

La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

Le commandement et la conduite des aéronefs (section A) ;

Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef (section B) ;

Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes (section C) ;

Les services complémentaires de bord comprennent, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien (section D).

Article R. 421-1 (anciennement 148).

Pour l'application du présent livre :

1° Les essais et réceptions se définissent :

a) Essais :

Toutes épreuves, exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs. Ces épreuves portent sur la cellule, les organes moteurs et généralement tous instruments, machines, équipements et aménagements concourant à la marche et à la conduite des aéronefs. Elles portent également sur la sécurité et le confort de l'équipage et des passagers ;

Elles s'appliquent aux aéronefs qui possèdent la qualité de prototype ou de tête de série, ou qui comportent un élément nouveau de nature à affecter leurs qualités de vol ou leurs performances.

b) Réceptions :

Toutes épreuves de vérification en vol, prévues par les règlements ou conventions, et portant sur les aéronefs et matériels aéronautiques de série.

2° Le transport aérien se définit :

Toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste ou de marchandises.

3° Le travail aérien se définit :

Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux 1° et 2° ;

Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

Article L. 410-1 (anciennement 26).

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui sont déterminées par le Ministre chargé de l'Aviation civile.

Les brevets de commandant ou de pilote pour les aéronefs français qui font des trajets internationaux ne peuvent être accordés qu'à des Français.

Article L. 421-2 (anciennement 147).

Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une des trois catégories suivantes :

- I. — Essais et réceptions.
- II. — Transport aérien.
- III. — Travail aérien.

Article L. 421-4 (anciennement 151).

Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- 1° *Etre de nationalité française ;*
- 2° *Etre titulaire des brevets ou certificats déterminés par décret et d'une licence en état de validité ;*
- 3° *N'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.*

Article L. 421-5 (anciennement 152, 1^{er} alinéa).

Les personnes qui n'ont pas la nationalité française et qui sont admises à exercer une activité professionnelle dans la métropole ou les Départements et Territoires d'Outre-Mer peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article L. 421-1 au personnel navigant de l'aéronautique civile.

Article R. 421-4 (anciennement 152, 2^e alinéa et suivants).

L'autorisation d'exercer une activité professionnelle en métropole ou dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer susceptible d'être accordée aux personnes n'ayant pas la nationalité française par application de l'article L. 421-5 fait l'objet dans chaque cas particulier d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi par :

Le Ministre des Armées pour la catégorie Essais et réceptions ;
Le Ministre chargé de l'Aviation civile, pour les catégories Transport aérien et Travail aérien.

A titre exceptionnel, leur inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté contresigné :

Par le Ministre des Affaires étrangères, le Ministre chargé de l'Aviation civile et le Ministre des Armées, pour la catégorie Essais et réceptions ;

Par le Ministre des Affaires étrangères et le Ministre chargé de l'Aviation civile, pour les catégories Transport aérien et Travail aérien.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Sous réserve de réciprocité de la part des pays intéressés, pour l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel des catégories « transport aérien » et « travail aérien » définies aux articles 147 et 148 du Code de l'Aviation civile, les dispositions du 1° de l'article 151 et de l'article 152 ne sont pas applicables aux ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne.