

T A B L E R O N D E

SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

(Bruxelles, 10 - 11 - 12 décembre 1963)

Résumé des débats concernant le thème A :

"HARMONISATION ET COORDINATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL"

- I. La majorité des participants estiment que l'harmonisation et la coordination sont nécessaires. Les raisons avancées concernent notamment la concurrence, des considérations d'ordre social, la sécurité des transports ou plusieurs de ces divers facteurs en même temps.
- II. La question des priorités à accorder à l'harmonisation et à la coordination a été examinée à fond. Nombreux sont ceux qui estiment qu'étant donné la nature des choses, il est impossible sans avoir harmonisé préalablement les divers secteurs des transports, d'entreprendre la coordination des conditions de travail entre les différents secteurs. D'autres considèrent qu'il convient certes de donner la priorité à l'harmonisation, à la condition toutefois que pendant l'harmonisation l'on s'efforce constamment et avec tous les moyens de faire en sorte que les différences déjà existantes et qui ne sont certes pas négligeables entre les divers secteurs ne s'accroissent pas et que l'on s'efforce au contraire de les réduire sans toucher aux avantages sociaux existants ou sans freiner le progrès social. Les employeurs des chemins de fer estiment cependant que la coordination devrait de toute façon bénéficier d'une priorité absolue. En revanche, les représentants des employeurs de la navigation intérieure, à savoir ceux de Belgique, de la République Fédérale

d'Allemagne, de la France et des Pays-Bas insistent sur l'impossibilité d'une coordination, étant donné les aspects spéciaux dans ce secteur particulier des transports.

Les employeurs des transports par route sont d'avis que les difficultés en matière de coordination sont extrêmes et qu'il faudra que des progrès considérables soient enregistrés dans le domaine de l'harmonisation pour qu'il soit possible d'aborder efficacement le problème de la coordination.

III. Le rapport d'ensemble présenté par le rapporteur a servi de base à un échange de vues portant sur les points suivants :

1. Composition des équipages et nombre des effectifs des divers modes de transport;
2. Durée de conduite pour les chauffeurs dans les transports par route et durée du service de barre dans la navigation intérieure;
3. Durée de travail et de repos en général;
4. Régime des heures supplémentaires;
5. Mesures de contrôle.

IV. Un très grand nombre de propositions utiles et de suggestions ont été faites au cours du débat. Les représentants soulignent également certains aspects particuliers, notamment les problèmes qui découlent de la coexistence d'entreprises de nature et d'ampleur très différentes. Toutefois, faute de temps, toutes ces propositions, ces suggestions et tous ces aspects n'ont pu être examinés en détail. Après discussion du rapport, les participants à la conférence auront la possibilité de présenter par écrit leurs autres observations éventuelles avant le 31 janvier 1964 au plus tard.

V. Diverses propositions ont été faites pour établir dans les meilleurs délais un inventaire complet des conditions de travail pour chaque mode de transport, comme cela a déjà été fait dans le projet pour les transports par route. On a fait observer que cet inventaire doit être dressé rapidement pour les trois secteurs des transports, au plus tard avant la fin de 1964.

VI. En outre, les représentants des travailleurs ont demandé à la Commission de créer une commission tripartite composée de représentants des employeurs, des travailleurs et des gouvernements, afin d'examiner de plus près cette documentation et d'aider la Commission à élaborer les mesures d'exécution relatives aux propositions que la Commission a faites en mai 1963 et qui, selon celle-ci, doivent entrer en vigueur dès le 1er janvier 1965. Les employeurs des transports par chemin de fer demandent également la création d'une commission unique qui doit pouvoir se subdiviser aussi en trois sous-groupes et qui pourra assister la Commission dans l'élaboration de mesures d'exécution appropriées. Les employeurs de la navigation intérieure font valoir qu'en cas de constitution d'une commission unique, les trois modes de transport devraient y être représentés. En revanche, les employeurs des transports par route demandent la création de trois commissions distinctes, chacune s'occupant d'un mode de transport.

Parmi les représentants gouvernementaux présents, qui ont déclaré expressément ne pas pouvoir engager la responsabilité de leur gouvernement dans cette affaire, l'un s'est prononcé à titre personnel pour la création de trois commissions distinctes, un autre, toujours à titre personnel, pour la constitution d'une commission pouvant être subdivisée en trois sous-groupes cependant en ayant manifesté sa préférence pour un examen de l'ensemble des problèmes sociaux, c'est-à-dire pour tous les secteurs, y-compris les transports. Les autres représentants gouvernementaux présents, tout en adoptant une attitude positive en ce qui concerne des consultations tripartites n'ont pas voulu se prononcer sur la meilleure procédure à suivre;

pour des motifs juridiques et pour d'autres raisons tenant à la création éventuelle d'une ou de plusieurs commissions permanentes, ces représentants gouvernementaux ont penché également pour des entretiens tripartites ad hoc.

VII. La plupart des participants ont surtout envisagé les problèmes de la durée du travail au sens large du mot et ont reconnu une priorité aux transports internationaux. Du côté des travailleurs, on a fait valoir que dans le domaine des transports par route l'application de l'accord AETR doit constituer une première étape.

VIII. Enfin, il a été reconnu unanimement qu'en ce qui concerne le régime des conditions de travail sur la base de normes communautaires il est nécessaire de procéder à un contrôle effectif de l'observation des réglementations.

T A B L E R O N D E
SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS
(Bruxelles, 10 - 11 - 12 décembre 1963)

Résumé des débats concernant le thème B :

"FORMATION PROFESSIONNELLE ET EMPLOI"

Le rapport a été discuté dans ses points essentiels. Les participants ont l'occasion d'introduire par écrit des rectifications et observations jusqu'au 31 mars 1964.

Les points suivants ont été traités:

- 1) Les systèmes d'enseignement dans les pays de la C.E.E.
- 2) Nécessité d'uniformisation des exigences en matière de formation professionnelle (principe n° 8).
- 3) Description uniforme des exigences de base pour l'admission aux différents niveaux de formation professionnelle (monographies).
- 4) Possibilités de perfectionnement.
- 5) Mesures en prévision de modifications structurelles éventuelles.
- 6) Etablissement de prévisions en matière de besoins de main-d'oeuvre.
- 7) Formation de base (enseignement élémentaire) des enfants des bateliers.

La compétence de la C.E.E. dans le domaine de la formation professionnelle résulte des articles 118 et 128. L'objectif est de réaliser un développement harmonieux tant des économies nationales que du Marché commun. Dès lors, une harmonisation de la formation professionnelle dans différents domaines a été jugée nécessaire.

I. Les différents systèmes de formation

- a) Formation scolaire (écoles à temps plein avec formation théorique et pratique),
- b) Formation dans l'entreprise avec enseignement parallèle dans des écoles professionnelles,
- c) Formation dans l'entreprise et enseignement scolaire partiel,
- d) Formation exclusivement dans l'entreprise.

Il a été constaté que tous les systèmes présentent des avantages et des inconvénients. Il n'est toutefois pas aisé de les modifier sans mettre en danger le rendement des différentes économies nationales. Ils sont en effet trop fortement modelés par la structure historique, économique et sociale, et ancrés dans la législation nationale. Il est dès lors indiqué de ne pas prendre des mesures dirigistes dans ce domaine. Chaque pays peut régler la mise en oeuvre de la formation professionnelle à sa propre convenance.

II. Pour des raisons humaines, techniques, sociales et professionnelles, ainsi que pour des motifs de sécurité du trafic et dans l'intérêt d'une libre circulation ultérieure, il conviendra d'établir des exigences uniformes pour les différents niveaux de formation professionnelle (principe 8). A cet effet, il y aura lieu d'établir des conditions minimum qui devront être remplies à l'avenir par ceux qui veulent subir un examen dans le but d'obtenir un diplôme. Ce diplôme sera reconnu sur le plan communautaire.

III. Il y aura lieu d'établir des monographies professionnelles, par exemple pour la navigation intérieure :

Mousse
Matelot
Mécanicien
Machiniste
Conducteur de bateau;

pour les transports par route :

Chauffeur long courrier
Conducteur d'autobus

Pour des raisons d'ordre juridique et technique, les chemins de fer préfèrent ne pas établir pour le moment des monographies professionnelles.

Ces documents devront être élaborés par un groupe de travail tripartite et soumis au Comité consultatif (principe 4). Le Comité consultatif devrait traiter par priorité les questions relatives aux modes de transport, étant donné leur caractère d'urgence.

IV. Il y a unanimité quant à la nécessité de créer dans les différents modes de transport des possibilités de perfectionnement. Il sera recommandé à tous les pays de créer à cet effet les instruments nécessaires. On souhaite particulièrement que le personnel enseignant et les instructeurs soient également couverts par ces instruments.

V. Il y a unanimité sur le fait que l'évolution technique dans les transports provoquera des modifications structurelles. Il faudra donc prévoir non seulement une formation optimale sous l'angle technique, mais aussi le développement intellectuel et moral des intéressés pour en faire de bons citoyens (principe 2).

Une bonne formation générale et un enseignement intensif des connaissances de base permettront d'utiliser les travailleurs dans des activités diverses.

VI. L'établissement de prévisions en matière de besoins de main-d'oeuvre, et plus particulièrement de main-d'oeuvre qualifiée, s'avère difficile dans les transports, notamment en raison de l'évolution technique, et il faudrait dès lors prévoir une vérification annuelle en la matière.

VII. Les participants ont souligné la nécessité urgente de procurer aux enfants des bateliers habitant sur le bateau les mêmes possibilités de formation (enseignement élémentaire) qu'à tous les autres enfants à terre. Ce problème particulier, qui ne concerne qu'un mode de transport, sera confié à un groupe restreint de spécialistes en vue d'arriver à un rapprochement sur le plan international.

T A B L E R O N D E
SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS
(Bruzelles, 10 - 11 - 12 décembre 1963)

Résumé des débats concernant le thème C :
"HYGIENE ET SECURITE DU TRAVAIL-SERVICES SOCIAUX"

Ayant pris connaissance des rapports élaborés par MM. MESSINA, SIEGLAFF et BÜHLER et après avoir procédé à un échange de vues sur la nécessité de l'harmonisation en matière d'aptitudes physiques et d'élaboration de normes minimum dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité du travail ainsi que des services sociaux dans les transports on a abouti aux conclusions suivantes :

I. OBSERVATION GENERALE

Il a été généralement reconnu qu'il convient que l'examen du problème soit étendu à toutes les autres catégories de travailleurs, et non seulement au personnel roulant ou navigant.

II. APTITUDE PHYSIQUE

1. Transports routiers

En ce qui concerne l'aptitude physique pour la conduite, les participants ont exprimé le souhait qu'en matière de transports professionnels et pour compte propre par route la Commission élabore des normes communautaires qui seraient proposées aux Etats-membres,

afin d'unifier les conditions d'aptitudes requises. Les conditions d'aptitude pourront être établies soit d'une façon positive, soit d'une façon négative, c'est-à-dire en précisant les défauts devant obligatoirement entraîner le refus du permis. Cette unification des conditions d'aptitudes se révèle nécessaire du fait

- a) que les transports routiers à travers les états de la Communauté augmentent sans cesse,
- b) qu'un nombre important de travailleurs migrants sont appelés à exercer leur profession de conduire dans un autre pays sur des camions ou des cars immatriculés dans ce pays et qu'ils doivent, dans ce pays, passer de nouveau les examens de permis de conduire, celui délivré dans leur pays d'origine n'étant pas reconnu comme équivalent.

Ces normes communes permettront d'obtenir la reconnaissance réciproque des permis de conduire également aux fins de l'admission en service auprès des entreprises de transport dans les pays de la Communauté. Cette reconnaissance devrait toutefois, être requise au moment où la libre circulation des travailleurs sera, conformément aux termes du Traité, établies dans la Communauté.

Pour l'élaboration de ces normes, le groupe de travail recommande à la Commission Européenne de s'appuyer sur les études et les enquêtes effectuées dans les six Etats-membres, ainsi que sur les enquêtes de l'O.M.S.

Lorsque ces normes auront été établies et mises en vigueur, il conviendrait que la Commission réunisse annuellement un groupe d'experts spécialisés dans les questions, afin de permettre aux Etats-membres de procéder à un échange d'expérience sur les méthodes qu'ils utilisent pour la détermination des différentes conditions d'aptitudes et pour proposer éventuellement une modification des normes communautaires établies.

2. Navigation Intérieure

Le groupe de travail émet le vœu qu'en matière de conditions relatives à l'aptitude physique dans la navigation intérieure, la Commission s'inspire en général des conclusions adoptées en ce qui concerne les transports par route, compte tenu des observations suivantes :

En matière de navigation intérieure, il semble qu'il conviendrait d'élaborer des normes minimales pour le personnel qui commence sa carrière dans les transports, sans préjudice de l'examen d'une généralisation de ces normes au personnel âgé. Ces normes devraient être les mêmes pour le personnel salarié et le personnel non salarié.

Il conviendrait de demander aux Etats-membres de communiquer les études et enquêtes qui ont pu être faites, notamment par les divers organismes médicaux, en tenant compte également de ce qui a été déjà réalisé pour la navigation rhénane.

3. Chemins de fer

Il est signalé que ces problèmes présentent moins d'urgence étant donné que grâce aux contacts fréquents existant entre les administrations ferroviaires des différents pays, une action d'harmonisation est déjà en cours et que des résultats notables sont déjà acquis. Néanmoins, il a été signalé que ces contacts n'avaient eu lieu qu'entre représentants des administrations ferroviaires et qu'il serait utile d'y faire participer, sur le plan communautaire, également les représentants du personnel.

III. SECURITE DU TRAVAIL

Dans le secteur de la sécurité du travail, les vœux suivants ont été émis :

- a) Le transport de marchandises dangereuses fait l'objet d'études, notamment dans le cadre de l'O.N.U. Il semble important de poursuivre ces travaux afin de parvenir, dans le cadre des pays de la C.E.E., à une unification des normes concernant le transport des marchandises, tout en tenant compte des nécessités découlant du trafic avec les pays tiers. Le problème de l'unification des étiquettes servant à désigner les marchandises dangereuses apparaît particulièrement important.

- b) La sécurité du travail en général requiert, d'une part, des études approfondies sur les causes d'accident les plus importantes, et, d'autre part, l'élaboration de certaines normes concernant tant l'organisation des milieux de travail que l'exécution des diverses opérations. Il est souhaitable que les organisations professionnelles et les administrations nationales puissent mettre en oeuvre une collaboration permanente en vue de déterminer les causes les plus fréquentes des accidents ou des inconvénients graves dans les transports. Une action de caractère psychologique s'impose en vue de la prévention des accidents. Pour ce qui concerne cette matière, des résultats utiles pourraient également être obtenus au moyen d'un échange d'expériences au niveau international.

IV. HYGIENE DU TRAVAIL

En ce qui concerne l'hygiène du travail, le groupe a reconnu la nécessité de compléter et d'approfondir les éléments d'examen concernant :

- a) Les lieux de travail, de séjour et de repos (dimensions, aération, éclairage, chauffage, service d'hygiène, protection contre les bruits, etc.);

- b) le poste de travail (caractéristiques structurelles, vibrations, aération, insonorisation, température).

V. MALADIES PROFESSIONNELLES

Le groupe de travail constate que la Commission européenne a adressé aux gouvernements des Etats-membres une recommandation tendant à l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles.

Le groupe estime que la Commission devrait charger les experts qui ont élaboré cette liste d'examiner si les différentes catégories de travailleurs des transports sont plus particulièrement exposés à certaines affections, compte tenu du fait que certaines de ces affections pourraient ne pas avoir les mêmes caractéristiques de maladie professionnelle que dans l'industrie.

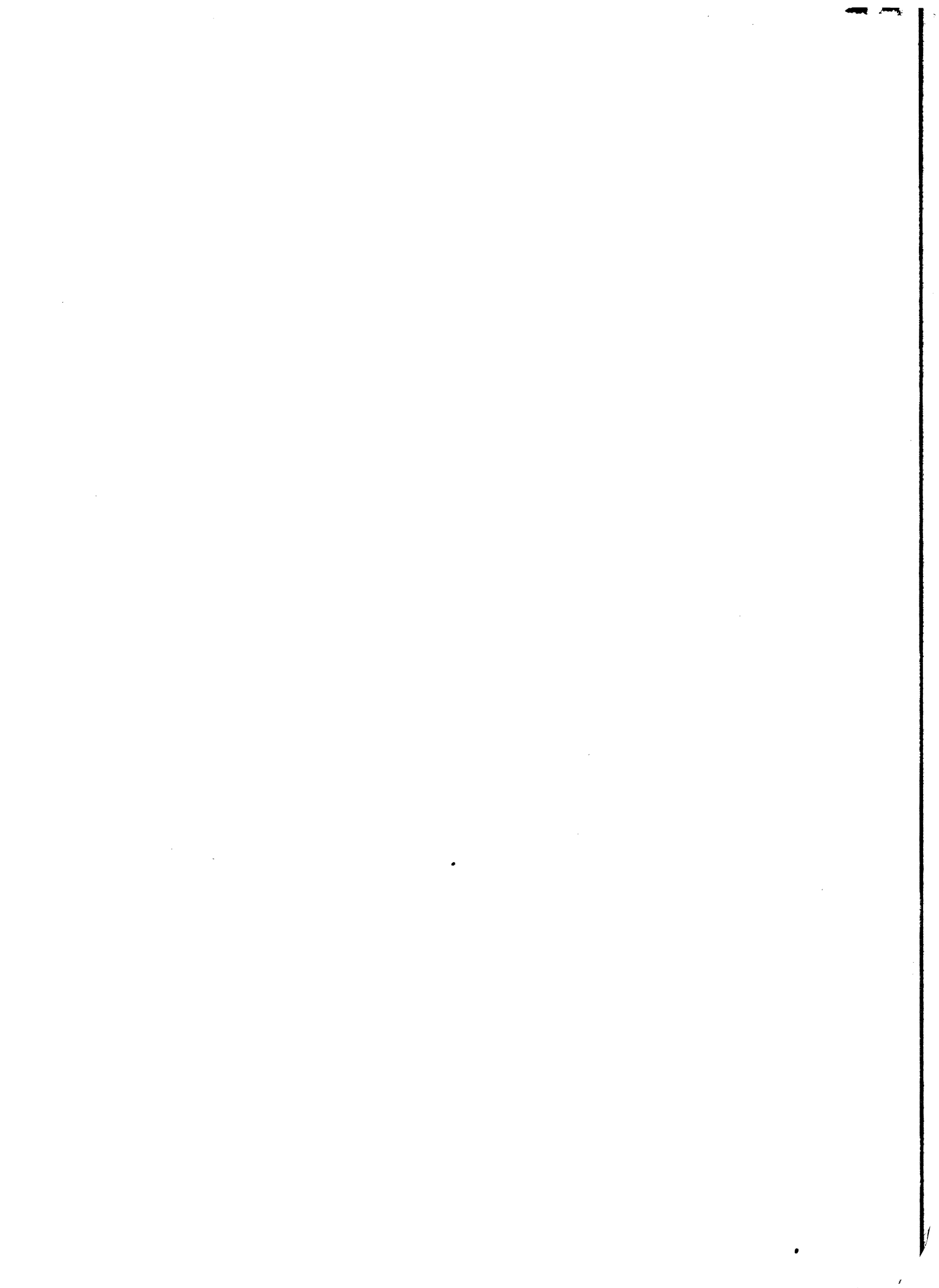
VI. MEDECINE DU TRAVAIL

Le groupe de travail constate que les répercussions sur la santé du travailleur et des conditions dans lesquelles s'effectue le travail dans les transports sont encore très mal connues. Il a été jugé opportun de développer les connaissances dans ce domaine, eu égard notamment à la création de services spéciaux de médecine du travail dans le secteur des transports.

VII. SERVICES SOCIAUX

Le groupe de travail constate qu'une définition uniforme de la notion de service social fait actuellement défaut. Par exemple, ces services sont compris, dans certains pays, parmi les mesures de sécurité sociale.

Le groupe de travail estime par conséquent que la question mérite un examen plus approfondi et que la création de services sociaux présente un intérêt particulier dans le secteur de la navigation intérieure.



V/VII/9.021/63-F

COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE
COMMISSION

TABLE RONDE SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

R A P P O R T "B"

FORMATION PROFESSIONNELLE ET EMPLOI

Bruxelles - 10 - 12 décembre 1963
Palais des Congrès

V/VII/9.021/63-F

COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

COMMISSION

TABLE RONDE SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

R A P P O R T

" B. "

FORMATION PROFESSIONNELLE ET EMPLOI

Bruxelles - 10 - 12 décembre 1963

Palais des Congrès

T A B L E D E S M A T I E R E S

A. CONSIDERATIONS SUR LE PRINCIPE DE L'HARMONISATION ET DE LA COORDINATION DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	7
B. APERÇU DES MOYENS DE FORMATION GÉNÉRALE, DE FORMATION PROFESSIONNELLE ET DE PERFECTIONNEMENT DANS LES PAYS DE LA CEE.	
Belgique	9
République Fédérale d'Allemagne	13
France	16
Italie	20
Pays-Bas	22
C. LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LES TRANSPORTS	25
I - Navigation intérieure	
Belgique	25
République Fédérale d'Allemagne	26
France	30
Italie	37
Pays-Bas	41
II - Transports routiers	45
Introduction	45
a) situation dans les pays de la Communauté	46
I. formation préalable à l'entrée dans la profession	47
II. la formation et le perfectionnement du personnel en place dans les entreprises	56
b) moyens de formation et de perfectionnement	58
III. formation professionnelle des futurs transporteurs routiers	65
III - Chemins de fer	75
Belgique	75
République Fédérale d'Allemagne	95
France	109
Italie	125
Grand-Duché de Luxembourg	127
Pays-Bas	129

.../...

D. PROPOSITIONS EN VUE DE L'HARMONISATION DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	133
E. LE SYSTEME D'ENSEIGNEMENT POUR LA NAVIGATION INTERIEURE (ENSEIGNEMENT PRIMAIRE)	149

THEME B

Formation professionnelle et emploi.

Rapporteur principal : M. Hugo PETER

Co-rapporteurs : M. Daniel MACE
M. Maurice NICKMILDER

Le rapport de synthèse ainsi que les rapports pour chacun des trois modes de transport reflètent le point de vue personnel des rédacteurs et n'engagent pas les organisations des partenaires sociaux.

Les rapports pour chaque mode de transport ainsi que les éléments pour la rédaction des parties générales ont été préparés au sein de groupes de travail composés du rapporteur principal et des co-rapporteurs, suivant la répartition indiquée ci-dessous :

Navigation Intérieure	:	M. Peter
Transports routiers	:	M. Macé
Chemin de fer	:	M. Nickmilder

THEME "B"

Formation professionnelle et emploi

- a) examen des politiques et programmes de formation professionnelle
- coordination des objectifs poursuivis - harmonisation et reconnaissance des diplômes, certificats, etc... - organisation d'échanges dans le cadre de l'apprentissage, de la formation d'instructeurs et d'enseignants en matière de formation professionnelle - harmonisation des dispositions en matière d'aptitude professionnelle.
- b) inventaire des besoins et des programmes en matière de formation professionnelle.
- c) réadaptation et perfectionnement professionnels.
- d) organisation du système scolaire dans la navigation intérieure.

ETUDE SUR
L'HARMONISATION ET LA COORDINATION DE LA FORMATION PROFES-
SIONNELLE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS DANS LES PAYS DE
LA C.E.E.

A. Considérations sur le principe de l'harmonisation et de
la coordination de la formation professionnelle.

- 1) L'article 128 du Traité instituant la Communauté Economique Européenne dispose qu'il y a lieu de fixer pour la formation professionnelle des principes contribuant au développement harmonieux tant des économies nationales que du Marché Commun. Entretemps ces principes ont été fixés le 2.4.1963 par décision du conseil.
- 2) En soulignant l'importance particulière attachée à la formation professionnelle, les auteurs ont fait montre de clairvoyance, car toute planification économique et technique, toute rationalisation et standardisation en vue d'une plus grande productivité, impliquent un certain degré de maturité professionnelle et mentale. En augmentant par une formation professionnelle améliorée le potentiel de prestation des travailleurs, on arrive nécessairement à "l'amélioration des conditions de vie et de travail et à leur "égalisation dans le progrès" comme le prévoit l'article II7, qui définit l'un des objectifs principaux de la Convention.
- 3) Une bonne formation générale et une formation professionnelle étendue constituent la base de toute économie très développée, conduisant nécessairement à une macro-économie. Si dans une telle situation l'on veut éviter des tensions, il faudra, par une harmonisation très poussée de la formation générale, de la formation professionnelle et de formation continuée des adultes (réadaptation professionnelle), arriver à reconnaître les examens et diplômes dans tous les pays intéressés, garantissant ainsi la libre circulation des travailleurs.

./...

- 4) Il va sans dire que ce but ne pourra être atteint qu'en faisant abandon des réserves nationales et en renonçant à un amour-propre national exagéré. Mais ceci comporte également de graves dangers car les différents systèmes de formation professionnelle, formés par la structure économique et sociale historique et ancrés dans la législation nationale, ne peuvent pas être modifiés facilement sans mettre en danger la capacité des économies nationales.
- 5) C'est de ce point de vue qu'il s'impose, au début de cette étude, de procéder à un examen approfondi des systèmes de formation professionnelle des Etats membres, en vue de trouver des points de départ d'une harmonisation.
- 6) Il fallait en outre déterminer quelles sont les professions ressortissant à l'industrie des transports, car dans les différents pays il existe des conceptions divergentes à ce sujet. En principe il a été convenu qu'en égard au peu de temps disponible les études se borneraient au personnel navigant ou roulant, ce qui toutefois n'empêchera pas plus tard de les étendre également à d'autres branches professionnelles.

B. APERCU DES MOYENS DE FORMATION GENERALE,
 DE FORMATION PROFESSIONNELLE ET DE
 PERFECTIONNEMENT DANS LES PAYS DE LA CEE.

B. Aperçu des moyens de formation générale, de formation professionnelle générale et de perfectionnement dans des pays de la C E E.

Belgique

1. Formation générale

7) L'enseignement est obligatoire pour tous les enfants de 5 à 14 ans. L'enseignement primaire s'étend sur 8 années. Toutefois, les deux dernières années (quatrième degré primaire) doivent être considérées comme complémentaires, les enfants pouvant déjà opter après leur 6ème année (à l'âge de 12 ans) pour une école secondaire dispensant une formation générale ou pour une école d'enseignement technique.

8) L'enseignement secondaire de formation générale dure 6 ans (3 ans du cycle inférieur, 3 ans du cycle supérieur) :

athénée ou collège) humanités anciennes } pour
humanités modernes } garçons

9) lycée pour filles

Ces écoles peuvent être de l'Etat, de la province, de la commune ou privées (supportées par l'église ou une association). Les certificats de ces écoles sont équivalents. Le certificat de fin d'études permet l'accès à une école supérieure ou une université.

2. Formation professionnelle générale

10) En Belgique, la formation professionnelle s'acquiert dans les écoles techniques et professionnelles. En 1958/59 193.958 élèves ont reçu une formation professionnelle par un enseignement de plein exercice dans une école technique, et 106.121 par un enseignement à horaire réduit. Par contre le nombre des apprentis sous contrat d'apprentissage ne s'élevait qu'à 9.951.

L'école technique sert en premier lieu à donner la formation technique théorique et l'école professionnelle à donner la formation professionnelle pratique.

11) L'école technique comporte deux cycles de 3 ans chacun

Cycle inférieur { 13 ans
14 ans
15 ans : Fin et formation professionnelle
complémentaire de deux ans dans
une direction déterminée avec
octroi d'un diplôme ou passage au

Cycle supérieur { 16 ans
17 ans
18 ans : Fin comme technicien (diplôme).
Il est possible de passer à une
école supérieure :

2 ans pour devenir professeur de l'enseignement
technique 3 ou 4 ans pour devenir ingénieur.

12) L'école professionnelle a acquis par la loi de 1953 une importance particulière pour la formation professionnelle, car elle doit donner à tous les jeunes la possibilité de se préparer à une profession, même quand ils n'ont pas eu la possibilité de suivre normalement l'enseignement primaire. L'école doit donner surtout une préparation pratique à la profession. Après quatre ans de formation, l'école délivre un brevet d'ouvrier qualifié aux élèves ayant obtenu au moins 60 % des points. Les élèves ayant entre 50 et 60 % n'obtiennent qu'un certificat. L'examen de sortie est passé devant un jury dont les membres sont nommés par le directeur de l'école. Le jury se compose pour une moitié de professeurs et pour l'autre moitié de personnes compétentes appartenant à la profession en cause. A l'âge de 15 ans, l'élève peut déjà obtenir un premier certificat (après avoir totalisé 9 ans de formation). Celui-ci ne donne toutefois accès qu'aux emplois de troisième catégorie dans les administrations de l'Etat, tandis que l'élève doit attendre jusqu'à 16 ans pour pouvoir obtenir une qualification professionnelle. Le pourcentage de jeunes qui continuent volontairement à fréquenter l'enseignement est très élevé : 50 % pour les élèves âgés de 16 à 17 ans.

13) Peu de grandes entreprises industrielles forment leurs propres apprentis parallèlement à cette formation profession-

nelle dispensée par les écoles techniques et professionnelles. Il n'existe pas de statut pour la formation d'apprentis. C'est pourquoi il est surtout pratiqué une formation méthodique pour les professions spéciales.

- 14) Dans l'artisanat, il existe une possibilité, dont il est peu fait usage, d'obtenir la formation de compagnons. Dans cette formation donnée dans l'entreprise, l'apprenti doit obligatoirement suivre un enseignement de formation générale qui s'étend sur 400 à 500 heures, et se répartit sur 4 ans à raison de 3 ou 4 heures par semaine. Le programme est identique pour toutes les professions.

15) Branche : Langue maternelle

Calcul

Commerce

Législation sociale

Civisme

Histoire

Géographie

Hygiène

- 16) Il est élaboré par une commission nationale, et lorsqu'un élève n'a pas participé régulièrement à l'enseignement théorique, le secrétariat d'apprentissage doit proposer la rupture du contrat. A côté de cette formation théorique générale, l'apprenti suit au moins le même nombre d'heures d'enseignement professionnel.

Branches : Technique de l'outillage

Technique des machines

Agencement des ateliers

Technologie

Dessin

- 17) Le programme obligatoire implique pour chaque année de formation la formation pratique que le patron doit donner

.../...

à l'apprenti à l'atelier. Comme cet enseignement est obligatoire, le patron doit permettre à l'apprenti de quitter le travail lorsqu'il tombe pendant le temps de travail.

- 18) Ces derniers temps, on recherche de nouvelles voies permettant d'inclure davantage dans le programme de formation la formation pratique acquise au sein de l'entreprise.
- 19) L'état laisse aux écoles la plus grande liberté dans le domaine pédagogique, et spécialement dans le choix des méthodes. Toutefois les écoles doivent s'en tenir au plan minimum prescrit et à un nombre minimum d'heures, à propos desquelles des propositions peuvent être faites pour les programmes.
- 20) Selon la loi du 29 mai 1959, un établissement d'enseignement a le droit de solliciter des subventions de l'Etat ou de délivrer des certificats reconnus par l'Etat lorsque la structure de l'école, le minimum d'élèves, l'organisation des locaux, le matériel didactique et l'équipement scolaire sont conformes aux dispositions légales. Les moyens mis en oeuvre sont énormes (104 millions de francs belges en 1961)
- 21) Le perfectionnement professionnel est l'oeuvre des associations professionnelles qui organisent les cours qui conviennent. Pour obtenir un certificat de chef d'entreprise, il faut faire la preuve que l'on a suivi en 2 ans 320 heures de cours et, en outre, passer un examen.
- 22) L'orientation professionnelle est considérée comme très importante en Belgique. Chaque année ont lieu en moyenne 100.000 examens et consultations.
- 23) La formation des professeurs est diverse. Pour l'enseignement de formation générale, sont choisis des professeurs qui ont été formés dans des écoles normales ou des universités. Dans le cycle inférieur des écoles techniques, les cours sont donnés par des régents, c'est-à-dire des professeurs qui, après avoir terminé l'enseignement secondaire supérieur,

ont pendant 2 ans suivi les cours d'un établissement de perfectionnement pédagogique dans l'une des branches suivantes : langues vivantes, sciences, géométrie etc. Ils se situent entre l'instituteur et le professeur.

- 24) L'enseignement technique et pratique est donné dans ces écoles par des ingénieurs d'écoles techniques, et en partie même par des techniciens. Ceux-ci doivent toutefois fournir la preuve de 5 ans de pratique professionnelle et subir une épreuve d'aptitude avant d'accéder à l'activité pédagogique. Depuis que la pédagogie et les programmes scolaires des écoles professionnelles font l'objet d'études systématiques, il est envisagé de donner aux professeurs une formation complémentaire méthodologique.
- 25) Les instituteurs chargés de la formation des adultes dans les entreprises (employés dirigeants ou contremaîtres) acquièrent une formation complémentaire par des cours réguliers de commandement et de méthodes pédagogiques.

Allemagne

- 26) 1- Formation Générale
En Allemagne, tous les enfants (garçons et filles) sont tenus de fréquenter l'école primaire entre 6 et 14 ans (8 années). Dans les Länder de Berlin, de Hambourg et le Schleswig-Holstein, l'école primaire comporte 9 ans. L'enfant qui désire étudier ou vise à une position plus élevée quitte l'école dès 10 ans et fréquente volontairement un établissement secondaire. La fréquentation de cet établissement est gratuite. Après 6 ans, c'est-à-dire à dire vers l'âge de 16 ou 17 ans, il peut présenter la première épreuve ("mittlere Reife"), et après 9 ans, c'est-à-dire vers 19 ou 20 ans, la deuxième épreuve ("Abitur"). Celle-ci, lui ouvre l'accès de l'université.
- 27) Environ 72 % des enfants fréquentent l'école primaire jusqu'à 14 ans et 11 % l'école moyenne, pour obliquer ensuite vers une profession.

2. Formation professionnelle générale

- 28) Les jeunes, qu'ils choisissent une profession nécessitant un apprentissage de longue ou de courte durée ou qu'ils soient occupés comme manoeuvre, doivent suivre les cours de l'école professionnelle ("Berufsschule") au moins une fois par semaine (on envisage de porter cette fréquentation à deux fois par semaine). Ce jour-là, le patron doit libérer le jeune qu'il a sous ses ordres tout en continuant à lui payer son salaire. En Allemagne, l'école professionnelle est une école obligatoire à temps partiel dont la fréquentation accompagne l'exercice d'une activité professionnelle. Elle sert à compléter et à approfondir sur le plan théorique la formation professionnelle acquise dans l'entreprise et à donner une éducation civique. Les élèves appartenant aux mêmes professions sont groupés en classes techniques.
- 29) Ils y reçoivent un enseignement de 8 à 12 heures. Les branches sont :
- Théorie technique : technologie, calcul technique, dessin technique
- Théorie générale : civisme, économie, religion.
- 30) L'enseignement est donné dans chaque cas dans trois classes techniques qui se suivent. L'apprenti cesse d'être tenu de fréquenter l'école professionnelle lorsqu'il a réussi l'examen de compagnon ou lorsqu'il a atteint l'âge de 18 ans. La fréquentation de l'école professionnelle est gratuite.
- 31) Les autres jours de la semaine, le jeune apprenti va à son atelier où son patron assume la responsabilité de lui dispenser un bon enseignement technique.
- 32) A côté de cette école à temps partiel existe l'école professionnelle technique ("Berufsfachschule"), comme école à temps plein comportant au moins un an de formation. Elle commence immédiatement après la fin de l'école primaire obligatoire ou après la fréquentation ou la fin d'une école de formation générale d'un degré plus élevé.

Elle sert à préparer à la profession, sa fréquentation est facultative et gratuite.

33) Les écoles techniques ("Fachschulen") permettent - lorsque la formation professionnelle est terminée, un perfectionnement en vue de certaines fonctions. Durée : au moins six mois d'enseignement du jour à temps plein, ou des cours d'au moins 500 heures.

34) Les écoles techniques secondaires ("Hohere Fachschulen") sont des écoles à temps plein. Elles sont ouvertes aux éléments qui ont fréquenté les cours d'une école professionnelle et ont réussi l'examen de sortie (formation générale poussée) ou ont obtenu le "mittlere Reife" et bénéficié d'un ou deux ans de pratique; elles confèrent en six semestres (= 3 ans) le grade d'ingénieur.

35) Le poids de la formation professionnelle repose surtout sur l'école professionnelle complémentaire et sur le patron. Dans l'artisanat, peut seul former les apprentis, un patron qui possède le certificat de maîtrise, tandis que dans l'industrie et dans le commerce, tout citoyen jouissant de ses droits civiques peut avoir des apprentis. Les autorités administratives peuvent retirer ce droit en cas de manquement grave et répété aux devoirs ou en cas d'insuffisance de qualification morale, intellectuelle ou physique. Les apprentis sont inscrits à un rôle des apprentis, et les droits et les devoirs du patron, des parents et de l'apprenti sont fixés dans un contrat d'apprentissage.

36) Les professeurs des écoles professionnelles doivent posséder le baccalauréat ("Hochschulreife"), avoir subi une formation pratique d'un ou deux ans, avoir suivi des cours pendant 6 ou 8 semestres (=3 ou 4 ans), avoir passé une épreuve officielle de fin d'études et justifier d'un ou deux ans de préparation; bref, ils doivent avoir une formation universitaire complète; ils sont payés comme professeurs de l'enseignement moyen ("Studienräte), traitement équivalent à celui des fonctionnaires du cadre moyen.

37) La loi sur l'obligation scolaire est basée sur la législation des Länder (autonomie culturelle des Länder). Elle est complétée sur plusieurs points par la "Jugendarbeitsschutzgesetz" (loi sur la protection des jeunes travailleurs).

38) L'orientation professionnelle est facultative en Allemagne, car l'article 12 de la Constitution garantit la liberté du choix de la profession. Toutefois, quelque 900.000 personnes par an consultent volontairement les services de l'orientation professionnelle.

France

1. Formation générale

39) L'enseignement français se trouve actuellement à un stade de transition.

Il connaît les établissements d'enseignement officiels et privés. Ces derniers sont toutefois contrôlés par l'Etat et les dirigeants ainsi que les professeurs doivent posséder les certificats, diplômes ou qualifications professionnelles exigées par l'Etat.

40) L'enseignement est obligatoire de 6 à 14 ans. A partir du 6 janvier 1959, les enfants qui n'avaient pas encore atteint l'âge de 6 ans à cette époque devront fréquenter l'école jusqu'à 16 ans.

41) Les établissements d'enseignement du premier cycle sont :

1er échelon Ecoles élémentaires, qui donnent l'enseignement devant être dispensé pendant la scolarité obligatoire

2ème échelon Ecoles moyennes, (Collèges d'enseignement général) qui dispensent un enseignement moderne, court et complet, complétant celui des écoles primaires et homologue de celui des établissements d'enseignement secondaire; cet enseignement est réparti sur 4 années.

Les établissements d'enseignement du deuxième cycle sont:

1er échelon de la 6ème à la 3ème : établissement secondaire de l'Etat et des communes

2ème échelon seconde et première; le baccalaureat se passe en deux parties, la première après l'avant-dernière classe (après 6 ans d'école secondaire) et la seconde partie après l'année terminale qui suit les 6 années d'enseignement secondaire. Les Plans récents dans ce domaine prévoient la suppression du passage en deux parties

42) Par suite de l'essor social, 65 % des enfants et même 80 % dans les grandes villes poursuivent leurs études après avoir terminé la scolarité obligatoire.

L'entrée dans une profession doit obligatoirement être précédée d'une consultation de l'orientation professionnelle, qui en France est très développée et organisée sur base légale.

43) 5. Formation professionnelle générale

Depuis 1919, le régime de l'enseignement professionnel était défini par la loi Astier, selon laquelle la formation pratique donnée dans l'atelier devait être complétée par un enseignement professionnel obligatoire. En 1937, les chambres de métiers ont reçu le contrôle de la formation pratique dans les entreprises artisanales. En 1946, la loi créa un contrat d'apprentissage, qui définissait les droits et les devoirs, réglait les questions de rémunération et la fréquentation obligatoire de l'école professionnelle par tous les jeunes de moins de 18 ans (de 4 à 8 heures par semaine). Ce contrat d'apprentissage est défini dans le Code du travail.

Le certificat de fin d'apprentissage (Certificat d'Aptitude Professionnelle) est décerné à la fin de la troisième année d'apprentissage. La loi réglemente et définit l'organisation des examens.

Le brevet Professionnel et le Brevet de Maîtrise ont été créés pour le perfectionnement des ouvriers

qualifiés et de leur ascension sociale. Ils habilitent à former des apprentis.

L'enseignement professionnel assure :

- 44)
- 1- la formation professionnelle qui peut achever la scolarité obligatoire (1)
 - 2- la formation des professionnels qualifiés
 - 3- la formation des agents techniciens, des techniciens et des techniciens supérieurs.

La formation professionnelle qui peut achever la scolarité obligatoire est donnée :

- soit dans des établissements d'enseignement technique,
- soit par un travail réparti entre les écoles assurant l'enseignement terminal et des entreprises liées par contrat avec les dites écoles,
- soit dans les entreprises (apprentissage sans contrat), étant précisé que dans les jeunes, apprentis ou non, de 14 à 17 ans, doivent obligatoirement suivre des cours professionnels à raison de 150 heures au minimum par an.

- 45) Les cours professionnels sont organisés, le plus souvent, par des associations, les Chambres syndicales et les Chambres de commerce. Ces cours ne sont suivis que par 75 % environ des apprentis, dont les 2/3 dans des cours privés et le reste dans les cours municipaux.

(1) La scolarité obligatoire peut également être achevée dans les Collèges d'enseignement général.

- 46) Cet enseignement est sanctionné par le "certificat d'aptitude professionnelle" (C.A.P.) obtenu généralement à 17/18 ans à la suite d'un examen public ouvert également aux apprentis et employés formés dans les centres privés ou les entreprises.
- 47) En 1961 (1) les collèges d'enseignement technique groupaient 222.000 élèves, les établissements privés assimilés 110.000. Par ailleurs, on comptait, outre 166.000 apprentis dans l'artisanat, 155.000 apprentis sous contrat dans les entreprises industrielles et commerciales.
- 48) Pour être complet, il convient de signaler l'existence des Centres de formation professionnelle pour adulte (C.A.P.) du ministère du Travail. Ces centres groupaient en 1961 20.815 stagiaires de 17 à 35 ans (durée du stage : en principe 1.000 heures de cours, soit six mois; sanction : examen sui generis de fin de stage).
- 49) En vue de perfectionnement des ouvriers qualifiés il a été institué un Brevet Professionnel et un Brevet de Maîtrise) Ces brevets confèrent le droit de former des apprentis.

(1) Statistique du Centre d'Etudes et de Recherche Documentaire de l'Enseignement Technique (C.E.R.D.E.T.)

Italie

1. Formation générale

50) La scolarité générale est obligatoire pour les enfants de 6 à 14 ans (8 années). A côté des écoles officielles donnant toutes les formations et comprenant tous les cycles, il existe des écoles privées. Celles-ci offrent à leurs élèves les mêmes conditions d'enseignement, mais n'ont pas droit au soutien financier de l'Etat. En outre, les élèves de ces écoles doivent, pour obtenir un certificat valable légalement, passer leurs examens dans des écoles officielles.

L'école primaire.

51) La première phase dure 5 ans. Elle se termine par le certificat "licenza elementare". La deuxième phase commence à l'âge de 11 ans. Il y a ici deux espèces d'études, qui durent toutes les deux trois ans

52) 1. L'école de préparation professionnelle. (scuola di avviamento professionale)

Cet enseignement est obligatoire et gratuit. Il constitue le cycle terminal de la scolarité obligatoire et en outre présente un caractère préprofessionnel et dispense les rudiments de diverses professions.

53) 2. L'école moyenne (scuola media)

Elle doit préparer les jeunes à l'école secondaire classique ou technique. Comme il s'agit d'un enseignement facultatif, il y a un examen d'entrée et les parents doivent payer une rétribution scolaire.

54) L'enseignement secondaire comprend deux branches :

1. Branche classique (liceo classico), d'une durée de 5 ans. L'examen de fin d'études donne le certificat permettant l'accès à toutes les facultés des universités.
2. Branche scientifique (liceo scientifico) met davantage l'accent sur les sciences. Le certificat ne permet pas l'accès aux facultés de droit, de philosophie et de pédagogie
3. Formation du personnel enseignant (istituto magistrale) où les instituteurs sont formés en 4 ans. Leur certificat de fin d'études est constitué par le certificat d'aptitude

pédagogique (diploma di abilitazione magistrale)

Italie

55) 2. Formation professionnelle générale

La formation peut être donnée dans les établissements d'enseignement technique officiel ou privé, par des cours professionnels extrascolaires et dans des entreprises sur la base d'un contrat d'apprentissage.

56) L'école technique (scuola tecnica) dure 2 ou 3 ans. A la fin des études, les élèves reçoivent un diplôme de technicien ou d'artisan dans la spécialité choisie.

57) L'institut professionnel (istituto professionale) reçoit même dans sa section A - école du jour - des élèves en âge de scolarité obligatoire. Dans sa section B, elle fournit, l'après-midi et le soir, une formation professionnelle complémentaire à des apprentis et des ouvriers déjà occupés; la durée de l'enseignement est de 2 à 5 ans selon la qualification professionnelle choisie.

58) L'institut technique (istituto tecnico) forme des techniciens intermédiaires.

59) Cours de formation professionnelle extrascolaire (addestramento professionale). Ce mode de formation professionnelle accélérée a été utilisé dans diverses professions qui ont été reconverties, de façon à réadapter les travailleurs (période d'après-guerre).

60) Apprentissage dans l'entreprise avec contrat d'apprentissage depuis 1955. Il doit fournir à l'apprenti une qualification professionnelle. La fréquentation de cours théoriques est obligatoire et gratuite. A la fin de la formation (2 ou 3 ans) a lieu un examen d'ouvrier qualifié.

61) Les professeurs de l'enseignement technique et professionnel doivent se soumettre à un examen de l'Etat. Ils doivent pour la plupart posséder le "laurea" (examen de l'Etat passé dans une université). Il n'existe pas de différence entre les professeurs de l'enseignement théorique et les instructeurs donnant la formation pratique.

Pays-Bas

62) 1. Formation Générale

L'article 206 de la Constitution des Pays-Bas respecte particulièrement le droit des parents. Les parents peuvent choisir :

- a) une école correspondant à leurs convictions religieuses,
- b) un type d'école correspondant aux aptitudes intellectuelles et à la profession désirée,
- c) ils sont libres de choisir entre une école officielle et une école privée subventionnée par l'Etat. Il convient de noter à cet égard que les certificats ont la même valeur.

63) La scolarité est obligatoire pendant 8 ans (de la 6ème à la 14ème année), c'est-à-dire que chaque enfant doit fréquenter une école jusqu'à ce qu'il ait atteint 15 ans.

64) L'école primaire dure 6 ans (de l'âge de 6 à 12 ans). Les enfants sont tous tenus de fréquenter cette école. Par la suite, ils peuvent choisir entre :

- a) Complément de l'école primaire (7ème + 8ème années) (voortgezet gewoon lager onderwijs - V.G.L.O.), dans lesquelles sont approfondies les branches générales,
- b) Enseignement professionnel et technique (lager nijverheids-onderwijs) ("Lagere technische school"). Cette formation comporte deux ou trois ans. Elle sert de préparation à une profession déterminée. Par la suite, le jeune homme peut contracter un contrat d'apprentissage dans une entreprise. Ces contrats d'apprentissage sont conclus par les organisations compétentes et sous le contrôle de l'Etat.
- c) Ecole moyenne (uitgebreid lager onderwijs - U.L.O.)
3 ou 4 ans visant à donner une meilleure formation générale, orientée particulièrement vers les professions commerciales.
- d) Ecole secondaire (Hogere Burgerschool, Gymnasium, Lyceum)
5 ou 6 ans destinant aux professions universitaires.

Pays-Bas

2. Formation professionnelle générale

- 65) Pour les professions techniques, les jeunes ont la possibilité, après avoir fréquenté une école technique de base, de conclure dans une entreprise un contrat d'apprentissage dans le cadre de la formation d'apprenti pour se perfectionner dans la profession. Dans quelques professions, ce contrat d'apprentissage peut être conclu sans formation préalable dans une école professionnelle. Les contrats d'apprentissage sont conclus sous la surveillance des organisations compétentes et sous le contrôle des pouvoirs publics.
- 66) Tout enseignement post élémentaire doit être réorganisé sur la base d'un projet de loi de 1958, c'est-à-dire adapté aux changements survenus par suite de l'évolution économique. Une année d'orientation doit être créée dans tous les types d'écoles.
- 67) Les écoles professionnelles sont la plupart du temps administrées par des organisations et entièrement subventionnées par l'Etat. Elles ne doivent donc pas être soutenues financièrement par les associations d'employeurs ou par les syndicats.
- 68) Les professeurs sont formés dans les établissements d'enseignement subventionnés par l'Etat (14). Ils doivent tous posséder une assez longue pratique professionnelle.
- 69) L'orientation professionnelle est assurée par des bureaux officiels et privés. Elle n'est pas obligatoire.

C. LA FORMATION PROFESSIONNELLE
DANS LES TRANSPORTS

C. LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LES TRANSPORTS

I. Navigation intérieure

A. Formation professionnelle

Belgique

- 70) Tandis que tout l'enseignement technique et professionnel, qui constitue un ensemble bien structuré, dépend du ministère de l'éducation nationale et de la culture, seul le ministre des communications est compétent en matière de navigation intérieure.
- Il n'existe pas de formation spéciale dans le domaine des communications. De nombreux ouvriers qualifiés et techniciens reçoivent leur formation dans les sections de mécanique et d'électricité. On note un accroissement du nombre de sections mécaniciens pour autos et mécaniciens en moteurs Diesel comme spécialités après une formation de base de mécaniciens.
- 71) La société nationale des chemins de fer belges a créé des écoles propres. Il existe en outre des écoles de pêche, de navigation et de marine commerciale créées par le ministère des communications, ainsi que dix écoles d'hôtellerie qui ont pris ces dernières années un essor important.
- 72) Il n'existe qu'une seule école de batellerie : l'école provinciale "Jean Dubrucq" à Bruxelles. Cette école a une double tâche à remplir. Comme elle s'occupe de jeunes de 6 à 17 ans, elle doit fournir, à la fois, l'instruction primaire et l'enseignement professionnel. Les jeunes qui ne proviennent pas de familles de bûcherons n'ont aucune possibilité de recevoir une formation professionnelle; c'est pourquoi des firmes privées se sont résolues à organiser la formation d'apprentis pour obtenir les matelots dont le besoin est tellement pressant.
- 73) La firme Plouvier, à Anvers, conclut des contrats d'apprentissage avec des jeunes de 14 à 15 ans et

les confient : en supplément, sur un navire, à des capitaines et des matelots particulièrement qualifiés; ils n'appartiennent donc pas à l'équipage minimum. De la sorte, 16 jeunes en moyen ne sont formés sur 8 bateaux.

74) Ils font un stage d'un mois. La maison d'armement supporte pendant 3 ans tous les frais de la formation. Il est évident que dans ce cas, il s'agit d'une formation purement pratique, qui ne peut en aucun cas donner à la longue ni la qualité ni la quantité.

75) C'est ce qui ressort d'une statistique figurant dans l'annuaire du ministère de l'éducation nationale et de la culture, selon laquelle 53 certificats du cycle inférieur et 3 du cycle supérieur ont été délivrés en 1958/59 pour la pêche, la navigation et la marine commerciale

76) Il n'existe pas de possibilités de perfectionnement pour les matelots. Tout repose sur l'initiative privée des firmes.

Allemagne

77) L'enfant quitte normalement l'école primaire à 14 ans et commence sa formation professionnelle dans une maison d'armement ou chez un particulier. Il est obligé de suivre en même temps les cours d'une école professionnelle de navigation reconnue. Il existe en Allemagne les écoles professionnelles de navigation suivantes :

78) Ecole professionnelle de navigation	Nombre d'élèves en 1959	
Homborg/Bas-Rhin	602	pour l'ensemble du bassin du Rhin, du Neckar et du Main
Petershagen/Weser	422	pour le Weser et les canaux
Haren/Ems	114	pour la pêche
Hambourg	165	pour l'Elbe et le port d'Hambourg
Wurtzbourg	97	pour les maisons d'armement établies en Bavière

- 79) En 1962, le nombre total d'élèves est retombé à 1.054; recul attribuable à la fois aux années ayant connu un déclin des naissances (faible nombre d'élèves quittant les écoles) et au prodigieux essor économique. En 1959, un nombre total de 170.000 places d'apprentis (dans l'industrie, l'artisanat et le commerce) n'ont pu être occupées. Aux termes de l'article 35 de la "Jugendarbeitsschutzgesetz" (loi sur la protection des jeunes travailleurs), il est indifférent que les jeunes occupés dans la navigation intérieure aient ou n'aient pas conclu un contrat d'apprentissage. Tous les jeunes occupés dans la navigation doivent, selon cette loi, fréquenter l'une des écoles professionnelles de navigation reconnues, citées plus haut (circulaire du ministre des cultes de 1949)
- 80) Comme le mousse part avec son bateau dès le premier jour de son apprentissage, il ne lui est pas possible d'aller à l'école professionnelle une fois par semaine. C'est pourquoi les associations de navigations ont créé des internats où les élèves séjournent pendant la durée de leur enseignement. Les élèves sont rassemblés pour huit semaines dans l'internat. Ils y reçoivent un enseignement de jour, c'est-à-dire de huit semaines à raison de 5 jours par semaine = 40 jours d'enseignement par an; durée identique à celle d'un enseignement dispensé une fois par semaine, déduction faite des vacances (branches : voir horaire et programme en annexe). Le mousse continue pendant les huit semaines à recevoir de la maison d'armement son allocation mensuelle de formation. Elle est de 220 DM au moins pendant la première année, de 250 DM pendant la deuxième et de 283 DM pendant la troisième. Pour son séjour à l'internat (y compris la prévoyance sociale), lui-même paie 4 DM par jour. Le coût réel se situe entre 7 et 8 DM. La différence est fournie par des allocations des Länder d'où proviennent les mousses (2,50 DM par jour) et le reste par la navigation rhénane, qui consacre environ 50 000 DM par an.

- 81) Les programmes des diverses écoles professionnelles de navigation ont déjà été coordonnés, de sorte que le programme unique figurant en annexe est obligatoire pour la République fédérale. Les branches "transport" et "voies navigables" ont été adaptées à la situation particulière des voies navigables, dont s'occupent spécialement les diverses écoles.
- 82) L'enseignement professionnel dure trois ans. Le mousse devrait fréquenter l'école pendant huit semaines par an. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'existe que deux cours annuels pour les trois ans d'apprentissage (manque de professeurs). Le 1er cours a lieu après un an ou un an et demi de navigation et le 2ème a lieu à la fin des trois ans d'apprentissage et se termine si possible par l'examen de matelot. Cet examen est passé devant les chambres du commerce et de l'industrie. Pour la région rhénane, les examens sont centralisés par la chambre du commerce et de l'industrie de Duisbourg.
- 83) Le perfectionnement A l'âge de 21 ans, tout batelier pouvant fournir la preuve qu'il a effectué 6 ans de navigation, peut passer l'examen donnant droit au certificat de l'Etat pour bâtiments non munis de moyens mécaniques de propulsion, et à l'âge de 25 ans, s'il peut prouver qu'il a effectué 7 ans de navigation, il peut passer l'examen donnant droit au certificat de l'Etat pour bâtiment munis de moyens mécaniques de propulsion. Malheureusement, à l'heure actuelle, l'examen donnant droit au certificat n'est pas subordonné à la réussite de l'examen de matelot. Cette situation devrait absolument changer. En outre, à l'heure actuelle, il n'existe pas encore de préparation scolaire à l'examen en vue de l'obtention du certificat, bien qu'il s'agisse d'une des rares activités non-indépendantes pour lesquelles un examen de l'Etat avec un certificat déterminé soit obligatoire. Il en est de même pour les pilotes de la navigation intérieure, pour qui existent des dispositions spéciales. Bien que l'on s'efforce partout dans l'économie de porter remède au recul quantitatif, et dès lors dans une certaine mesure qualitative, par une amélioration de la formation, et en particulier des instructeurs et

des patrons ayant des apprentis (l'artisanat possède certains cours pour patrons), le niveau des capitaines (qui sont cependant les principaux responsables de la formation pratique à bord) baisse dans une mesure effrayante. Mais c'est précisément là qu'il est d'une nécessité urgente d'accroître la rationalisation et la mécanisation et ainsi d'élever la formation professionnelle du niveau des actes purement manuels à celui de la connaissance théorique technique et des procédés corrects.

- 84) En outre, il n'existe pas de formation spéciale pour les matelots garde-moteur et pour les mécaniciens. Après quelques années, les maisons d'armement nomment inspecteurs les conducteurs particulièrement qualifiés.

Mesures et possibilités en matière de réadaptation professionnelle.

- 85) Le recrutement et la formation professionnelle de mousses, conditions indispensables à un développement normal de la navigation intérieure, souffrent depuis plusieurs années d'une pénurie de candidats.
- 86) Cette situation est encore aggravée par la fluctuation effroyable (jusqu'à 50 % au cours de la première année). Un grand nombre de jeunes sont attirés par la vie de nomades sur l'eau, qui, à leurs yeux, se place dans un cadre de tradition romantique et ils sont très désillusionnés lorsque la vie à bord ne correspond pas à leurs rêves. C'est pourquoi on attache, depuis plusieurs années déjà, une très grande importance à la réadaptation professionnelle. Des travailleurs grecs, yougoslaves, italiens ainsi que des travailleurs allemands venant de l'agriculture ont été recrutés, mais malheureusement sans succès durable. Dès qu'un individu a travaillé pendant un certain temps sur la terre ferme, il ne supporte pas très longtemps la vie à bord.
- 87) Aussi bien la profession que l'office de placement avaient créé des cours de réadaptation professionnelle propres. Il serait possible au besoin de les ranimer. Dans les

milieux de la navigation intérieure, on estime cependant qu'à longue échéance les besoins en main-d'oeuvre ne pourront être couverts que par des mousses qui montent à bord immédiatement après l'âge de scolarité.

France

- 88) Dans la batellerie, les grandes entreprises sont très peu nombreuses. L'organisation de la formation professionnelle, qui s'adresse à des moyennes et surtout à des petites entreprises de dimensions fréquemment très modestes, est encore à peine ébauchée. Cette formation est la plupart du temps empirique; la formation scolaire de base est d'ailleurs loin d'être assurée et constitue le premier problème à résoudre.
- 89) Il n'existe que deux écoles privées fonctionnant au niveau de l'apprentissage :

1. le Collège d'enseignement technique de navigation rhénane à Strasbourg
2. le Collège d'enseignement technique de Lille.

Les enfants sont admis à la sortie de leur période de scolarité obligatoire, c'est-à-dire à 14 ans.

A. Le Collège d'enseignement technique de navigation rhénane

- 90) Le Collège d'enseignement technique de navigation rhénane est un établissement public d'enseignement technique dépendant du ministère de l'éducation nationale. C'est une école de navigation fluviale qui a pour but de former la main-d'oeuvre qualifiée nécessaire à l'armement de la flotte rhénane française.

- 91) 1) La formation dispensée au collège comprend :
- a) l'enseignement théorique et pratique de la profession de batelier du Rhin
 - b) l'enseignement général portant sur la formation intellectuelle, morale, sociale et physique des élèves.
- a) Les cours théoriques et pratiques sont donnés en salle

de classes et dans les ateliers équipés en outillage, machines, outils et matière d'oeuvre.

- 92) Les cours théoriques comprennent :
- notions générales sur les voies navigables, les ressources industrielles du bassin rhénan, le mouvement des marchandises, les ports rhénans, le port de Strasbourg et les développements rhénans.
 - règlements internationaux de la navigation, historique des conventions, conditions à remplir par les bâtiments, signalisation, règles de route, entrées et sorties des ports, stationnements, accidents et obstacles à la navigation et dispositions particulières à certaines sections;
 - hydrographie et navigation dans les différents secteurs, formation et manoeuvre des convois, utilisation du radar fluvial;
 - avaries, notions d'exploitation commerciale, actes rhénans, patentes.
- 93) L'enseignement pratique comporte notamment :
- cours de matelotage (technologie des cordages et câbles en acier, des appareils de gouverne et de mouillage), exercices pratiques de noeuds, d'épissure et de canotage;
 - cours de mécanique (technologie, conduite et entretien des moteurs marins, exercice d'ajustage et de travaux pratiques sur moteurs);
 - cours d'électricité (technologie des matériaux), installation électrique des bateaux, exercices de montage de circuits et de manipulation des tableaux de bord);
 - cours de charpentage marine (technologie des bateaux, leur construction, l'entretien, la sécurité en particulier contre voies d'eau et contre l'incendie, travaux pratiques sur bois).
- 94) Il convient de noter que la technologie enseignée est bilingue française-allemande.
- 95) Les élèves répartis en équipes effectuent un stage de 9 semaines dans chacun des ateliers au cours de l'année scolaire.

b) Enseignement général

- 96) Le Collège s'applique à donner aux élèves une bonne formation intellectuelle, civique et sociale en développant et en perfectionnant leurs connaissances déjà acquises par les cours d'enseignement général comprenant :
- le français, l'allemand, les calculs, les sciences appliquées, l'histoire, la géographie et la législation du travail.
- Les élèves suivent des séances de gymnastique, de natation et pratiquent les sports d'équipe.
- 97) 2) Les études durent 3 ans à temps complet et sont sanctionnées par le certificat d'aptitude professionnelle de batelier du Rhin
- Le collège comporte une centaine d'élèves (ne provenant pas nécessairement de familles de bateliers ou de la région rhénane), pour la plupart internes. 30 à 35 C.A.P. sont délivrés chaque année.
- 98) L'enseignement est gratuit. Des bourses entières ou partielles destinées à couvrir tout ou partie des frais de demi-pension ou internat peuvent être accordées par le recteur de l'Académie de Strasbourg, après examen de la situation matérielle de la famille. Les externes peuvent obtenir des bourses d'entretien. Les familles continuent à percevoir les allocations familiales pendant la durée de la scolarité.
- 99) 3) Ce collège fonctionne sur la base d'une convention passée en 1947 entre le ministère de l'éducation nationale, la chambre de commerce de Strasbourg et le Comité des armateurs français du Rhin.
- 100) Les programmes sont soumis à l'approbation de l'inspection principale de l'enseignement technique.
- 101) Le Comité des armateurs du Rhin prend à sa charge la fourniture du matériel de batellerie nécessaire à la formation pratique des élèves. La chambre de commerce de Strasbourg et le Comité des armateurs français du Rhin participe en outre par des subventions aux charges

assumées par le ministère de l'éducation nationale.

- 102) Le ministère de l'éducation nationale prend à sa charge tous les frais d'installation et d'aménagement du collège, la fourniture du mobilier, du matériel et de l'outillage (à l'exception du matériel de l'enseignement pratique de batellerie), le chauffage, les frais généraux de fonctionnement, les frais du personnel, les assurances, les frais d'entretien des élèves et les fournitures courantes de classes.

- 103) 4) Le personnel enseignant

Comme dans tous les secteurs de l'enseignement le recrutement des maîtres pose de graves problèmes. Le Collège est donc amené à recruter un certain nombre de formateurs dans la batellerie parmi le personnel ayant au moins 5 années de pratique dans le métier.

- 104) Le candidat sélectionné parmi les meilleurs éléments possède et bien entendu une culture générale suffisante et proposés par les compagnies de navigation, doit subir un examen organisé par une commission spéciale. S'il a satisfait aux épreuves théoriques et pratiques, il fait un stage à l'issue duquel l'inspection de l'enseignement technique dresse un rapport et un inspecteur général se déplace de Paris pour lui faire subir un examen. Ce candidat peut alors obtenir une délégation ministérielle pour 2 ans et devient ensuite titulaire de son poste d'enseignant.

B. Le Collège d'enseignement technique de Lille

- 105) Cet établissement comporte une section batellerie concernant notamment le charpentage en bois et en fer et la chaudronnerie.
- 106) Ce collège ne délivre pas encore de C.A.P. mais ce diplôme est en cours de mise au point et vise à être moins spécialisé que celui délivré par le collège de Strasbourg.
- 107) Près de Lille, à Lambersart, un collège technique

féminin accueille les jeunes filles en vue de leur donner une formation ménagère batelière. Cet établissement délivre notamment un C.A.P. de batelière.

- 108) c. En vue de développer la formation professionnelle dans la batellerie, la profession a mis au point un programme d'enseignement technique que le ministère de l'éducation nationale a pris en considération. Les services du ministère envisagent, dès que les crédits indispensables auront été débloqués, de créer 2 centres de formation professionnelle à Conflans-Ste-Honorine et à Lyon.

Italie

- 109) En Italie, la navigation intérieure comprend trois types:
1. la navigation fluviale sur fleuves et canaux
 2. la navigation sur lacs
 3. la navigation sur lagunes
- 110) Les personnes occupées sont au nombre de quelques milliers (les chiffres exacts font défaut)
- L'administration de la navigation intérieure relève du ministère des transports.
- 111) Peuvent être immatriculés comme personnel navigant les citoyens italiens ayant au moins 14 ans et remplissant les conditions requises. Les jeunes entre 10 et 14 ans peuvent être inscrits lorsqu'ils sont embarqués sous l'autorité de leurs parents ou de membres de leur famille jusqu'au troisième degré. Pour inscrire des mineurs de moins de 18 ans, il faut avoir le consentement du père ou du tuteur.
- 112) Les titres professionnels pour les services du pont sont :
- a) capitaine (capitano)
 - b) chef timonier (capo timoniere)
 - c) chef de bateau (capo barca)
 - d) conducteur de canot à moteur (conduttore di motoscafi)
 - e) batelier habilité (barcaiolo abilitato)
- 113) Pour les services de machines, les titres sont les suivants :
- a) machiniste (macchinista)
 - b) mécanicien de navire à moteur (motorista di motonavi)
 - c) mécanicien de canot à moteur (motorista di motoscafi)
 - d) chauffeur habilité (fuochista abilitato)
- 114) Ceux qui sont en possession de ces titres professionnels, excepté ceux de chef de bateau et de batelier habilité, .../...

peuvent obtenir la qualification d'"autorizzato" (autorisé) qui confère la faculté d'exercer aussi les tâches du grade sur des bateaux pratiquant le transport public régulier et le remorquage ou pour le transport de personnes pour le compte de tiers.

115) Pour obtenir la qualification d'"autorizzato", il faut non seulement remplir les conditions d'âge (24 ou 21 ans selon la qualification professionnelle), mais produire un certificat de bonne vie et moeurs ainsi qu'un extrait du casier judiciaire et passer un examen correspondant à un programme fixé par le ministère des transports.

116) Le décret du président de la République en date du 7 avril 1959 a fixé les normes de déroulement de ces examens et la composition des jurys devant délivrer les certificats de capacité et la qualification d'"autorizzato" dans la navigation intérieure.

117) Le décret du ministre des transports en date du 21 juillet 1959 a approuvé les programmes d'examen portant sur la capacité professionnelle et la qualification d'"autorizzato"

117) La formation professionnelle du personnel de la navigation intérieure doit permettre aux intéressés d'obtenir les certificats de capacité et la qualification d'"autorizzato" au sens des dispositions en vigueur; elle se base dès lors sur des programmes d'examens qui sont fixés pour chaque profession par le ministère des transports compétent et s'effectuent sous trois formes différentes, qui souvent peuvent se compléter :

- 118) a) formation dispensée dans des établissements scolaires;
b) formation dispensée directement par les compagnies de navigation et par les entreprises officielles de transport ou par l'ACNIL;
c) formation comme autodidacte.

119) La formation dont il est question à la lettre a) est dispensée principalement dans l'école de batellerie de Governolo, qui dépend de l'Union provinciale pour l'instruction technique de Mantoue, et dans le "Centro di educazione

marinara Giorgio Cini", à Venise. L'école de Governolo se consacre à la formation du personnel navigant sur le Pô; elle a formé une quarantaine d'éléments en 1961 pour les groupes professionnels de capitaine, de chef-timonier, de conducteur de canot à moteur, de machiniste, de mécanicien de bateau à moteur et de chauffeur. Pour être admis à la section "capitaine", il est nécessaire d'être en possession du diplôme de fin d'études secondaires ou d'un certificat équivalent. Les cours durent 8 mois, d'octobre à mai, et sont dispensés également en fin d'après-midi (entre 18 et 20 heures) et après le repas du soir, de façon à en permettre également la fréquentation par le personnel navigant. Ceux qui naviguent ont en outre la possibilité de suivre périodiquement les cours et de recevoir par correspondance les leçons, devoirs et corrigés. La situation de l'école sur les rives du Pô et aux abords d'une écluse favorisent les contacts périodiques avec le personnel navigant. Le "Centro Giorgio Cini" s'occupe en général de la formation nécessaire à l'exercice d'une activité maritime, mais sans négliger pour autant ceux qui veulent pratiquer la batellerie sur lagunes. Le "Centro", qui fonctionne en grande partie comme internat, dispose de locaux d'enseignement modernes adéquats et d'un équipement technique complet: il comprend également un petit chantier pour embarcations de bois et un port de halage. La section radar est particulièrement bien équipée et dispose de sa propre longueur d'ondes.

120)

A l'initiative de l'ACNIL et avec son concours financier, il a été donné en 1961 un cours préparant au brevet de radio-téléphoniste de bord pour le personnel de l'ACNIL. Au près du "Centro Giorgio Cini" fonctionne également un institut professionnel d'Etat pour matelots, qui délivre au terme d'un cours de 3 ans les certificats d'aptitude professionnelle prévus pour ce cours par les dispositions en vigueur.

Tant les sociétés de navigation que les sociétés officielles de transport sur lacs et l'ACNIL s'efforcent de disposer de personnel bien formé et expérimenté, et organisent à cette fin directement ou par l'intermédiaire d'organisations appropriées comme le "Centro Cini" de Venise, des cours de formation pour le personnel récemment recruté et des cours de perfectionnement ou de spécialisation pour le personnel déjà au service.

121) Dans la circonscription lombarde, sont en général organisés, tous les ans, des cours de capitaine, chef-timonnier, mécanicien de bateau à moteur et mécanicien de canot à moteur. La société d'Etat pour la navigation sur le lac de Côme a organisé ces dernières années plusieurs cours, qui ont permis la formation d'environ 40 ouvriers qualifiés. Les cours sont spécialement axés sur la pratique et l'apprentissage à bord varie normalement entre deux et cinq ans. Le chef de service navigation, un capitaine de corvette de réserve de la marine de guerre, donne les cours théoriques et établit les manuels de cours par correspondance en tenant compte des programmes d'examens établis par les dispositions ministérielles. Les cours de formation d'agents navigants chargés du contrôle des titres de transport sont également organisés périodiquement.

122) L'administration officielle de la navigation sur le lac de Garde recrute notamment son personnel navigant parmi les personnes ayant quitté la marine de guerre, à qui elle fait suivre un cours de trois à quatre mois au chantier qu'elle possède à Pestiera, en général pendant l'hiver. En outre, une partie du personnel de chantier reçoit une formation complémentaire qui lui permet de servir à bord lorsque le trafic s'intensifie en été. Les résultats des examens sont publiés au journal des avis, édité par l'entreprise de transport. La société communale de navigation sur les lagunes organise notamment en fonction des nécessités des cours de radio-téléphoniste, de radariste, de mécanicien et de chef de bateau ainsi que des cours de perfectionnement sur les combustibles et lubrifiants. Les cours,

.../...

qui sont dispensés directement au chantier de l'entreprise de Sant'Elena ou dans des organismes tels que le "Centro Cini" ou à l'institut de technique navale du ministère de l'éducation nationale, sont normalement réservés au personnel de la société, qui bénéficie de facilités particulières, ainsi qu'à l'ancien personnel saisonnier.

123)

La formation comme autodidacte est extrêmement répandue, tant à cause de l'insuffisance des établissements de formation publics, que du fait que, dans le secteur de la navigation intérieure, il est extrêmement fréquent que le fils choisisse la profession du père, de qui il reçoit les premiers enseignements et la première formation. Les jeunes gens qui désirent apprendre s'adressent alors à des capitaines plus âgés ou à des officiers de marine expérimentés pour être guidés pendant leur préparation aux épreuves en vue d'obtenir les certificats professionnels, alors qu'ils effectuent en même temps une période de pratique professionnelle en s'embarquant avec une qualification professionnelle de troisième catégorie en tant qu'élève marinier (allievo marinaio), apprenti de machines (apprendista di macchina) ou encore comme matelot.

PAYS-BAS

124)

La formation professionnelle est assumée en Hollande par des associations et des organisations. La "Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart" (Fondation "Fonds royal d'enseignement pour la batellerie") à Amsterdam, joue un rôle décisif à cet égard. L'épithète de "Koninklijk" (Royal) a été donné à cette fondation en 1946 à l'occasion de son 25ème anniversaire.

125)

Elle comprend 5 sections :

Section I: Enseignement élémentaire

Section II: Logement des enfants de batelier
à terre

Section III: Enseignement professionnel

.../...

Section IV: Formation professionnelle

Section V: Questions générales d'enseignement

- 126) Chaque section possède une direction dans laquelle sont représentés les employeurs et les travailleurs. Le directeur de la fondation est le secrétaire de toutes les sections. Le ministre de l'éducation nationale est représenté au sein de la direction de la fondation par deux collaborateurs et le ministre des transports par un. Les ressources principales de la fondation sont constituées par des subventions, des donations et des rétributions scolaires. La fondation est également soutenue par l'Etat et par les organisations professionnelles. Les écoles relèvent de la compétence du ministre de l'éducation nationale; selon les statistiques il y avait 1536 écoliers en 1958/59 pour la pêche et la navigation intérieure.
- 127) L'enseignement professionnel prévoit plusieurs orientations : Ecole du jour comme école préparatoire. Elle accepte les élèves de 13 à 16 ans, l'enseignement dure 2 ans, 40 heures d'enseignement par semaine interrompues par un enseignement pratique de navigation à bord de bateaux d'instruction. Le père doit, selon ses revenus payer une contribution aux frais d'internat, de 15 à 70 florins maximum par mois, le reste étant supporté par l'Etat.
- 128) Ecoles professionnelles du soir pour bateliers. Elles sont au nombre de 15 dans tous les centres de de batellerie (ouvert du 1.10 au 31.3) Elles préparent en deux ans à l'examen donnant droit au diplôme de "conducteur pour la navigation intérieure".
- 129) Ecoles à temps plein. Les élèves qui ne peuvent fréquenter l'école du soir prennent part à un cours du jour d'une durée de 4 mois qui leur donne les connaissances exigées pour un diplôme identique.
- 130) Cours par correspondance. Les élèves n'ayant ni le temps ni l'occasion de fréquenter l'école du soir ou l'école à temps plein peuvent se préparer en 24 mois à l'examen par des travaux écrits.

- 131) Les branches d'enseignement pour tous les genres de cours sont : le néerlandais, le calcul, la géographie, les voies navigables, la législation, les règlements de police en matière de navigation, les papiers de bord, la construction des navires, l'entretien des navires, le chargement et le déchargement, les épissures et les noeuds, la technologie des moteurs etc.
Il existe en outre des cours spéciaux et des examens de mécanicien et de garde-moteur.
- 132) L'apprentissage dans un service d'armement dure 3 ans. Les élèves ayant suivi pendant 2 ans les cours de l'école préparatoire du jour peuvent être admis à l'examen après 2 ans seulement.
- 133) Examens : Ces examens sont passés devant un jury qui est constitué par la fondation. Le ministère de l'éducation nationale, des sciences et des arts ratifie la constitution de ce jury d'examen, ce qui donne au diplôme le statut officiel. Malheureusement, la fréquentation de ces établissements scolaires est facultative et le diplôme n'est pas encore obligatoire. Toutefois, en vertu d'une convention collective, le détenteur d'un diplôme bénéficie d'un supplément de salaire.
- 134) Il n'existe pas d'établissements de perfectionnement pour capitaines, mais il a été organisé des cours spéciaux pour spécialistes radar, qui donnent droit à un diplôme de spécialiste en radar.

II FORMATION PROFESSIONNELLE ET EMPLOI DANS LE TRANSPORT ROUTIER

INTRODUCTION

- 125) Tous les transports, y compris ceux effectués par les industriels pour leur propre compte étant visés par la Table Ronde, le présent texte vise à la fois le transport routier pour compte d'autrui et pour compte propre, le transport de marchandises et de voyageurs, le trafic interne et le trafic international. En sont exclus cependant les transports urbains.
- 135) Par ailleurs, compte tenu du fait que la Table Ronde ne doit aborder que les problèmes sociaux spécifiques aux transports :
- a) - les conditions de formation aux diverses spécialités de l'emploi de conducteur routier ont été seules examinées. (Il existe sans doute d'autres emplois propres au transport routier - employé de transport, par exemple - mais en raison du temps limité dont ils disposaient, les rapporteurs n'ont volontairement retenu que l'emploi le plus caractéristique du transport routier, celui qui correspond aussi dans les entreprises aux effectifs les plus importants : celui de conducteur routier).
 - b) - les développements concernant, dans chaque pays, l'organisation proprement dite de la formation professionnelle ont été réduits au strict minimum.
 - c) - une place particulière a été faite aux conditions d'accès à la profession de transporteur routier en raison d'une part, de l'importance de la formation des chefs d'entreprise

dans un secteur d'activité où prédominent les entreprises à structure artisanale et d'autre part, du type de promotion caractéristique du transport routier que constitue le fait pour un salarié de devenir chef d'une petite entreprise.

A) SITUATION DANS LES PAYS DE LA COMMUNAUTE

- 137) Il apparait qu'une distinction doit être faite entre :
- la formation préalable à l'entrée dans la profession, c'est-à-dire, à la participation au processus productif de l'entreprise (1),
 - la formation et le perfectionnement du personnel en place dans les entreprises,
 - la formation des futurs transporteurs routiers (chefs d'entreprise) dans la mesure où ceux-ci doivent satisfaire à certaines exigences relatives à leurs aptitudes et connaissances.
- 138) Dans le premier cas, les moyens mis en oeuvre ont pour objet :
- 1) - soit de donner un métier à des jeunes ou des adultes qui n'en ont pas (formation proprement dite à temps plein dans une école spécialisée ou apprentissage sous contrat au sein de l'entreprise),
 - 2) - soit de permettre à ceux qui ne peuvent continuer leur métier d'exercer une nouvelle activité professionnelle (reclassement (2), reconversion).
- 139) Les actions de formation et de perfectionnement qui s'adressent à des travailleurs en place dans les entreprises ont pour objet :
-
- (1) L'apprenti, titulaire d'un contrat, ne peut être considéré comme participant à ce processus, bien que présent physiquement dans l'entreprise. Son contrat a, en effet, pour objet essentiel, non pas la fourniture d'un travail productif, mais l'acquisition d'une certaine qualification professionnelle.
- (2) Cas des conducteurs routiers devenus physiquement inaptes à l'exercice de leur profession avant l'âge de la retraite.

- 1) - soit de combler les lacunes d'une formation de base incomplète - ou oubliée - voire de pallier l'absence pure et simple d'une telle formation (cas général)
 - 2) - soit de compléter une formation préexistante mais devenue insuffisante en raison de l'évolution des techniques et des conditions de travail (recyclage),
 - 3) - soit, enfin, d'accroître la valeur professionnelle des intéressés quel que soit leur niveau de formation afin de faciliter, ou de provoquer, leur accès à des niveaux de qualification supérieurs (promotion professionnelle).
- 140) La formation des futurs transporteurs peut, d'une certaine manière, être considérée comme un cas particulier de la promotion des travailleurs du transport. Mais les conditions de cette formation constituant aussi, dans une très large mesure, des règles d'organisation professionnelle, les initiatives prises dans ce domaine doivent être considérées séparément.

141) La situation dans les pays de la Communauté a donc été examinée sous chacune de ces trois rubriques en ce qui concerne d'abord la définition des niveaux de qualification dans la mesure où ces niveaux sont sanctionnés par des diplômes délivrés par les Pouvoirs publics et ensuite les moyens de formation et de perfectionnement en place.

I. Formation préalable à l'entrée dans la profession

A. - NIVEAUX DE QUALIFICATION

142) Tous les conducteurs routiers doivent être titulaires d'un permis de conduire correspondant à leur spécialisation (1).

(1) Il en résulte que si l'âge minimal d'obtention du permis de conduire dans la spécialité considérée est de 21 ans par exemple, la formation des jeunes dans ladite spécialité immédiatement après la scolarité obligatoire se heurte à des difficultés considérables.

- 143) La Belgique, seul pays de la Communauté où cette exigence était encore inconnue, vient, en effet, de rendre obligatoire cet examen.
- 144) Le permis de conduire (Poids lourds et transport en commun) est régi d'une manière générale par des dispositions à peu près identiques dans tous les pays. Sa délivrance sanctionne le succès à un examen théorique portant sur les règles de la circulation routière et à un examen pratique de conduite de véhicule.
- 145) En fait, si l'on reconnaît qu'il est vain de vouloir juger l'aptitude d'un individu à la conduite d'un véhicule après une seule épreuve d'une certaine durée, il faut admettre que la valeur du permis de conduire sous l'angle de la formation professionnelle est nécessairement limitée.
- 146) Dans la mesure où les régimes de délivrance du permis de conduire découlent de préoccupations voisines mais différentes de celle d'une authentique formation professionnelle (1), la passation d'un tel permis ne saurait donc être considérée comme définissant un quelconque niveau de qualification.
- 147) Le seul diplôme définissant un niveau de qualification propre à l'emploi de conducteurs routiers, et susceptible d'être délivré avant l'entrée dans la profession des intéressés, semble être le Certificat d'Aptitude Professionnelle (C.A.P.) français de conducteur routier, transport public et location de véhicules industriels.
-
- (1) Il est intéressant de relever à ce sujet que la principale raison pour laquelle la Belgique vient à son tour de créer un permis de conduire est d'ordre psychologique. Le but poursuivi est de développer le sens des responsabilités de tous les automobilistes, de rendre ces derniers plus vigilants. En effet, le permis de conduire facilitera le contrôle de la déchéance du droit de conduire, déchéance qui peut sanctionner les infractions aux règles de sécurité et de circulation. Or, il est évident que la menace d'une telle sanction sera particulièrement efficace auprès de tous les conducteurs.

148) Ce C.A.P. constitue la sanction normale d'une scolarité de trois années dans les collèges d'enseignement technique ou les établissements d'enseignement technique privés assimilés.

149) Le programme de ce C.A.P., créé en 1959 à l'initiative des professionnels, correspond d'une part, à l'ensemble des connaissances générales exigées pour tout emploi qualifié et d'autre part, à une formation théorique et pratique propre au transport routier.

Programme du C.A.P. de conducteur routier, transport public et location de véhicules industriels

A.- Epreuves pratiques

150) 1. Exécution d'un transport

- chargement et déchargement des véhicules - organisation tournées livraison,
- choix de l'itinéraire - documents de bord,
- conduite des véhicules utilitaires (1)

-
- (1) A titre d'exemple, précisions que le programme du C.A.P. vise explicitement sous la seule rubrique "conduite des véhicules utilitaires" les différents points suivants :
- A. Code de la route : problèmes concrets posés sur maquette
- B. Conduite (Cars, camions ensembles articulés)
- a) précautions à prendre avant le départ - matériel à emporter
 - b) Exercices sur route en utilisant un gros porteur Diesel (en principe tonnage en charge au moins égal à 10 tonnes),
 - c) Conduite avec remorque et semi-remorque
 - d) Remorquage de fortune
 - e) Conduite dans des circonstances difficiles : routes glissantes, verglas, route présentant des difficultés particulières, mise en route et passage des vitesses sur fortes pentes - remise sur route d'un véhicule embourbé - conduite de nuit
 - f) Détection des anomalies de fonctionnement en cours de route - prévention
 - g) Contrôles pendant la marche et à la halte.
- Les exercices pratiques de conduite sur route porteront en outre :
- sur le respect du code de la route et des règles de circulation
 - sur la prévention des accidents et des pannes
 - sur les mesures à prendre par le conducteur dans le cas d'accident supposé.
- C. Présentation à l'examen du permis de conduire des candidats ayant atteint, en cours d'études, l'âge requis.

- 151) 2. Maintien du véhicule en ordre de marche
- Travaux préparatoires : utilisation rationnelle de l'outillage, des appareils de graissage, mise en place et démontage des roulements, etc;..
 - Travaux d'entretien
 - Entretien et réparation usuels : organes moteurs, de transmission, d'utilisation
 - Détection des pannes
 - Premiers soins à donner aux blessés en cas d'accident.

B.- Epreuves écrites et graphiques

- 152) 1. Correspondance commerciale usuelle, compte-rendus d'événements de la vie professionnelle
2. Notions de base d'arithmétique et de géométrie
3. Croquis coté au crayon → plan de parcours ou d'accidents.

C.- Epreuves orales ou écrites

- 153) 1. Technologie
- a) Notions préliminaires
 - Eléments de mécanique, de physique et de technologie générale
 - b) Technologies auxiliaires : ajustage, soudure, forge.
 - c) Technologie professionnelle
 - 1^o Technologie automobile
 - le véhicule automobile (essence ou diesel) : rôle, fonctionnement et réglage des organes constitutifs,
 - le maintien en ordre de marche du véhicule : entretien, réparations usuelles, détection des pannes
 - 2^o Technologie de la conduite
 - manoeuvres des commandes
 - utilisation des commandes au cours de la conduite
 - contrôles divers

3°- Technologie du transport routier pour compte d'autrui et de la location de véhicules industriels

- Réglementation en vigueur : trafics interne et international
- La technique et le trafic
- Les responsabilités du conducteur routier

154) 2.- Législation de la Sécurité Sociale et du travail

3.- Prévention des accidents

4.- Hygiène

155) Les titulaires du C.A.P., après l'acquisition d'une certaine expérience dans une entreprise, sont en mesure d'occuper rapidement un emploi spécialisé du transport. La convention collective stipule que la possession du C.A.P. de conducteur routier pourra être exigée des ouvriers classés dans l'emploi de conducteur mécanicien ou de conducteur grand routier.

156) Par ailleurs, trois mentions complémentaires du C.A.P. définissent trois niveaux de qualification propres respectivement au transport international de marchandises, au transport de voyageurs et au dénéagement.

157) La création officielle de ces mentions, dont les programmes ont été approuvés par les Pouvoirs publics et les organisations professionnelles, est imminente.
Ces programmes sont les suivants:

1.- Mention conducteur en transport international de marchandises

158) A.- Préliminaires du transport international

- Notions sur les régimes des autorisations de transport
- Nomenclature et utilisation des documents de bord.

- B.- Exécution du transport international
 - Les itinéraires
 - Le franchissement des frontières
 - Réglementations essentielles propres aux différents pays
 - Conduite à tenir en cas d'accident
- C.- Eléments de vocabulaire technique dans une langue étrangère (au choix du candidat).

2.- Mention conducteur de car, services interurbains et touristiques

- 159) A.- Conduite et entretien des cars
- B.- Exploitation
- délivrance des billets
 - bagages et messageries
 - organisation d'un voyage touristique
 - agents de voyages et hôtellerie
 - particularités du tourisme international
- C.- Relations du conducteur de car
- avec les voyageurs
 - avec les autorités administratives et de police
 - avec l'entreprise
- D.- Transports d'écoliers
- E.- Vocabulaire de base approprié dans une langue étrangère (au choix du candidat)

3.- Mention conducteur-facteur de déménagement

- 160) A.- Matériel de déménagement
- B.- Opérations de déménagement
- notions d'emballage et de démontage
 - chargement et déchargement
 - manutention
- C.- Relations du conducteur-facteur
- avec l'entreprise

- avec la clientèle
- avec le chemin de fer

D.- Dénégagements internationaux

B. - MOYENS DE FORMATION

- 161) Le plus souvent y compris dans les pays qui connaissent d'autres types de formation, le conducteur routier doit acquérir sur le tas, c'est-à-dire seul et suivant les hasards de son expérience personnelle, les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à la pleine maîtrise de son métier.
- 162) Même lorsque cette situation amène des entreprises à prendre quelques initiatives dans le domaine de la formation du personnel, ladite formation reste généralement assurée par des moyens empiriques.
- 163) C'est précisément à de tels moyens que s'opposent les méthodes de formation rationnelle comme l'apprentissage sous contrat dans l'entreprise ou la scolarité à temps plein dans une école spécialisée d'enseignement technique.
- 164) Quant aux "autos-écoles", dans la mesure où elles se bornent à assurer la préparation à l'examen du permis de conduire, il ne semble pas qu'on puisse les considérer à proprement parler comme un moyen de formation professionnelle (1)

(1) Indiquons à titre d'exemple qu'en Italie la durée des cours préparatoires à l'examen du permis de conduire est fixé comme suit:

- 8 heures de leçons pour le permis de conduire à l'usage privé de la catégorie A,
- 12 heures de leçons et 8 heures d'exercices pratiques pour les permis à l'usage privé des catégories B, C, D, F,
- 30 heures de leçons et 10 heures d'exercices pratiques pour les permis à l'usage public de chaque catégorie.

- 165) 1.- EN ALLEMAGNE FEDERALE où cependant l'apprentissage au sein de l'entreprise est la règle générale, le transport routier n'a pas fait l'objet d'une approbation par le Gouvernement fédéral en tant que profession nécessitant un apprentissage ou une initiation professionnelle. Il n'existe par ailleurs aucune école de formation de conducteur routier.
- 166) 2.- La situation est identique en BELGIQUE où il n'existe pas de Commission professionnelle nationale du transport routier. Faute d'un apprentissage organisé et d'écoles spécialisées, les futurs conducteurs routiers se forment sur le tas dans les entreprises.
- 167) 3.- Dix (1) Centres professionnels du transport (section transport des collèges d'enseignement technique ou d'établissements privés assimilés) assurant en FRANCE, à temps plein, la préparation au C.A.P. de conducteur routier. La durée de la formation varie, selon l'âge (14 à 18 ans) et le niveau des connaissances des élèves, de 1 à 3 années.
- 168) Au cours d'une année complémentaire les élèves des centres peuvent suivre l'enseignement d'une section préparatoire à la gestion des petites et moyennes entreprises de transport (2).
- 169) Ils peuvent également acquérir, s'ils sont titulaires du C.A.P., une ou plusieurs spécialités sanctionnées par la ou les mentions de leur choix.
- 170) L'accès aux Centres professionnels du transport étant réservé aux jeunes immédiatement après leur formation scolaire obligatoire, des établissements de formation de conducteur

(1) Est prévue la création de six autres Centres professionnels du transport.

(2) Voir infra les conditions d'accès à la profession de transporteur routier en France.

routier réservés aux adultes sont en voie de création (Centre de formation accélérée du transport ou C.F.A.T.) (1).

- 175) Le programme essentiellement pratique porte uniquement sur la formation technique des élèves. Il correspond, sur la base de 42 heures de cours par semaine, à une formation d'une durée de 3 à 4 mois.

Programme des centres de formation accélérée du transport

- 172) A.- Exécution d'un transport
- Le contrat de transport
 - La réglementation du transport routier pour compte d'autrui
 - Le transport de marchandises : trafics interne et international
 - le transport de voyageurs : trafics interne et international
- 173) B.- Conduite rationnelle et maintien en ordre de marche des véhicules
- Mécanique automobile
 - Conduite proprement dite
 - Sécurité routière
- 174) C.- Législation sociale particulière au métier
- Droit social général
 - Réglementation de la durée de conduite, du repos quotidien, de la durée de travail hebdomadaire dans le transport routier.
 - Les conventions collectives.

- 175) Les méthodes pédagogiques des C.F.A.T. diffèrent sensiblement de celles des Centres-écoles de jeunes. En particulier, la formation de chaque groupe d'élèves (12 en principe) sera assurée par un seul et même instructeur.

(1) Le premier de ces centres fonctionnera à Marseille en 1964.

176) Le contrat d'apprentissage tel qu'il est défini par le Code du travail français offre juridiquement aux employeurs la possibilité d'assurer directement la formation de conducteurs routiers. Mais ces contrats sont peu nombreux dans le transport, en raison, semble-t-il, de leur inadaptation aux exigences particulières d'une formation rationnelle d'un jeune conducteur.

177) 4.- Au LUXEMBOURG les conducteurs de véhicules utilitaires, doivent, outre la préparation du permis de conduire en auto-école suivre obligatoirement un cours théorique et pratique de 30 leçons d'une heure chacune dans les Ecoles professionnelles de l'Etat au nombre de trois.

178) Les matières de ce cours sont les suivantes :

- a) législation de la circulation routière
- b) technique automobile, notamment fonctions, caractéristiques et entretien des pneumatiques, organes de direction, freins, feux, appareils avertisseurs, dispositifs visuels, batteries, tachygraphes, attaches pour remorques.

179) L'assistance à ce cours de 30 leçons est attestée par un certificat (1). Seuls les compagnons-mécaniciens et maîtres-mécaniciens d'autos sont dispensés de l'accomplissement obligatoire de 30 leçons.

180) 5.- Préalablement à l'entrée dans la profession, il semble n'exister en ITALIE et aux PAYS-BAS, aucun moyen de formation propre aux diverses spécialités du métier de conducteur routier.

II. La formation et le perfectionnement du personnel en place dans les entreprises

A.- NIVEAUX DE QUALIFICATION

181) Si, en ce qui concerne le personnel en place dans les

- (1) Il ne semble pas, selon les renseignements recueillis qu'il s'agisse à proprement parler d'un examen impliquant la possibilité d'un échec des intéressés.

entreprises, la distinction entre "formation" et "perfectionnement" peut parfois apparaître arbitraire, il n'en reste pas moins que cette distinction correspond à une réalité.

182) Le perfectionnement professionnel s'étend normalement tout au long de la carrière des intéressés : il ne peut donc se réduire à un programme nécessairement limité. C'est la raison pour laquelle - autre différence avec la formation professionnelle - l'existence des moyens d'action importe davantage en la matière que la création de diplômes et examens.

183) Le C.A.P. français déjà cité constate l'aptitude à exercer le métier de conducteur routier que cette aptitude résulte d'actions de formation ou de perfectionnement. Il en sera de même pour les trois mentions de spécialités à créer.

184) Par contre, le brevet professionnel en voie de création (1) sanctionnera toujours l'acquisition d'une qualification par l'exercice effectif du métier (2).

185) Ce nouveau diplôme a pour objet :

- de favoriser la promotion des meilleurs conducteurs au sein de l'entreprise et de la profession
- de faciliter le reclassement éventuel (atelier, magasin, quai services commerciaux en rapport avec l'exploitation) des conducteurs qui n'ayant pas atteint l'âge de la retraite, ne sont plus à même d'exercer leur métier dans des conditions de sécurité suffisantes.

(2) La création de ce brevet professionnel, dont le programme a été approuvé par les Pouvoirs publics, est imminente.

(3) Contrairement au C.A.P., le brevet professionnel ne pourra donc être obtenu que par des professionnels du transport justifiant d'une ancienneté minimale dans le métier. Toutefois, cette ancienneté est réduite si l'intéressé est déjà titulaire du C.A.P.

49 186) Le programme d'examen du brevet professionnel sera le suivant :

1ère partie - Fonctions administratives et commerciales de l'entreprise

A.- Epreuves écrites

1. Aspects juridiques de l'entreprise de transport routier ou de location de véhicules industriels
2. Les fonctions administratives et commerciales
 - a) Relations du transporteur ou du loueur avec la clientèle
 - b) Contrôle permanent de la marche de l'entreprise.

B.- Epreuves pratiques

1. Etablissement et utilisation des documents de transport
2. Organisation administrative et commerciale de l'entreprise.

187)

2ème partie - Fonctions exploitation de l'entreprise

Epreuves pratiques et orales

1. Opérations intérieures
Le garage et ses services - le quai -
2. La route
Préparation des services - Exécution des transports
L'accident sur la route
3. Langue étrangère (facultatif)

B.- MOYENS DE FORMATION ET DE PERFECTIONNEMENT

1.- ALLEMAGNE FEDERALE

188) Il n'existe aucune réglementation concernant la formation et le perfectionnement du personnel des entreprises ; Les moyens d'action dans ce domaine ont été mis en place avec des organismes privés, sans intervention de l'Etat, par le truchement des Chambres de commerce ou Chambres des métiers.

- 189) Dans le transport routier, ce sont les organisations professionnelles patronales qui ont pris l'initiative des actions de perfectionnement.
- 190) A ce propos, il convient surtout de signaler la réalisation de l'Ecole de RIENECK (Fernfahrerschule Rieneck) qui fonctionne pendant les mois d'hiver dans un hôtel de tourisme. Depuis 1956, année de la fondation, 4.500 stagiaires environ sont passés par RIENECK à raison d'une semaine par stage.
- 191) Il y a six sections :
- Conducteurs longue distance (70 % des stagiaires)
 - Transporteurs longue distance
 - Femmes et filles de transporteurs longue distance (cours d'initiation et de perfectionnement administratif)
 - Transporteurs et conducteurs courte distance
 - Déménageurs
 - Transporteurs de voyageurs.
- 192) Une section supplémentaire pour les transporteurs pour compte propre va s'ouvrir prochainement.
- 193) Les stages sont au nombre de 20 à 25 par an, du lundi au vendredi, avec 35 heures d'enseignement effectif.
- 194) Les programmes portent sur :
- La discipline de conduite et le comportement au volant
 - Le contrôle technique et les conditions de mise en circulation des véhicules
 - La réglementation professionnelle (coordination, tarifs)
 - La prévention, l'hygiène et la sécurité
 - Le droit public et le contrôle
 - Le droit du travail
 - Les dommages sur les camions, la prévention de ces dommages et les assurances

- La sécurité routière, freins et équipements, tachygraphes, pneus et roues, premiers secours
- Le prix de revient
- La forme juridique des entreprises
- Les relations commerciales
- Le travail des coopératives (1)

195) Le corps enseignant est composé de techniciens de toutes spécialités ayant tous, par ailleurs, une autre activité.

2.- FRANCE

196) Des actions de perfectionnement pour conducteurs routiers sont régulièrement organisées depuis 1959 par l'Association pour le Développement de la Formation Professionnelle dans les Transports (A.F.T.)

197) Ces actions qui revêtent presque toujours la forme de sessions de perfectionnement à temps plein (généralement d'une durée de cinq jours) n'ont pas pour objet de préparer un examen. Elles ont pour but de permettre aux participants :

- de réfléchir hors du cadre de travail habituel à l'ensemble de leurs problèmes professionnels
- de confronter leurs points de vues et de comparer leur expérience sur ces problèmes,
- de suivre l'évolution des transports et de leur organisation au cours des prochaines années tant en France qu'à l'étranger,
- de combler, s'il y a lieu, des lacunes de leur propre formation professionnelle.

(1) En Allemagne, les coopératives de transports ont deux buts essentiels : fournir les produits nécessaires aux transporteurs, réaliser les contrôles routiers pour vérifier si le tarif appliqué est correct, ce contrôle étant de droit et les représentants des coopératives étant habilités à dresser des barrages pour les effectuer sur route.

198) Chaque session qui groupe 12 à 16 conducteurs débute par un exposé de ses objectifs particuliers et de la méthode de travail utilisée et se termine par une séance d'évaluation.

199) L'utilisation d'un ensemble articulé transformé et équipé en Centre mobile de perfectionnement (salle de travail, moteur au banc, matériel pédagogique) permet, en tous lieux, l'organisation de ces sessions.

200) D'une manière générale, et sous réserve de son adaptation aux exigences particulières du perfectionnement dans chaque cas d'espèce, le programme est le suivant :

I.- Connaissances mécaniques et conduite rationnelle des véhicules poids lourds

- 201)
- Le moteur Diesel : sa conduite rationnelle - lubrification - filtrage - température et régime du moteur
 - Embrayage et boîte de vitesse : rôle - fonctionnement - utilisation
 - Les freins : constitution - utilisation optimale
 - Travail et usure du pneumatique
 - Les pannes sur route

II.- Conduite des véhicules poids lourds et sécurité routière

- 202)
- Conduite économique des camions, ensembles articulés et autocars en vue de diminuer la fatigue du conducteur
 - Etude de graphiques individuels de conduite
 - Les articles du Code au secours du conducteur routier
 - Sécurité de la circulation routière : prudence et courtoisie.

203)

III.- Responsabilités du conducteur routier dans le transport pour compte d'autrui et relations avec la clientèle

IV.- Réglementation générale du transport routier pour compte d'autrui et tenue des documents de bord

205) Le nombre de conducteurs routiers participant aux sessions de perfectionnement de l'A.F.T. croît régulièrement en raison de l'intérêt que portent à ces dernières employeurs et travailleurs. Il sera en 1963 voisin de 250.

3. - PAYS-BAS

206) Le problème de la formation et du perfectionnement des conducteurs routiers dans le cadre de l'entreprise a, depuis une dizaine d'années, fait l'objet, aux Pays-Bas, d'une étude approfondie par les syndicats patronaux de transport.

207) Huit organisations professionnelles représentant le transport de marchandises et de voyageurs pour compte d'autrui ont créé une commission pour la formation professionnelle des conducteurs en Hollande. Cette commission qui est surtout un organisme de liaison a préparé les programmes d'examens et les mentions propres aux différentes branches du transport routier, mais chacune des organisations professionnelles conserve le droit d'examiner elle-même les futurs candidats.

208) En fait, deux organisations se sont groupées pour les examens : l'Organisation Générale des Chargeurs et Transporteurs pour compte propre (E.V.O.) (1) et l'Association des Entrepreneurs de Transports du Royaume des Pays-Bas (K.N.V.T.O.) (2).

209) L'examen est scindé en deux parties :

- Un examen préliminaire, à la diligence des entreprises, se situant à l'embauche, après une période d'essai d'environ deux mois. L'enseignement et l'examen portent sur la sécurité routière théorique et pratique (code de la route et réflexes

(1) Elgemene Verladere en Iegen Vervoeders Organisatie

(2) Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen.

du conducteur en cours de conduite), mais les entreprises ont la possibilité de faire porter l'examen sur des matières supplémentaires, si elles le jugent utile. C'est après réussite à cet examen que se situe l'embauche définitive. Cet examen échappe au contrôle de la Commission.

- L'examen proprement dit, qui, en fait, sanctionne seul le perfectionnement, se passe sous le contrôle de la Commission; il porte sur l'ensemble du programme, y compris les matières de l'examen préliminaire.

210) Ce programme est le suivant :

- a) Connaissances techniques
 - Mécanique générale,
 - Mécanique du véhicule,
 - Détection des pannes.
- b) Connaissance approfondie des principaux types de véhicules
- c) Connaissances générales du transport
 - Réglementation concernant la mise en circulation des véhicules,
 - Réglementation sur les poids maximaux autorisés,
 - Réglementation du travail
- d) Sécurité routière

211) L'enseignement théorique est complété par des travaux pratiques, au sein de l'entreprise, à la charge d'instructeurs sévèrement sélectionnés.

212) L'examen se passe dans l'entreprise même; les candidats prêts à passer l'examen sont signalés par l'entreprise à l'organisme chargé de le faire passer.

213) La préparation à l'examen se fait à l'aide de cours par correspondance assurés par l'Institut de l'Instruction par correspondance à ARNHEM; le cours de sécurité routière est

assuré par l'Institut de la Sécurité routière.

214) Le rythme de la préparation peut être variable et est choisi par le candidat lui-même, ce qui donne à ces cours une souplesse considérable. Le conducteur est tenu à faire des devoirs, faute de quoi l'employeur, qui finance le perfectionnement du conducteur, est aussitôt avisé.

215) Une documentation très importante est en outre tenue à la disposition des instructeurs et des salariés.

216) Aucun conducteur n'a l'obligation de passer l'examen, mais une majoration de salaire de 5 à 6 % est prévue par les conventions collectives en cas de succès; les conducteurs demandant à suivre ces cours de perfectionnement sont de plus en plus nombreux.

217) L'on se doit de remarquer que, si les programmes ont été définis par la Commission professionnelle des conducteurs en Hollande, l'E.V.O. et la K.N.V.T.O. ont néanmoins leur enseignement propre et font, chacune pour leur compte, passer l'examen; de ce fait, des divergences assez sensibles apparaissent dans l'enseignement :

- La durée totale des cours à l'E.V.O. est de 18 leçons (12 leçons de mécanique et 6 leçons sur les opérations annexes) alors qu'à la K.N.V.T.O., elle est de 12 leçons (5 leçons de mécanique et 7 leçons sur les opérations annexes). L'E.V.O. est donc axée principalement sur la mécanique alors que la K.N.V.T.O. semble attacher une importance prépondérante aux opérations annexes.

L'E.V.O. sur le plan des travaux pratiques se cantonne dans des démonstrations de l'instructeur, alors que l'enseignement, dans le cadre de la K.N.V.T.O., comporte la participation effective des conducteurs aux travaux : l'enseignement de la mécanique semble donc, à la K.N.V.T.O., compte tenu de

la remarque figurant à l'alinéa précédent, axé plus sur le plan pratique que sur le plan théorique.

- (218) L'organisation du perfectionnement professionnel des conducteurs routiers ne semble avoir fait l'objet d'aucune initiative particulière en BELGIQUE, au LUXEMBOURG ainsi qu'en ITALIE.

III. FORMATION PROFESSIONNELLE DES FUTURS TRANSPORTEURS ROUTIERS

A.- NIVEAUX DE QUALIFICATION

1.- ALLEMAGNE FEDERALE

- 219) La création de toute entreprise est subordonnée par le code allemand à un agrément par la Chambre d'Industrie et de Commerce ou la Chambre des Métiers locale dont relève le postulant; cet agrément est donné soit sur examen, soit sur justification d'une expérience suffisante.
- 220) Le candidat chef d'entreprise est examiné par une commission interprofessionnelle dans laquelle la spécialité professionnelle du demandeur est représentée. Il n'existe aucun programme officiel de cet examen qui demeure entièrement à l'appréciation de chaque Chambre.

- 221) En ce qui concerne le transport public routier (1), le programme porte le plus généralement sur les points suivants :

- Réglementation du transport,
- Tarification,
- Conditions de transport,
- Comptabilité,

(1) Réglementation sur l'adaptation et l'éducation professionnelle d'un chef d'entreprise de transport routier de mai 1956.

- Prix de revient,
- Réglementation sociale et fiscale,
- Réglementation du temps de travail,
- Code de la route.

222) L'examen n'est pas obligatoire si l'intéressé justifie avoir acquis pendant 3 ans dans une ou plusieurs entreprises de transport des connaissances suffisantes notamment en matière de conditions de transport, de tarifs, de comptabilité et de droit social.

2.- BELGIQUE

223) En ce qui concerne le transport de marchandises en trafic international seulement, la loi belge prévoit que les autorisations de transport peuvent être soit refusées, soit retirées temporairement ou définitivement si le requérant ou le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions fixées en matière de compétence professionnelle (1).

224) Ces conditions seront très prochainement déterminées par le Ministre des Communications, étant précisé que des mesures particulières sont prévues à propos des transporteurs établis depuis un certain temps et ayant effectué un minimum de voyages ou de kilomètres à l'étranger.

225) Après une période transitoire, tous les transporteurs belges devront pour effectuer du transport international de marchandises satisfaire aux programmes d'examens ci-après :

- EXAMEN A

(226) Connaissances générales

- Transport routier pour compte propre et pour compte d'autrui
- Location de véhicules industriels - Affrètement routier

(1) Loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, article 5, paragraphe 2.

- Connaissances géographiques (Belgique)
- Connaissances techniques
 - Divers types de véhicules
 - Dispositions légales en matière de poids, dimensions, vitesse, etc...
 - Organes mécaniques et parties essentielles du moteur
 - Initiation à la technologie de la manutention et de l'arrimage
- Gestion de l'entreprise
- Notions élémentaires de comptabilité
- Technique du commerce intérieur
- Notions élémentaires de droit commercial
- Lois et règlements du transport national
- Calcul du prix de revient et de la rentabilité - Tarifs

- EXAMEN B

- 227) - Connaissances générales
- Notions économie transport international
 - Taxes frappant le transport international
 - Organismes officiels internationaux
 - Connaissances géographiques (Europe occidentale)
 - Connaissances techniques
 - Poids, dimensions, vitesse, etc..des véhicules à l'étranger
 - Opérations de change
 - Notions élémentaires de technique du commerce extérieur
 - Description et usage des documents
 - Banque - Crédit - Assurances
 - Lois et règlements du transport international (étranger et communautés européennes)

- Documents routiers et douaniers
- Codes de la route étrangers
- Calcul du prix de revient et de la rentabilité

3.- FRANCE

- 228) "Toute nouvelle inscription au registre des transporteurs routiers est subordonnée", à partir d'une date qui sera fixée par décret, "à la présentation par le demandeur d'un certificat attestant son aptitude à l'exercice de la profession" (1).
- 229) Les conditions d'attribution du certificat d'aptitude à la profession de transporteurs routiers seront déterminées par arrêté.
- 2307 Les connaissances exigées des intéressés porteront sur les points suivants :
- 231)
- 9- I.- La création d'une entreprise de transport public routier ou de location de véhicules industriels et les obligations du chef d'entreprise
- 1° - Rôle et responsabilité du chef d'entreprise, sur le plan social et sur le plan économique
 - 2° - Forme juridique de l'entreprise
 - 3° - Réglementation économique, commerciale et fiscale
 - 4° - Réglementation sociale
 - 5° - Obligations contractuelles et responsabilité du transporteur
 - 6° - Les charges financières
 - 7° - Le service commercial et les tarifs
 - 8° - Les services de contrôle

(1) Article 27 du décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, modifié par décret du 15 juin 1963.

II. - L'exploitation technique

- 232) 1^o - Choix du véhicule
 2^o - Notions élémentaires de mécanique automobile
 3^o - Le garage - L'entretien
 4^o - Le choix du conducteur - Les différents aspects de son rôle
 5^o - Sauvegarde du personnel et des marchandises transportées

III.- La gestion

- 233) 1^o - Le prix de revient
 2^o - Notions de comptabilité
 3^o - Le tableau de bord de l'entreprise
 4^o - L'organisation interne de l'entreprise - Opérations administratives, locaux, matériel de bureau

4.- PAYS-BAS

- 234) a) - Transport routier interne

L'accès aux professions n'est limité, aux Pays-Bas, par aucune disposition légale ou réglementaire; mais par dérogation au droit commun, nul ne peut créer une entreprise de transport public routier de marchandises sans avoir passé au préalable, avec succès, les épreuves d'un examen de capacité professionnelle.

- 235) Il n'est admise aucune exception à cette règle; toutefois un candidat peut être affranchi de l'obligation de passer certaines épreuves, si les diplômes qu'il possède justifient de connaissances suffisantes dans telle ou telle discipline faisant partie du programme de l'examen.

- 236) A l'encontre de ce qui existe en Allemagne Fédérale où d'une part, l'examen probatoire a un caractère interprofessionnel avec une orientation vers la profession du candidat où d'autre part, il n'existe aucun programme défini, ni à l'échelon

local, ni à l'échelon fédéral, le programme aux Pays-Bas, spécifiquement propre au transport public routier de marchandises, est établi par une disposition réglementaire uniforme; son niveau est élevé et dépasse largement une simple sensibilisation à des problèmes de gestion administrative et commerciale.

237) Par contre la conduite pratique sur route relève exclusivement de la possession du permis de conduire et n'apparaît pas dans les matières de l'examen.

238) L'examen est scindé en deux parties qui peuvent être passées à la volonté du candidat, soit successivement, soit au cours d'une même session; chaque partie comporte des épreuves écrites et orales avec notes éliminatoires. L'inscription est libre, le candidat n'ayant à justifier ni d'une préparation à l'examen, ni d'un temps quelconque de présence dans une entreprise de transport. Le candidat paye des droits d'inscription et des droits pour la délivrance du diplôme.

239) Le programme de la partie A comporte les matières suivantes :

- Connaissances du droit et des lois,
- Comptabilité,
- Technologie,
- Connaissances générales,
- Connaissances commerciales,
- Langue néerlandaise et correspondance commerciale.

240) Le programme de la partie B comporte les matières suivantes :

- Connaissances techniques,
- Calcul du prix de revient et de la capacité de rendement,
- Tarifs et prix du transport,
- Géographie.

241) L'examen est organisé par un "Bureau des examens du

transport routier professionnel" au sein duquel les organisations d'employeurs et de salariés coopèrent avec les Pouvoirs publics.

242) Le diplôme peut être indifféremment obtenu par le candidat transporteur ou par son épouse.

243) Depuis 1948, il y a eu 27 examens, avec un total de 7.755 candidats dont 3.374 ont été reçus.

b) - Transport routier international

244) Une licence spéciale étant requise pour le transport international depuis le 1er janvier 1960, il existe également un examen probatoire obligatoire pour les transports de cette nature. Cet examen est oral et porte sur les points suivants :

- Connaissances générale des transports internationaux (Documents, impôts, devises)
- Géographie (Routes principales de l'Europe occidentale, stations frontalières)
- Connaissances juridiques (réglementation, normes des véhicules propres aux divers pays, carnet T.I.R., formalités douanières, carnet de passage en douane et tryptique)
- Tarifs

245) Aucune exigence relative à la qualification professionnelle n'est exigée des transporteurs routiers en ITALIE et au LUXEMBOURG.

B.- MOYENS DE FORMATION

1.- ALLEMAGNE FEDERALE

246) La préparation à l'examen de qualification patronale

varie selon les Länder.

247) C'est ainsi que la Chambre de Commerce de HESSE a refusé d'organiser des préparations sous prétexte qu'elle désignait les jurys et que, par conséquent, elle ne pouvait en même temps organiser la préparation (cette impossibilité de cumul semble assez répandue en Allemagne).

248) Par contre certaines Chambres de Commerce ont organisé des préparations et plusieurs instituts privés se consacrent aussi à cette tâche (FRANCFORT, par exemple).

2.- BELGIQUE

249) La justification d'une certaine compétence professionnelle n'étant pas encore en fait exigée des transporteurs routiers de marchandises en trafic international, les moyens de formation correspondants n'existent pas encore.

250) Le principe de l'organisation de cours facultatifs a cependant été admis.

3.- FRANCE

251) En ce qui concerne les adultes, la préparation au Certificat d'aptitude à la profession de transporteur routier sera vraisemblablement assurée à la fois par un enseignement par correspondance et par deux stages d'une durée totale de trois semaines dans un centre de perfectionnement professionnel agréé par le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

252) Les textes d'application actuellement à l'étude devront également préciser les diplômes de l'enseignement technique reconnus équivalents au certificat d'aptitude. Tel pourrait être le cas du brevet professionnel mentionné ci-dessus sous la rubrique "Formation et perfectionnement du personnel dans

les entreprises".

1253) A noter qu'existe déjà dans un Centre professionnel du transport une section préparatoire à la gestion des petites et moyennes entreprises (une année scolaire d'enseignement à temps plein).

1254) Le programme de cette section porte sur les points ci-après :

- L'entreprise de transport public routier ou de location de véhicules industriels :
création - cadre juridique - organisation sociale
- Le contrat de transport : établissement et utilisation des documents de transport - responsabilités du transporteur
- Les relations professionnelles du transporteur routier ou du loueur : la clientèle, les fournisseurs, les confrères, le fisc, la Sécurité Sociale, les organismes de crédit, les administrations publiques
- Le contrôle permanent de la marche de l'entreprise : bilans et comptes, enregistrement des écritures journalières indispensables à la gestion
- Le tableau de bord : trésorerie, frais généraux, prix de revient, situation financière
- L'organisation administrative et commerciale de l'entreprise : installation et classement, courrier, machines de bureau.

4.- PAYS-BAS

1255) La préparation à l'examen probatoire est faite à l'échelon syndical par la N.O.B. Wegtransport (1) d'une part, par un

(1) Les cours de la N.O.B. Wegtransport sont entièrement oraux (oraux et par correspondance pour la préparation au diplôme pour les transports internationaux). Ils groupaient en 1960 plus de 800 élèves répartis dans 38 villes des Pays-Bas.

syndicat du patronat chrétien d'autre part, sans exclure pour les candidats, la possibilité de s'adresser à une école privée (cours par correspondance notamment) voire de préparer eux-mêmes l'examen.

256) En ITALIE et au LUXEMBOURG il n'existe aucun moyen propre de formation des chefs d'entreprise du transport routier.

III CHEMINS DE FER

BELGIQUEI. GENERALITES

- 257) L'enseignement professionnel organisé par l'Administration Belge s'adresse aux :
- A. Agents nouvellement recrutés ou en stage,
 - B. Agents régularisés dans leur emploi,
 - C. Agents appartenant au service du mouvement,
 - D. Agents appelés à exercer une fonction de commandement
 - E. Agents devant être orientés vers une autre fonction, par mesure de reconversion,
 - F. Agents en rapport avec le public (cours de "relations publiques"),
 - G. Apprentis,
 - H. Autres catégories (à énumérer).
- 258) Il n'existe aucun enseignement spécialisé pour les diminués physiques à la S.N.C.B.. Les agents reconnus temporairement ou définitivement inaptes à remplir leurs anciennes fonctions sont remis en service dans des fonctions ou emplois du cadre compatibles avec leurs aptitudes physiques et professionnelles. Ils sont initiés sur place à leurs nouvelles attributions.

II. CATEGORIES ET PROGRAMMES DES COURS

- A. Cours destinés aux agents nouvellement recrutés.
 - a) Direction MA. (Matériels et Achats).
- 259) Un enseignement systématique de formation professionnelle en vue de leur régularisation dans les emplois du cadre est prévu pour :
- les fonctionnaires techniques,
 - les aspirants machinistes de locomotive à vapeur et de locomotives diesel de manoeuvres;

- les aspirants conducteurs de traction diesel de route et de traction électrique.

260) Cet enseignement se donne de la façon suivante :

- Fonctionnaires techniques

Ils accomplissent un stage d'un an, guidé et contrôlé par un fonctionnaire technique expérimenté.

261) Une documentation d'étude est remise à l'intéressé qui est tenu d'introduire, au cours de son stage, des travaux portant sur les sujets techniques dont il a à connaître. L'un de ces travaux tient lieu de thèse.

262) Pendant la première moitié du stage, le récipiendaire est initié à la conduite des engins de traction et aux travaux d'entretien du matériel. La seconde moitié du stage est consacrée à familiariser l'agent avec les méthodes de réparation et avec celles de l'organisation du travail.

- Aspirants machinistes et aspirants conducteurs

- aspirants-machinistes :

Les cours théoriques sont donnés dans les remises désignées.

- aspirants-conducteurs pour la traction diesel de route et la traction électrique :

Les cours théoriques sont donnés à l'école de Bruxelles.

263)

b) Direction E (Exploitation)

La Direction E prévoit un enseignement initial pour ses :

- Ingénieurs

264) Ceux-ci accomplissent un stage d'information pendant un an et un stage pratique, variant d'un an et demi à quatre ans, dans les services d'exécution. Pendant celui-ci, les ingénieurs

occupent successivement, et en assumant la responsabilité du poste, les différents emplois confiés aux employés et fonctionnaires des services d'exécution.

- Sous-chefs de gare

265) Leur formation est envisagée dans la réponse au point B,a.

- Manoeuvre de gare

266) Ils reçoivent une initiation pratique de 6 jours dans la gare à laquelle ils seront affectés. Cette initiation est confiée à un chef manoeuvre parfaitement au courant du métier et ayant les aptitudes reprises à cet effet. La surveillance et le contrôle sont effectués par un sous-chef de gare spécialement désigné.

- DIVERS

267) La Direction E dispense aussi un enseignement de début à ses conducteurs de locotracteurs.

268) Il s'agit là d'une initiation essentiellement pratique dont la direction est confiée à des contremaîtres ou à des instructeurs qualifiés.

c) Direction ES. (Electricité et signalisation)

269) Un enseignement de début est donné aux signaleurs et aux aiguilleurs. Pour chacune de ces catégories, la situation se présente comme suit :

- pour les signaleurs A et B (desserte de postes très importants).

270) L'enseignement comprend :

- une première période de 36 jours sur le train-école de signalisation (TES) consacrée à l'étude de la réglementation et à l'application sur les installations de ce train.

- une seconde période d'initiation par compagnonnage en cabine d'une durée variable. Seuls sont admis à recevoir cette initiation les élèves qui ont obtenu 60 % du total des points attribués aux cours du train-école.
- pour les signaleurs C et D (postes moins importants) et les aiguilleurs

271) L'enseignement comprend une initiation par compagnonnage portant sur :

- l'initiation théorique fondamentale nécessaire à la compréhension et à la desserte des installations du poste ;
- l'initiation pratique à toutes les particularités du poste.

272) La durée de l'initiation des signaleurs C et D est variable. Pour les aiguilleurs, elle ne dépasse pas 15 jours.

273) L'enseignement dans le train-école de signalisation est donné par les signaleurs-instructeurs des groupes, en collaboration avec les chefs-instructeurs de signalisation de l'Administration centrale. Cet enseignement est contrôlé par la Division ES 72-3 (Passages à niveau - Réglementation).

274) Les initiations en campagne sont suivies par les chefs immédiats et par les signaleurs-instructeurs des arrondissements ES.

d) Direction C (Commerciale)

- Direction MA (Matériel et Achats)

- Aspirants machinistes et aspirants conducteurs

275) Des interrogations écrites et orales trimestrielles sont prévues au cours des études. Les récipiendaires qui n'obtiennent pas les 12/20 des points sur l'ensemble des interrogations de chaque année de cours sont licenciés ou, s'ils étaient déjà

agents de la Société, réintégré dans l'emploi qu'ils détenaient antérieurement à la Société.

- 276) Le concours de machiniste et celui de conducteur comportent une épreuve écrite et une épreuve orale. Pour être déclaré admissible, il faut obtenir au total un minimum de 70 % des points en signalisation et circulation des trains, 62,5 % en connaissances techniques et 60 % en freinage, soit, pour l'ensemble, 65 % des points.

- Direction ES (Electricité et Signalisation)

- pour les signaleurs

- 277) Il existe une épreuve pratique passée devant l'ingénieur principal, ou son adjoint, assisté par le signaleur-instructeur et par le chef immédiat sous l'autorité duquel est placé le poste à desservir.

- 278) Pour être reçus, les candidats doivent obtenir 60 % des points, au moins.

- pour les aiguilleurs

- 279) L'épreuve pratique est passée devant le chef de section dirigeant l'arrondissement, assisté, lui aussi, par le signaleur-instructeur et par le chef immédiat sous l'autorité duquel est placé le poste à desservir.

- 280) Les agents nouvellement recrutés qui ne satisfont pas aux épreuves sont licenciés moyennant préavis.

B. Cours destinés aux agents déjà régularisés dans leur emploi

- 281) a) Candidats s/chst de 2è cl. :

- Facteurs de gare de 1ère et de 2ème classes et facteurs intérimaires de 1ère et 2ème classe

b) Agents du service Electricité et Signalisation :

- 282) - Candidats agents de maîtrise
 - Candidats agents de maîtrise à l'Eclairage et Force Motrice
 - Candidats agents de maîtrise aux télécommunications.

C. Cours spéciaux destinés aux agents des services du mouvement

- a) Enseignement spécial destiné aux agents des services du mouvement - Subdivisions de cet enseignement, les cours donnés dans chacune d'elles et la durée de ceux-ci.
- 283)

Hormis les cours de formation dispensés aux élèves du Groupe 15 (candidats sous-chefs de gare de 2^e classe), il n'existe aucun enseignement systématique prévu pour le personnel du mouvement. La cause en réside essentiellement dans l'insuffisance des effectifs.

Toutefois, le personnel des gares et le personnel des gares et le personnel des trains reçoivent une instruction régulière par la voie de conférences de service organisées au siège du travail.

- 284) Ces conférences se donnent mensuellement par qualification. Elles insistent sur les domaines propres à chacune de celles-ci et, en particulier, sur la prévention des accidents du travail. L'assistance y est obligatoire.

- 285) En ce qui concerne spécialement le personnel des trains, toutes les instructions de service qui l'intéressent sont extraites de la réglementation et groupées dans un manuel. Cette méthode facilite sérieusement la formation de ce personnel par la voie de conférences de service.

- b) Epreuves spéciales liées à l'enseignement professionnel et destinées à vérifier les aptitudes et, éventuellement l'adaptation aux réglementations nouvelles des agents responsables de la sécurité du trafic
- 286)

Il n'existe ni épreuves ni interrogations systématiques. Il appartient aux différentes autorités de s'assurer sporadiquement du niveau des connaissances professionnelles des agents responsables de la sécurité.

D. Cours spéciaux de reconversion

a) du personnel vapeur (personnel de traction, personnel des remises et des ateliers)

287) Pour assurer la reconversion du machiniste vapeur disponible en conducteur de matériel diesel ou électrique, un écolage et une initiation pratique ont été mis sur pied par la Direction du Matériel et des Achats. Leur durée varie de 4 à 9 semaines selon les difficultés de l'engin à desservir.

Le programme de conversion prévoit :

288) - pour l'initiation à la traction diesel :

- 1^o une préinitiation théorique ayant pour objet de donner aux candidats des connaissances suffisantes en mécanique et en électricité et de leur exposer les généralités sur les moteurs Diesel, leurs accessoires et leurs transmissions;
- 2^o une initiation théorique comportant une étude plus détaillée de l'engin et l'étude théorique du dépannage;
- 3^o une initiation pratique se rapportant à la conduite de l'engin et à son dépannage pratique.

289) - pour l'initiation à la traction électrique :

- 1^o une préinitiation théorique permettant de donner aux candidats des connaissances suffisantes en mécanique et en électricité;
- 2^o une initiation pratique en ligne et sur du matériel en stationnement.

290) Les autres agents devenant disponibles dans les remises et ateliers vapeur sont recasés, dans le cadre des regroupements d'activités, en tenant compte de leurs préférences, du lieu de leur domicile, de leurs connaissances et de leurs aptitudes. Chaque fois qu'il est nécessaire, une initiation ou un écolage sur place sont prévus pour faciliter l'adaptation aux nouvelles tâches.

b) -du personnel de la signalisation (signaleurs, personnel ouvrier et de maîtrise de la signalisation)

-du personnel, en général, frappé ou menacé par le chômage technologique

291) A l'heure actuelle, le problème de la reconversion ne se pose pas, à la S.N.C.B., ailleurs que dans le cadre de la réponse donnée sous a).

292) En ce qui concerne, par exemple, le personnel de la signalisation, la pénurie est telle que la menace d'un chômage technologique est inexistante pour cette catégorie d'agents.

c) Résultats obtenus, grâce à ces cours, dans la voie de la reconversion

293) Le système de reconversion du personnel vapeur, mis sur pied par la Direction du Matériel et des Achats, s'est révélé extrêmement favorable puisque cette Direction a pu trouver dans ses effectifs le personnel qui lui est nécessaire, aussi bien roulant que sédentaire, avec relativement peu de déchet...

E. Cours spéciaux pour apprentis

294) Il n'existe plus à la S.N.C.B. de cours spéciaux pour apprentis.

III. DIRECTION, ORGANISATION GENERALE ET FONCTIONNEMENT

A. Direction

a) Service responsable de l'organisation de l'enseignement professionnel

295) Ainsi qu'il est apparu au fil des données précédentes, l'enseignement dispensé au sein de la S.N.C.B. se divise en deux grandes catégories :

1. l'enseignement organisé par les différentes directions selon leurs nécessités immédiates ou les exigences de tel ou tel mode d'écologie, rendant impossible une centralisation des cours et des initiations pratiques.
2. l'enseignement dispensé à l'école de Bruxelles, et organisé chaque année, d'après un plan-programme (voir annexe V- Chemins de fer Belges).

296) L'enseignement repris sous 1. intéresse surtout les directions suivantes :

Matériel et Achats,
Electricité et Signalisation,
Voie,
Exploitation.

297) Quant à l'enseignement repris sous 2. l'organisation en incombe spécialement à un bureau de la Direction du Personnel et des services Sociaux, travaillant en collaboration avec les bureaux d'organisation des différentes directions (voir réponse à III, C, 2 en ce qui concerne l'élaboration des programmes).

b) Importance de ce service - sa place hiérarchique - organes décentralisés ou subordonnés

298) Le bureau de l'enseignement professionnel travaille sous le contrôle des fonctionnaires supérieurs de la Direction du Personnel et des Services Sociaux.

299) Il dirige aussi les écoles de Bruxelles (une section de langue française et une section de langue néerlandaise) complétées par 4 centres dispersés en province (Gand, Hasselt, Liège et Namur) et ouverts uniquement le dimanche pour les répétitions orales à l'adresse des porteurs d'avis.

B. Organisation générale

a) Sessions de l'enseignement professionnel

300) D'après la distinction établie sous III, A, a, d'une façon générale, l'enseignement organisé directement par les directions techniques, s'inspire des nécessités immédiates du service, tandis que l'enseignement organisé par la Direction du Personnel et des Services sociaux, vise à plus long terme, la formation et le perfectionnement des différentes catégories d'agents auxquelles il s'adresse.

b) Fréquence des sessions organisées

301) Les enseignements organisés en vue de rencontrer des nécessités immédiates sont évidemment sporadiques.

302) L'enseignement dispensé par l'intermédiaire de la Direction du Personnel et des Services Sociaux s'organise annuellement. Chaque session comprend deux cycles de 16 semaines (15 semaines de cours et 1 semaine de révision).

303) Toutefois, pour les porteurs d'avis, l'enseignement s'étend sur trois années d'études, divisées chacune en 2 cycles de 20 semaines.

C. Fonctionnement

a) Genre de cours

304) Les cours organisés dans le cadre de l'enseignement professionnel proprement dit, se divisent en cours oraux et en cours par correspondance selon les distinctions suivantes :

- sont donnés par correspondance les cours s'adressant aux catégories ci-après :

Agents des services de l'Exploitation

- candidats sous-chefs de gare de 2^e classe (groupe 15).

- sont donnés oralement les cours s'adressant aux catégories ci-dessous :

Agents du service Electricité et Signalisation

- Candidats agents de maîtrise (signalisation, télécommunications, signaleurs-instructeurs, éclairage et force motrice, sous-stations de traction et caténaires) (groupe 73).

- 305) N.B.- l'autorisation de participer aux cours oraux est accordée par les chefs immédiats selon les possibilités du service. Les élèves qui se la voient refuser peuvent s'inscrire aux cours par correspondance ou reporter leur inscription à la session suivante.

Cours oraux

- 306) Les cours oraux sont donnés pendant la journée, avec dispense de service. Ils se dispensent à raison d'un jour par semaine. Chaque journée comprend cinq ou six heures de cours. Leur amplitude varie entre huit et dix heures.

Cours par Correspondance

- dans le cadre de l'enseignement de formation et de perfectionnement

- 307) Les élèves qui suivent les cours par correspondance sont convoqués aux visites guidées dont question sous III, C, e.

308) Les élèves qui suivent les cours par correspondance sont astreints à rédiger des devoirs à domicile. Il s'agit là de travaux de synthèse ou d'exercices sur les matières enseignées. Leur périodicité est fonction de l'importance du cours et de l'étendue de celui-ci à l'intérieur du cycle. De toute façon, les programmes sont calculés de manière à ne pas charger les élèves de plus de 4 ou 5 devoirs par semaine.

309) Des notes sont attribuées à ces travaux et interviennent pour 20 % dans le pointage des épreuves de chaque année.

b) Elaboration des programmes

Dans le cadre de l'enseignement de formation et de perfectionnement, les programmes sont élaborés par les fonctionnaires techniques spécialisés dans la connaissance de la matière à enseigner.

310) Il n'existe pas, à la S.N.C.B., de comité spécial de coordination. Après élaboration, les programmes de chaque direction sont coordonnés par le bureau d'organisation de celle-ci travaillant sous le contrôle d'un fonctionnaire technique supérieur spécialement désigné.

311) Les programmes sont revus de session en session de façon à réaliser leur adaptation optimum aux exigences de l'évolution des techniques ferroviaires et aux nécessités du service (fusionnements d'attributions, requalifications, etc.).

312) Quant aux cours, ils sont constamment remis en concordance, et même en cours de session, avec la réglementation générale ou avec les modifications intervenues dans les différents modes d'exploitation.

c) Professeurs

313) Tous les cours organisés par la S.N.C.B. sont dispensés par l'intermédiaire de professeurs appartenant à ses cadres

- enseignement de formation et de perfectionnement

- 314) Les professeurs sont désignés, au sein de chaque direction, par le fonctionnaire technique supérieur à qui est confiée la tâche d'organiser et de coordonner l'enseignement à l'adresse des agents de cette direction.
- 315) Les professeurs désignés sont en général porteurs d'un diplôme délivré par une université ou par un institut d'enseignement supérieur.
- 316) Il est à noter qu'il n'est pas prévu de formation pédagogique pour les agents chargés de cours.
- 317) Enfin, les différentes prestations de nos professeurs (dispensation de cours ou de répétitions, rédaction des leçons, corrections des travaux, etc.) sont rémunérées selon des taux établis ou admis par la Direction du Personnel et des Services Sociaux.

d) Rédaction et édition des cours

Nos cours sont rédigés par les professeurs eux-mêmes.

- 318) La S.N.C.B. réalise elle-même l'édition de ses cours. L'impression se fait en stencil ou en zincographie selon qu'il s'agit de cours sujets à remaniements plus ou moins fréquents.
- 319) Les leçons sont distribuées au fur et à mesure du développement des cours.

e) Matériel didactique et visites guidées

- 320) L'école de Bruxelles dispose d'un matériel didactique spécialisé, et surtout en ce qui concerne l'enseignement dispensé aux agents des Directions MA (Matériel et Achats), ES (Electricité et Signalisation) et V (Voie).
De plus, elle est équipée d'une salle de matériel spécialement

réservé à l'usage des aspirants-conducteurs pour la traction Diesel.

321) Le soin de constituer les collections de ce matériel incombe directement aux professeurs.

322) Dans le cadre de l'enseignement de formation et de perfectionnement, chaque professeur a le droit de demander l'organisation des visites guidées qu'il juge utiles à l'illustration de son cours.

Ces illustrations s'orientent surtout :

325) en ce qui concerne les installations ferroviaires :

vers les dépôts de la voie, les remises et ateliers, les cabines de signalisation, les gares de triage, le dispatching, la téléphonie, les laboratoires, etc.

- en ce qui concerne les entreprises extérieures :

vers les fabrications métalliques, électriques et chimiques.

IV. INCIDENCE DES COURS DE PERFECTIONNEMENT SUR LA CARRIERE DES AGENTS

324) Hormis les épreuves finales couronnant l'écolage des porteurs d'avis, l'enseignement professionnel de la S.N.C.B. n'est pas directement sanctionné par des épreuves de promotion de grade. Colles-ci sont organisées par la Commission d'examens et instaurées selon les nécessités du service - c'est le cas, par exemple, pour les candidats sous-chefs de gare de 2ème classe - ou annuellement - cas des épreuves de sélection pour les rédacteurs (et grades assimilés) et les sous-chefs de bureau (ou grades assimilés).

a) Épreuves écrites ou orales - Composition du Jury - Points à obtenir.

325) Toutes les épreuves de promotion de grade organisées par la Commission d'Examens précitée sont écrites. Toutefois, en ce qui concerne l'écolage des porteurs d'avis, les épreuves écrites, portant sur les cours généraux sont complétées par des épreuves orales portant sur les connaissances professionnelles. On y ajoute une épreuve de conservation dans la seconde langue nationale.

326) La Commission d'Examens dispose, en principe, d'un jury propre qu'elle compose pour chaque épreuve. Bien entendu, le jeu des spécialisations amène souvent les professeurs à participer aux travaux des jurys. Mais, en ce qui concerne la correction des épreuves finales portant sur les cours de formation générale dans le cadre de l'écolage des porteurs d'avis, cette participation n'est jamais autorisée.

327) En général, les candidats doivent obtenir 50% dans chaque branche, et 65 % sur l'ensemble de ces branches.

b) Situation faite aux agents ayant échoué.

328) Les agents ayant échoué à une épreuve de promotion peuvent en général, se représenter à l'épreuve suivante s'ils remplissent encore les conditions fixées par les règlements.

c) Autres épreuves.

329) Les épreuves de sélection donnant accès au grade de sous-chef de bureau (et grades assimilés) et de chef de bureau (et grades assimilés) sont organisés en dehors de l'enseignement professionnel.

330) Quant aux épreuves de promotion de grade de rédacteur auxiliaire, la matière théorique en est basée sur les cours de l'enseignement professionnel, les candidats inscrits recevant gratuitement la collection de cours qui les intéressent.

d) Possibilité pour les agents appartenant à un service déterminé de s'inscrire aux cours d'un autre service, en vue de participer à un examen - d'étendre leurs connaissances générales

331) En général, l'inscription aux cours de telle ou telle Direction est réservée aux agents de celle-ci. Mais ce principe n'est pas rigide : tout agent arguant de raisons valables peut demander son inscription aux cours qui l'intéressent. Les demandes du genre sont examinées par le bureau d'organisation de la Direction visée.

V. BUDGET ET CHARGES FINANCIERES

a) Pourcentage des sommes consacrées à l'enseignement professionnel en fonction du budget général d'exploitation

332) La moyenne pour l'ensemble des trois dernières années est de 0,0721 %.

b) Frais de formation complète et frais occasionnés par les cours de perfectionnement, par rapport au traitement ou salaire moyen d'un agent, par catégorie :

333) Il est malaisé d'avancer des taux précis, ceux-ci résultant du nombre d'élèves par session. Toutefois, le salaire formant l'élément prépondérant des charges - les frais généraux étant minimes par rapport au nombre d'élèves - on peut affirmer que le coût de formation se rapproche du salaire afférent à la période d'écolage.

c) Gratuité de l'enseignement :

334) L'enseignement est entièrement gratuit.

d) Gratuité des cours édités

335) Les cours sont délivrés gratuitement aux élèves.

336) Les agents de la Société, non inscrits aux cours, peuvent acquérir les cours de l'enseignement au prix coûtant tandis qu'un prix de vente bénéficiaire est appliqué aux personnes étrangères à la Société.

e) Subventions de l'Etat :

337) L'enseignement ne bénéficie d'aucune subvention de l'Etat.

VI. RESULTATS GENERAUXa) Pourcentages d'agents qui suivent annuellement les cours - qui ont déjà reçu une formation complète

338) Le nombre d'élèves par année est de 2.000 environ ce qui représente 3 % de l'effectif total.

339) En ce qui concerne les pourcentages par catégorie, ne sont envisagés que les cours dispensés dans le cadre de l'enseignement professionnel de formation et de perfectionnement.

340) En ce cas, les catégories et les pourcentages intéressants à signaler sont :

- Personnel de maîtrise du service "Electricité et Signalisation" : 100 %
- Chefs-signaleurs instructeurs et signaleurs instructeurs : 27,5 %

b) Catégories dans lesquelles l'enseignement a été le plus efficace - Causes.

341) D'une manière générale, il faudrait évidemment établir une première distinction entre l'efficacité des cours oraux et

celle des cours donnés par correspondance.

342) Compte tenu de cette remarque, on peut dire que les Directions intéressées sont satisfaites de l'efficacité de l'enseignement professionnel.

343) Il faut mentionner spécialement le succès et l'efficacité des cours organisés pour :

- les candidats agents de maîtrise de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation.
- les agents devant s'initier aux techniques nouvelles relatives aux tractions diesel et électrique, ou devant se perfectionner dans ces techniques, pour la Direction du Matériel et des Achats.

A propos de l'efficacité de la reconversion du personnel-vapeur au sein de cette Direction, prière de se référer aux données fournies sous II, D.

- les candidats sous-chefs de gare de 2ème classe et les candidats commis passant par le cadre de l'écolage des porteurs d'avis, pour la Direction de l'Exploitation.

344) Pour cette dernière catégorie d'agents, la qualification professionnelle amène d'ailleurs une promotion sociale fort accentuée.

x

x x

345) De l'avis de la S.N.C.B. l'efficacité de son enseignement est surtout due à la qualification des professeurs, à l'excellence des cours et au souci de rencontrer, à chaque occasion, les réalités pratiques. Une preuve de cette efficacité peut d'ailleurs être tirée immédiatement du fait que l'on enregistre, pour chaque catégorie, un nombre minime d'échecs aux épreuves finales.

346) Mais il faut remarquer que l'enseignement est rétrograde, au départ, sur la sélection des élèves, celle-ci étant basée sur le signalement, l'ancienneté, la qualification administrative ou l'épreuve d'admission.

Vous proposez-vous d'améliorer certaines parties ou modalités de votre enseignement ? Par quelles mesures ?

347) La S.N.C.B. a le souci d'adapter continuellement ses programmes et ses cours aux exigences des réglementations et des techniques nouvelles.

ALLEMAGNEI. INTRODUCTION

- 348) La Bundesbahn occupe des fonctionnaires, des employés, des ouvriers et des éléments destinés à assurer la relève du personnel (fonctionnaires en stage de formation, jeunes apprentis, aides apprentis, stagiaires).
- 349) Les fonctionnaires sont des fonctionnaires de l'Etat fédéral (de la République fédérale).
Ils appartiennent à différentes carrières, qui se subdivisent comme suit :
- Carrières du cadre ordinaire,
du cadre moyen,
du cadre élevé,
du cadre supérieur.
- 350) Les activités incombant aux fonctionnaires sont définies avec précision : il s'agit de tâches particulièrement importantes comportant de nombreuses responsabilités.
- 351) Les employés sont affectés à des travaux spéciaux, surtout de nature technique.
- 352) Parmi les ouvriers se trouvent des ouvriers spécialisés et des ouvriers non spécialisés. Les premiers ont accompli un apprentissage de plusieurs années et obtenu un diplôme. Pour certaines tâches demandant une préparation, la Bundesbahn forme aussi elle-même des ouvriers spécialisés. Quant aux seconds, en règle générale, ils n'ont pas reçu la formation professionnelle préalable.
- 353) Les éléments destinés à assurer la relève sont recrutés soit directement au terme de leur scolarité, soit parmi les travailleurs déjà occupés ou employés par la Bundesbahn.

II. GENERALITES SUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE

1 - Principes de la formation professionnelle

354) a - La nature particulière du service ferroviaire requiert une préparation et une formation approfondies des débutants et du personnel, combinant judicieusement un emploi préparatoire pratique, c'est-à-dire un emploi à temps plein dans certaines activités du service ferroviaire utiles pour la formation professionnelle et une formation professionnelle, à savoir : une formation pratique sur le lieu de travail, c'est-à-dire l'acquisition sur le lieu de travail, de connaissances pratiques et théoriques, avec exemption du service personnel, alternant avec plusieurs heures hebdomadaires d'enseignement, dispensées par des professeurs de carrière, des cours de formation dans des écoles de la Bundesbahn (enseignement toute la journée, régime de l'internat).

355) La nature et la durée du stage préparatoire varient selon les carrières. Il doit être accompli avant le début de la formation professionnelle.

356) b - La formation professionnelle fait l'objet d'un plan soigneusement établi, exécuté et contrôlé rigoureusement, de manière à obtenir un profit maximum aux moindres frais. Les matières enseignées varient selon les secteurs. Le mode de formation adopté dans tous les secteurs s'inspire de principes identiques. Les méthodes de la formation professionnelle et la structure du cours sont fixées de façon uniforme, indépendamment de la matière à enseigner.

2 - Articulation de la formation professionnelle

357) Dans le détail, la formation professionnelle comporte :

- l'initiation à la profession,
- l'instruction sur le lieu de travail,
- l'enseignement professionnel,
- des exercices,

- des visites instructives,
 - des cours,
 - l'exécution du service sous surveillance.
- 358) L'initiation à la profession a pour but de conférer des connaissances pratiques : manipulation d'installations, maniement d'instruments de travail, etc. L'instruction a pour objet de faire comprendre les divers processus du travail et leurs rapports avec les règlements.
- 359) L'enseignement professionnel est destiné à approfondir les connaissances dans la matière déjà étudiée et préparer l'élève aux phases ultérieures de la formation. Le rôle des exercices est de permettre à l'élève d'acquérir l'habileté que requiert l'exécution du service. Ils ont lieu sur le lieu de travail sous la direction d'un instructeur et, dans le cadre de l'enseignement, les exercices portent sur les processus particulièrement difficiles du travail et sur l'attitude à adopter en cas d'anomalies.
- 360) Pour rendre plus concrets l'objet de l'enseignement et les processus de travail, des visites éducatives d'installations et de véhicules sont organisées. Elles ont surtout pour but de présenter pratiquement les objets dont l'élève ne peut acquérir une connaissance suffisamment profonde ou étendre au cours de l'initiation à la profession et de l'instruction sur le lieu de travail.
- 361) Les cours sont en principe donnés dans des écoles de la Bundesbahn (cf. le point 6).
- 362) Un programme d'enseignement est établi pour chaque cours sur la base d'un répertoire uniforme des matières à enseigner. Les élèves sont nourris et logés par l'école.
- 363) Au terme de la formation professionnelle - s'il s'agit d'une formation dans plusieurs domaines, à la fin de chaque phase - l'élève doit exécuter lui-même le service sous le contrôle d'un instructeur.

364) La durée de l'exécution du service sous contrôle dépend de l'ampleur des tâches à accomplir. En général, elle correspond à peu près au dixième de la durée totale de la formation professionnelle.

3 - Déroulement de la formation professionnelle

- 365) La longueur et le déroulement de la formation professionnelle varient selon les particularités des diverses carrières. En voici les lignes essentielles :
- 366) a - Pour la détermination de la durée de la formation professionnelle, on tient compte des connaissances pratiques acquises par l'élève dans les diverses branches du service pendant le stage préparatoire, ainsi que du degré de ses connaissances.
- 367) b - La durée des cours dans les écoles de la Bundesbahn, leur nombre et leur importance par rapport à la durée de la formation sur le lieu de travail sont déterminés en fonction des exigences particulières de chaque carrière.
- 368) c - L'ordre des différentes phases de formation est fixé par des instructions relatives à la formation professionnelle (cf. le point 5). Il s'inspire de considérations pédagogiques.
- 369) d - Les élèves sont rassemblés en groupes d'instructions, de manière à permettre un emploi rationnel des professeurs, une instruction méthodique et l'envoi des élèves aux dates prévues dans les écoles de la Bundesbahn.
Le groupement des élèves facilite en outre la surveillance de la formation professionnelle. Il possède aussi une valeur éducative, la vie en communauté stimulant le travail des élèves.
- 370) e - La formation professionnelle commence par une introduction approfondie donnée par un professeur. Celui-ci contrôle également le déroulement ultérieur de la formation professionnelle et dispense l'enseignement professionnel. Lorsque la formation porte sur plusieurs branches, le professeur change au terme de

chaque phase de la formation.

371) f - Le déroulement de la formation professionnelle est consigné dans un livret de formation professionnelle où le chef de service, le professeur et l'élève enregistrent la formation reçue.

372) g - Aux dates indiquées par les instructions relatives à la formation professionnelle, l'élève est appelé à effectuer des exercices probatoires destinés à montrer quelles sont les connaissances acquises et notamment à lui permettre de se rendre compte du niveau qu'il a atteint et de combler ultérieurement ses lacunes. De plus, les exercices probatoires préparent à l'examen.

Les exercices probatoires sont faits soit sans aucune documentation, soit sous forme d'exercices pratiques pour lesquels l'utilisation des règlements est autorisée. Ils sont affectés d'une note par le professeur et font l'objet d'un entretien avec l'élève.

373) h - Des examens dits "affectation" sont prévus pour certaines carrières au cours de la formation professionnelle. Ils ont pour but de permettre d'acquérir les capacités requises pour l'exercice de certaines fonctions.

374) i - La formation professionnelle en vue d'une carrière donnée se termine par un examen de carrière (cf. III c).

4 - Instructions sur la formation professionnelle

375) Les dispositions relatives à la formation professionnelle sont établies séparément, pour chaque carrière de fonctionnaire, pour les apprentis et les jeunes apprentis dans le cadre d'une instruction qui est remise à l'élève, à l'instructeur, aux chefs de service, aux professeurs, aux écoles et aux services administratifs. Les instructions se décomposent comme suit :

Dispositions générales concernant la formation professionnelle du personnel de la Bundesbahn (directives relatives à la formation professionnelle); elles contiennent les tâches qui incombent à tous ceux qui participent à la formation professionnelle et les principes de cette formation.

- 376) 1ère partie - Dispositions particulières applicables au service préparatoire à la carrière considérée (stage préparatoire et grandes lignes de la formation);
- 377) 2ème partie - Aperçu du déroulement de la formation professionnelle avec indication du temps à consacrer à chaque phase de la formation des services où la formation professionnelle doit avoir lieu, du lieu de travail à l'intérieur de chacun de ces services, de l'instructeur et règlement de l'enseignement professionnel;
- 378) 3ème partie - Structure du programme de la formation professionnelle, avec nomenclature complète des matières à enseigner, dans l'ordre des phases énumérées à la 2ème partie, avec indication des règlements correspondants;
- 379) 4ème partie - Récapitulation de la documentation requise, dans l'ensemble pour la formation professionnelle, c'est-à-dire des règlements cités à la 3ème partie, imprimés, des notices et des dispositions additionnelles, ainsi que de tous les autres instruments nécessaires.

5 - Ecoles de la Bundesbahn

- 380) a - La Bundesbahn entretient des écoles spéciales qui poursuivent des fins d'ordre général et sont destinées à la formation professionnelle du personnel technique mécanicien ou, sous forme de trains-écoles de formation professionnelle en matière de superstructures, assurent la formation du personnel chargé de l'entretien des voies. Il existe des écoles spéciales pour les transmissions, le service des signaux, le

contrôle automatique des trains (dispositif électro-magnétique de sécurité placé sur les signaux et les véhicules) et la police des chemins de fer.

- 381) b - Les écoles de la Bundesbahn sont en principe organisées pour loger leurs élèves.
- 382) c - Toutes les instructions relatives à la formation professionnelle prévoient une ou plusieurs séries de cours dans les écoles de la Bundesbahn. Ces cours, qui doivent être suivis au terme de la formation ou au terme des diverses phases de celle-ci permettent d'approfondir les connaissances acquises par l'élève et d'établir des liens entre les diverses matières étudiées. De plus, il est tenu compte des cas qui, dans la pratique, ne se présentent que rarement.
- 383) d - Les programmes d'enseignement figurent dans les instructions susmentionnées.
- 384) e - La durée de l'enseignement est de cinq heures par jour. A cela s'ajoutent des exercices, des visites et des activités sportives pratiquées en commun.
- 385) f - Les formes d'enseignement prescrites sont les entretiens éducatifs et les exercices. L'entretien éducatif est une conversation instructive entre le professeur et ses élèves. Les exercices sont destinés à permettre aux élèves de mieux comprendre et à rendre l'enseignement plus vivant. Ils sont particulièrement efficaces parce que l'élève est obligé de participer au travail.
- 386) g - Il est attaché une grande importance à l'équipement des écoles en matériel d'entraînement (poste d'aiguillage, d'entraînement, expéditions de marchandises, délivrance des billets, postes de conduite).

6 - Professeurs, instructeurs, services où la formation doit avoir lieu

387) a - La formation incombe essentiellement aux professeurs et aux instructeurs. Au cours de la formation, les professeurs enseignent sur le lieu de travail et dans les écoles de la Bundesbahn. Les instructeurs enseignent sur le lieu de travail et assurent la formation initiale de l'élève. La Bundesbahn emploie des professeurs titulaires et des professeurs auxiliaires, ainsi que des instructeurs titulaires et des instructeurs auxiliaires.

388) b - En ce qui concerne le choix des services où s'effectuera la formation, les points de vue suivants jouent un rôle déterminant.

La dimension du service :

389) Il faut pouvoir montrer, autant que possible, tous les actes que comporte l'accomplissement du service, sans que la répartition des tâches sur un trop grand nombre de postes ne rende plus difficile le discernement des relations qui existent entre les différents actes;

390) Son aménagement :

Il doit correspondre autant que possible aux conditions de travail que l'élève rencontrera dans le service auquel il sera affecté après avoir passé l'examen ;

391) Son personnel :

Les chefs de service et les instructeurs doivent être adaptés aux tâches de la formation professionnelle;

Sa situation :

392) Les heures d'arrivée et de départ de l'élève doivent raisonnablement concorder avec les heures de travail.

7 - Instruments de travail

- 393) Les instruments de travail utilisés pour la formation professionnelle comportent des notices spéciales, des tableaux muraux, des tableaux de démonstration et des images de petit format. Une riche bibliothèque didactique, des revues spécialisées, des films didactiques et des maquettes sont également disponibles.

IV. LA FORMATION PROFESSIONNELLE D'AUTRES CATEGORIES DE PERSONNEL.1 - La formation professionnelle des apprentis

- 394) a - Dans les ateliers d'apprentissage annexés aux ateliers de réparation et aux ateliers d'exploitation, la Bundesbahn forme des apprentis pour les spécialités suivantes : ajusteur, tourneur, menuisier, mécanicien de véhicules, monteur électricien, monteur de machines électriques. Dans certains ateliers spéciaux, elle prépare à la profession d'électromécanicien pour les transmissions et les signaux.

- 395) b - L'apprentissage dure trois ans. La préparation aux professions de mécanicien de véhicules, monteur de machines électriques, électricien et électromécanicien dure trois ans et demi.

- 395) c - La formation s'effectue conformément à une instruction spéciale qui en prévoit le déroulement dans le détail (cf. II 5). La formation professionnelle a lieu dans des services bien équipés de machines et d'instruments et sous la direction d'instructeurs sélectionnés spécialement (directeurs d'instruction, maîtres et moniteurs). Elle comporte :

- 5 mois de formation de base (à l'atelier d'apprentissage)
- 6 mois de formation spécialisée (à l'atelier d'apprentissage)

22 ou 28 mois de formation spécialisée complémentaire
(dans un service d'exploitation)

3 mois de formation terminale (y compris la réalisation
d'un chef d'oeuvre de compagnon, en vue de la préparation
à l'examen de compagnon,

soit au total 36 ou 42 mois.

- 397) L'apprenti est familiarisé méthodiquement avec tous les travaux qui relèvent de sa profession.
- 398) d - Pendant toute la durée de l'apprentissage, l'apprenti fréquente l'école professionnelle publique (tous les jeunes gens des professions artisanales, industrielles et commerciales sont astreints à la fréquentation d'une école professionnelle jusqu'à l'âge de 18 ans, où il reçoit un enseignement général et un enseignement spécialisé. Parallèlement, un enseignement spécialisé complémentaire est dispensé régulièrement à l'atelier.
- 399) e - L'enseignement complémentaire dispensé par les professeurs de la Bundesbahn communique surtout des connaissances ferroviaires spéciales. Il comporte, en outre, des cours d'éducation physique et d'hygiène.
- 400) f - L'apprentissage se termine par l'examen de compagnon. Celui-ci comporte :
- Une partie pratique (chef-d'oeuvre de compagnon et exécution de travaux probatoires)
- Une partie théorique (écrite et orale).
- 401) Le nouveau compagnon est engagé à titre permanent ou quitte le service de la Bundesbahn. Comme ouvrier de la Bundesbahn, il peut demander accès aux carrières de conducteur de locomotive, de chef de travaux et, dans certaines conditions, à celle d'assistant technique.

2 - La préparation au cadre des ouvriers

- 402) a - Une formation aux activités d'ouvriers est ainsi prévue dans certains cas particuliers. Il existe ainsi des règlements spéciaux pour la formation des hommes de manoeuvres et des mécaniciens de locotracteur, ainsi que pour les activités de perforateur et de contrôleur dans les services mécanographiques.
- 403) Les hommes de manoeuvres reçoivent une formation de six jours au cours de laquelle on leur communique une connaissance générale des règlements relatifs à leur service et notamment les connaissances pratiques nécessaires à l'exécution du service.
- 404) Les ouvriers destinés à devenir mécaniciens de locotracteur reçoivent une formation professionnelle de trois semaines.

3 - La formation des jeunes apprentis

- 405) a - Pour assurer le recrutement des fonctionnaires du cadre ordinaire, la Bundesbahn embauche des jeunes gens de 14 à 16 ans, en qualité de jeunes apprentis. Ceux-ci doivent avoir fréquenté une école élémentaire (primaire) pendant 8 ans.
- 406) b - La formation des jeunes apprentis dure trois ans. Elle comprend :
- 96 semaines d'initiation au service ferroviaire,
 - 30 semaines de formation professionnelle de base,
 - 6 semaines de cours dans une école de la Bundesbahn,
 - 12 semaines de service exécuté sous surveillance.
- 407) c - Pendant la période d'initiation à la profession, le jeune apprenti se familiarise avec les activités d'ouvrier préposé aux bagages, aux colis express, aux chargements, à l'exploitation, à l'entretien des voies, à l'entretien des signaux et au service des machines. De plus, il s'initie aux tâches de garde-barrière, de surveillant de la voie,

d'aiguilleur, de chef de manoeuvres, de préposé au chargement, de surveillant de gare et de contrôleur de route.

408) d - Au cours de la formation professionnelle de base, il est initié à certaines activités du cadre ordinaire. De plus, une connaissance générale d'autres services lui est communiquée.

409) e - Les matières enseignées sont reprises et approfondies dans l'école de la Bundesbahn.

410) f - Le service exécuté sous surveillance permet au jeune apprenti d'exercer une activité de fonctionnaire du cadre ordinaire sous surveillance d'un instructeur.

411) g - La formation comporte quatre heures hebdomadaires d'enseignement professionnel. En outre, le novice fréquente l'école professionnelle publique.

412) h - La formation professionnelle s'achève par l'examen de surveillant d'exploitation du service général

V. READAPTATION DES AGENTS INVALIDES

413) Dans la BUNDESBahn, les agents invalides sont réadaptés conformément aux dispositions légales sur l'assistance professionnelle. Il s'agit :

- 1 - du Code des assurances du Reich (Reichsversicherungsordnung)
livre 3, par. 556 et suivants;
- 2 - du Code des assurances du Reich (Reichsversicherungsordnung)
livre 4, par. 1236 et suivants;
- 3 - de la loi fédérale sur la prévoyance (Bundesversorgungsgesetz) avec règlements d'application et prescriptions administratives y relatifs;

- 4 - de la loi sur les grands invalides (Schwerbeschädigtengesetz) et règlements complémentaires;
- 5 - de la loi introduisant une nouvelle réglementation en matière d'assurance des employés (23.1.1957); (Angestellten Versicherungs-Neuregelungsgesetz);
- 6 - la loi fédérale sur l'aide sociale (BSHG)

414) Les bénéficiaires de ces dispositions sont :

a - Les victimes d'accidents (victimes d'accidents de service et d'accident de travail, y compris les agents qui risquent de contracter ou de recontracter une maladie professionnelle à paraître, ou encore d'une aggravation d'une maladie professionnelle existante.

415) b - Les invalides de guerre reconnus par un organisme d'assistance.

416) c - Diverses catégories de personnes ne pouvant occuper qu'un nombre limité d'emplois. Cette rubrique englobe tous les agents non visés sous a) et b) qui, selon constatation d'un médecin des chemins de fer, sont durablement inaptes en raison d'une autre affectation. La Bundesbahn accorde à ces personnes des prestations volontaires.

417) La réadaptation professionnelle n'est envisagée que lorsque la personne ne peut, dans le cadre de la prévoyance professionnelle, être affecté sans préparation prolongée à une nouvelle activité. En principe, on s'efforce de faire réadapter l'invalidé dans le service auquel il sera ultérieurement affecté. Il peut cependant être également recouru à des organismes privés, par exemple à des cours de dactylographie et de sténographie.

418) La réadaptation du personnel technique est possible. Des ajusteurs-mécaniciens peuvent, par exemple, être réorientés vers d'autres professions techniques telles que le dessin technique, la mécanique de précision, etc....

19) Si le but de la réadaptation ne peut être atteint que par la participation à des cours dans un établissement appliquant le régime de l'internat, l'admission dans une école de la Bundesbahn peut être envisagée. Exceptionnellement, il peut être aussi fait appel aux cours et aux internats d'autres administrations, par exemple à ceux des offices du travail des Länder. Au terme de la réadaptation professionnelle et après qu'il a commencé à exercer ses nouvelles activités, l'invalidé reste placé sous la tutelle des services chargés de l'assistance professionnelle qui ont encouragé ses efforts de promotion professionnelle.

VI. OBLIGATIONS DES ELEVES A L'EGARD DE L'ENTREPRISE QUI ASSURE LEUR FORMATION PROFESSIONNELLE

420) En ce qui concerne les obligations à remplir par les élèves à l'égard de l'entreprise qui assure leur formation, il convient de souligner qu'au début de la formation professionnelle, il est fait un devoir à chaque élève de s'efforcer, par son attention et son zèle, d'acquérir au plus tôt les connaissances pratiques et théoriques requises pour pouvoir exécuter lui-même, avec habileté et conformément aux règlements, les tâches auxquelles il est préparé. De plus, il est tenu de continuer à consolider ses connaissances pratiques et théoriques. Il n'a pas d'autres obligations vis-à-vis de la Bundesbahn.

421) Les bénéficiaires de bourses d'étude contractent une obligation particulière. Il s'agit d'élèves d'établissements techniques supérieurs reconnus par l'Etat, ou bien d'anciens apprentis et stagiaires d'écoles professionnelles particulièrement doués qui ont préalablement accompli un semestre dans une école d'ingénieurs. Une bourse leur est accordée sous certaines conditions, pour la durée de leurs études. En compensation, ils sont tenus de s'engager à entrer au service de la Bundesbahn au terme de leurs études; s'ils ne le font pas, ils doivent rembourser l'allocation reçue.

FRANCEFORMATION ET PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNELS A LA S.N.C.F.

- 422) L'organisation de la Promotion du Travail à la S.N.C.F. résulte d'impératifs techniques, économiques et humains.
- 423) En effet, la S.N.C.F. a des problèmes techniques propres et, compte tenu des responsabilités qu'assument les agents appelés à des postes de commandement, il est indispensable de leur donner le complément de formation correspondant au niveau auquel ils prétendent. En outre, l'évolution technique rapide des dernières années a rendu nécessaires non seulement une adaptation constante des agents aux techniques nouvelles, mais encore la reconversion de nombre d'entre eux.
- 424) De leur côté, les difficultés éprouvées durant ces dernières années pour recruter des techniciens diplômés ont encouragé la S.N.C.F. à développer une telle politique.
- 425) Enfin, étant donné l'importance des effectifs employés, la S.N.C.F. a essentiellement tenu à favoriser la promotion en donnant à des agents sortis du rang et d'une valeur certaine, la possibilité d'accéder à des emplois de maîtrise et de cadres.
- 426) Devant ces impératifs, la S.N.C.F. a été amenée à mettre progressivement sur pied un ensemble d'écoles et de cours de perfectionnement ressortissant aux techniques les plus variées et s'adressant à des cheminots de tous grades.
- 427) Un tel effort a porté ses fruits puisque à la fin de 1957 la situation des effectifs se présentait de la manière suivante
- 428) La S.N.C.F. employait 353.000 personnes se répartissant ainsi :

- par services

- 429) - 128.000 dans le Service Exploitation chargé de la Sécurité du transport, des règles d'acheminement des voyageurs et des marchandises, de la taxation des transports et des rapports avec la clientèle.
- 430) - 131.000 dans le Service du Matériel et de la Traction ayant pour rôle d'une part de gérer et d'entretenir le parc du matériel moteur (locomotives à vapeur et électriques, diesels, locotracteurs, autorails) et le matériel remorqué (voitures à voyageurs et wagons de marchandises), d'autre part d'assurer l'équipement en personnel des engins de traction.
- 431) - 88.000 dans le service de la Voie et des Bâtiments ayant pour mission d'entretenir et éventuellement de faire construire les installations fixes (voies, bâtiments, ouvrages d'art, postes d'aiguillage, appareils de signalisation ou de télécommunications).

- par fonctions

- 432) - 200.000 comme personnel d'exécution (échelon 1 à 5)
- 131.544 comme petite maîtrise (échelon 6 à 9)
 - 23.859 comme maîtrise (échelon 10 à 14)
 - 7.240 comme cadres supérieurs (échelon 15 à 19)
 - 1.000 comme fonctionnaires supérieurs (échelons A à M)

- par provenance

- 433) - 100 % de la petite maîtrise (échelon 6 à 9) provenaient du personnel d'exécution (échelon 1 à 5)
- 80 % de la maîtrise (échelon 10 à 14) provenaient des échelons 1 à 9
 - 90 % des cadres supérieurs (échelon 15 à 19) provenaient du Service Exploitation

- 60 % des Services du Matériel et de la Traction ainsi que de la Voie et des Bâtiments exigeant une haute technicité venaient des échelons 1 à 14.
- 7 % des fonctionnaires supérieurs (échelons A à M) venaient des échelons 1 à 19.

- 434) Ainsi existe-t-il à l'intérieur de la S.N.C.F. une promotion du travail qui permet aux éléments en ayant la volonté de parvenir aux fonctions correspondant à leurs aptitudes.
- 435) Nous rechercherons alors de quelle manière est organisée cette promotion et pour ce faire examinerons successivement la promotion résultant de la formation générale et la promotion résultant de la formation professionnelle.

A) PROMOTION ET FORMATION GENERALE

- 436) La S.N.C.F. a cherché à donner aux plus doués des agents d'exécution ou du personnel de petite maîtrise, âgés de 23 à 28 ans un complément de culture qui doit leur faciliter l'accès à des emplois de maîtrise et éventuellement de cadres. Cette voie est ouverte à tous les agents des trois services Exploitation, Matériel et traction, Voie et Bâtiment.

1°) L'Ecole de Formation générale de Louvres

- 437) Cette Ecole a été créée en 1946.
- Chaque promotion se compose de 45 élèves choisis parmi les agents du service actif après un examen du niveau du brevet élémentaire qui vise à sélectionner les sujets possédant les qualités nécessaires pour devenir des chefs.
- 438) Les cours durent 9 mois et les programmes sont les suivants :
- Disciplines classiques : grammaire, lettres, géographie économique, mathématiques, physique, chimie
 - Problèmes du monde moderne : organisation scientifique du

travail, législation du travail, rôle social de l'entreprise

- Problème concernant les transports : caractéristiques des modes de transport autres que le chemin de fer, exploitation du chemin de fer au double point de vue du mouvement du trafic, installations fixes, matériel moteur et matériel remorqué.

439) En outre, il est prévu de nombreuses visites de caractère artistique (musées, monuments) industriel (mines, métallurgie, centrales techniques et hydroélectriques, usines à gaz, sucrerie, tissages, etc...), ferroviaire (trilage, dépôt de machines, atelier de réparation de matériel, chantier de renouvellement des voies, etc...).

440) A l'issue des cours, les élèves qui ont obtenu pour l'ensemble de leurs travaux une moyenne égale à 10 reçoivent le titre d'Attaché des Groupes V et VI. (Sont qualifiés Attachés les agents sortant d'Ecoles ou pourvus de diplômes d'un niveau leur permettant de prétendre rapidement - 4 à 5 ans - à des postes de maîtrise et de cadre).

2^e) Cours du soir et par correspondance

441) L'Ecole de Formation Générale n'étant susceptible d'accueillir chaque année qu'un nombre relativement restreint de cheminots ayant déjà les connaissances du niveau du Brevet élémentaire, la S.N.C.F. a organisé des cours préparatoires, le soir ou par correspondance.

442) Les cours du soir ont généralement lieu dans des centres ferroviaires importants où peuvent être rassemblés un grand nombre d'auditeurs. Une trentaine de centres ont ainsi fonctionné en 1956.

443) De leur côté, les cours par correspondance sont destinés aux agents isolés des petits établissements financiers.

- 444) Il existe quatre degrés d'enseignement et, de cette manière, un sujet du niveau inférieur à celui du Certificat d'Etudes peut parvenir à celui du Brevet dans un délai raisonnable.
- 445) Ainsi, les Agents des trois Services de la S.N.C.F. peuvent-ils en suivant ces cours de formation générale devenir Attachés des groupes V et VI (1), puis accéder à un poste de maîtrise ou de cadre au bout d'un certain délai, l'Organisation de cette promotion ne laisse rien à désirer -- cours préparatoires, cours proprement dits à plein temps, promotion assurée après la réussite de l'examen -- mais elle ne concerne que peu de personnes. La promotion par la formation générale est nécessaire, et devrait être étendue, mais dans une entreprise comme la S.N.C.F., où la technique joue un rôle primordial, la véritable promotion est celle basée sur la formation professionnelle.

B) PROMOTION ET FORMATION PROFESSIONNELLE

- 446) Cette promotion s'adresse à l'ensemble du personnel et permet aux agents d'améliorer leurs connaissances dans leur spécialité et d'acquérir celles qui leur seront indispensables pour accéder aux grades supérieurs.
- 447) L'organisation des cours de formation professionnelle donne aux agents possédant les aptitudes nécessaires toutes les possibilités pour parvenir à n'importe quel niveau de la hiérarchie. En effet, des cours comportent en général quatre niveaux différents. En outre, les méthodes pédagogiques varient en fonction du grade, de l'âge et du degré de culture générale des agents inscrits, mais en règle générale, on évite un enseignement de caractère scolaire et livresque au profit d'un enseignement vivant et concret.

(1) Les Attachés sont classés en 6 groupes. A titre d'exemple, les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique ou de l'Ecole Centrale sont admis au groupe I tandis que les titulaires du Baccalauréat ou les dessinateurs brevetés du Collège technique Dorian sont classés dans le groupe VI.

448) Comme, mis à part les services de la Direction Générale, la S.N.C.F. comprend trois services : Exploitation, Matériel et Traction, Voies et Bâtiments, dont le niveau de développement technique n'est pas le même et que les agents ne passent pas d'un service à l'autre, la promotion a été organisée à l'intérieur de chaque service pour répondre à ses besoins propres.

1°) La promotion dans le Service Exploitation

449) Etant donné la tâche du Service Exploitation, la formation donnée porte soit sur les questions de Mouvement intéressant essentiellement la circulation des trains, soit sur les questions de trafic se rapportant aux activités commerciales du service, et est organisée de la manière suivante.

450) Niveau N° 1 (Mouvement et Trafic) promotion des échelons 1 à 3 à l'échelon 5.

451) Il s'agit de donner à de jeunes agents sélectionnés les notions de base en matière de mouvement, de trafic et de comptabilité qui serviront de fondement à leur perfectionnement ultérieur.

452) Niveau N° 2 La formation dispensée à ce niveau concerne la promotion à l'intérieur de la petite maîtrise des échelons 5/6 aux échelons 7/8/9

453) En ce qui concerne le Mouvement, les agents suivant les cours (appelés M2) possèdent déjà une bonne expérience professionnelle. Ce sont de jeunes facteurs enregistrants (assimilables à la petite maîtrise) ou des agents désignés pour le devenir prochainement.

454) En ce qui concerne le trafic, les cours (T 2) de même niveau général que les précédents ont pour objet la formation ou le perfectionnement de "commis" affectés au Service commercial ou administratif des gares.

455) - Niveau N° 3 Promotion des échelons 7/8/9/10/11, c'est-à-dire promotion de la petite maîtrise au premier échelon de la maîtrise.

Deux écoles contribuent au perfectionnement des cadres moyens :

- Mouvement M3 pour les Sous-chefs de Gare
- Trafic T3 à l'intention des dirigeants des bureaux commerciaux ou administratifs des gares.

456) - Niveau N° 4 Promotion des échelons 11/14 à l'échelon 15, c'est-à-dire promotion de la maîtrise au premier échelon des cadres supérieurs.

457) Ayant pour but de former des candidats à l'Inspection (cadres supérieurs), ces cours englobent à la fois les questions de mouvement et de trafic.

458) Les cours des deux premiers niveaux sont organisés dans le cadre de l'arrondissement (subdivision géographique d'une région et ceux des niveaux 3 et 4 dans des Ecoles régionales à l'échelon de la région.

459) La durée des sessions de ces différentes Ecoles est de 8 semaines pour les Ecoles des deux premiers degrés, de 7 semaines pour le troisième et de 12 semaines pour le quatrième.

460) En outre, il convient de mentionner la création en 1955 du Centre d'Etudes supérieures de l'exploitation.

461) Cette initiative est liée à la mise en place progressive d'Agences, échelon intermédiaire entre les Arrondissements et les gares. Le chef d'Agence se voit confier l'ensemble des attributions dévolues autrefois d'une part au chef de Circonscription de Mouvement, et d'autre part au chef de Circonscription de Trafic, chargé des rapports avec la clientèle et des affaires commerciales.

462) Au niveau où se situent les cadres appelés à participer aux travaux du Centre, leur formation technique n'est plus à faire et le programme vise à éclairer les futurs chefs d'Agence sur la manière dont ils doivent concevoir leur rôle vis-à-vis de la clientèle et de leurs subordonnés et sur les moyens dont ils disposent pour accroître la puissance concurrentielle du chemin de fer.

463) Une session est organisée chaque année au printemps. Elle dure sept semaines et réunit 24 participants.

464) Les études portent sur six points principaux :

- les transports routiers et la coordination
- la formation "vente"
- la formation générale (technique, économique, financière)
- le commandement et les problèmes humains
- l'organisation du travail
- les techniques spécialisées de transport (cadres, engins, rail, route et frigorifiques).

2°) La promotion dans le service du Matériel et de la Traction

465) Deux grands secteurs se distinguent au sein de ce service :

- la Traction qui gère les dépôts des engins moteurs et le personnel de conduite,
- le Matériel qui entretient et répare le matériel de toute nature.

466) L'un et l'autre de ces secteurs exigent un personnel d'une haute technicité et l'organisation de la promotion est telle que chaque agent a la possibilité d'occuper le poste correspondant à ses aptitudes.

467) La promotion comporte trois niveaux :

a) La promotion des agents d'exécution et de la petite maîtrise (de l'échelon 1 à l'échelon 9)

468) Etant donné la diversité des postes, il existe de nombreux cours de promotion.

1) Agents de conduite

469) Les candidats à l'autorisation de conduite des locomotives (à vapeur, électrique, Diesel) ou des autorails sont déjà des agents familiarisés avec les engins qui leur seront confiés. Néanmoins, ils sont soumis à une préparation très poussée tant théorique que pratique.

470) Ils forment équipe avec des mécaniciens instructeurs ou des conducteurs instructeurs qui leur enseignent la pratique de la conduite, et ils sont suivis au cours de ces stages par un chef mécanicien ou un chef conducteur. En outre, un agent dirigeant du Dépôt est chargé de leur faire des conférences, de commenter les règlements et de les interroger (signalisation, fonctionnement des organes des engins de traction, prescriptions sur la sécurité du travail, etc...)

b) La promotion à la maîtrise et aux cadres moyens (jusqu'à l'échelon 14)

1) Chefs mécaniciens et chefs conducteurs

471) Leur mission consiste principalement à contrôler et à conseiller les agents de conduite. Bien que les candidats à ces grades connaissent les services de conduite les plus difficiles, il est indispensable de compléter leurs connaissances sur le plan théorique et de les préparer à l'exercice du commandement.

472) Pour ce faire, ils sont dans l'obligation de suivre des cours par correspondance portant sur des notions simples de physique

et de géométrie ainsi que sur la technologie de la machine, la réglementation, la conduite de la machine et du feu, le frein, etc.. En outre, ils effectuent des stages dans une école régionale qui comportent des visites d'installations, des cours techniques, des conférences sur l'art du commandement et l'organisation de la S.N.C.F.

2) Sous-Chefs de Dépôts et contremaîtres d'ateliers

- 473) La formation de ces cadres est assurée dans des écoles de "Maistrance" et suivant les mêmes principes que pour les chefs mécaniciens et les chefs conducteurs.
- 474) Sont admis à ces écoles les Attachés, ainsi que les agents désignés par le chef de Service; la plupart d'entre eux ont d'ores et déjà suivi des cours préparatoires, sanctionnés par un examen.
- 475) La durée des stages aux écoles de Maistrance est de sept semaines au total. Le régime des écoles est l'internat. Il existait en 1957 neuf écoles et 444 élèves en avaient suivi les cours.
- 476) L'enseignement porte sur les matières suivantes :
- instruction générale : rédaction de notes et rapports, mathématique, mécanique, physique, électricité
 - technologie générale : machines-outils, métallurgie, normalisation
 - technologie du métier : traction (électrique, vapeur, diesel), énergie, soudure.
 - ainsi que : organisation du travail
législation du travail
Sécurité du travail
administration du personnel

art du commandement
 formation
 comptabilité des établissements
 organisation de la S.N.C.F. et relations avec
 les autres services

477) En outre de nombreuses visites d'établissements sont organisées.

478) Les professeurs suivent le travail des élèves au moyen d'interrogations orales et écrites.

479) Après leur sortie de l'école, les agents suivent un enseignement par correspondance d'une durée de 8 à 10 mois, ayant pour but de les aider à assimiler et à compléter, par un travail personnel, les connaissances rapidement acquises au cours des stages. En même temps, une série d'exercices leur sont demandés sur les matières faisant l'objet des cours (en principe, un devoir par mois sur chacune des matières). Ces devoirs sont retournés aux élèves après correction et notation.

480) A la fin de cette année complémentaire a lieu un examen final (écrit et oral) qui constitue, en fait, l'examen de sortie de l'Ecole de Maîtrance.

3^e) La promotion dans le Service de la Voie et des Bâtiments

1 - Entretien des installations électriques, de signalisations et de télécommunication

481) a) La promotion des agents subalternes ou de petite maîtrise Des écoles régionales ou interrégionales reçoivent des agents subalternes ou de petite maîtrise en vue de leur promotion dans l'une des spécialités ci-après: signalation, électrique, signalation mécanique, caténaires.

482) En outre, une école interrégionale de télécommunication a pour but de spécialiser certains des agents ci-dessus visés.

b) La promotion au rang de cadres moyens

- Cours complémentaires de préparation S.E.S.

- 483) Les cours de préparation au Service Electrique et de Signalisation (S.E.S.) sont destinés aux jeunes agents ayant montré par leurs qualités professionnelles et morales qu'ils possédaient une formation générale suffisante pour se voir confier des postes de contrôle.
- 484) L'entrée est ouverte, par voie de concours, aux agents du Service Electrique et de la Signalisation provenant d'une école d'apprentissage S.E.S. ainsi qu'aux agents de ce Service ne sortant pas d'une école d'apprentissage S.E.S., mais remplissant certaines conditions. Les uns et les autres doivent avoir effectué au moins 18 mois de stage dans les services actifs.
- 485) Les cours-instruction générale et installations électriques et signalisation- sont professés à l'Ecole d'Apprentissage S.E.S. de la Folie (Région de l'Ouest). Leur durée est de 9 mois environ. De leur côté, les cours régionaux, se rapportant aux installations propres à chaque région, sont assurés pendant les stages prévus sur la région d'origine de l'agent.
- 486) Des interrogations écrites et orales faites au cours de l'année scolaire permettent de se rendre compte de l'effort apporté par les élèves à suivre l'enseignement.
- 487) A la fin de la session, les élèves doivent passer un examen de sortie portant sur l'ensemble du programme et comportant des épreuves écrites, orales et des rapports de stage. Il est ensuite procédé à un classement et les élèves peuvent obtenir un diplôme spécial leur conférant le titre d'Attaché.
- 488) - Cours de préparation à l'examen de "Contrôleur S.E.S."
Les contrôleurs S.E.S. étant destinés pour la plupart à

devenir des "Chefs de circonscription", ayant la responsabilité de toute une gare géographique, sont sélectionnés par un examen pour la préparation duquel des cours sont prévus.

- Cours complémentaires d'Electronique

- 489) Ces cours visent à faciliter la promotion de jeunes agents ayant des dispositions pour l'électronique, à des postes dirigeants où ces connaissances sont désirables.
- 490) Les élèves sont admis par concours parmi les candidats de moins de 30 ans sensiblement de même formation que les agents prétendant au cours complémentaire S.E.S.
- 491) La durée des cours est de 9 mois.

- Télécommunications

- 492) L'Ecole interrégionale déjà mentionnée prépare dans son cours supérieur à l'examen de Contrôleur des Télécommunications. La durée des cours à l'Ecole est de 4 mois et demi.
- 493) En outre, les élèves effectuent des stages de un mois environ dans chaque région pour étudier les systèmes de signalisation et d'enclenchement propres à chacune.
- 494) Comme pour les cours moyens, les cours supérieurs sont sanctionnés soit par un examen, soit par une épreuve de fin de cours, destinée à vérifier si l'enseignement a été fructueusement suivi.
- 495) La S.N.C.F. par suite de la technique mise en oeuvre dans ses services accorde ainsi une plus grande place à la formation générale sans toutefois négliger cette dernière pour autant.
- 496) Comme chacun des trois services de la S.N.C.F. est spécialisé dans une branche technique différente et qu'un agent entré

dans un service ne quitte pas ensuite celui-ci, il a été nécessaire d'organiser non point un système unique de promotion par la formation professionnelle, mais trois systèmes de promotion possédant chacun leurs caractéristiques propres. Cet effort a été mené à bien, puisque comme on l'a vu, chaque système permet la promotion du grade le moins élevé au grade le plus élevé. En outre, cette promotion est continue en ce sens qu'elle ne marque aucune interruption. L'alternative du tout ou rien n'est pas proposée aux élèves, mais bien au contraire des débouchés nombreux à chaque niveau. En même temps, la préparation du candidat aux examens est prise en considération à tout moment. Enfin, la caractéristique la plus notable peut-être de cette promotion réside dans la recherche de sa brièveté et pour ce faire dans la généralisation de la formation à temps complet.

- 497) Une telle organisation de la promotion a porté ses fruits : comme on a pu le voir au début de cette section en examinant la provenance des agents de la S.N.C.F. aux divers échelons de la hiérarchie
-

L' A P P R E N T I S S A G E

- 498) La S.N.C.F. a sur ses différentes régions, des écoles d'apprentissage.
- 499) 1^o) - AUX SERVICES MATERIEL ET TRACTION destinés à former des ouvriers pour les ateliers et les dépôts pour la réparation des wagons, des voitures et les engins moteurs.
- 500) Le degré d'instruction pour se présenter à ces examens d'entrée est situé entre le certificat d'études et le B.E.P.C. La limite d'âge minimum est de 14 ans, et maximum, 17 ans. La durée des cours est de 3 années.
- 501) Au bout de ces 3 années, l'apprenti est nommé ouvrier dans un des ateliers de la S.N.C.F. et peut également ensuite, en acquérant la formation professionnelle nécessaire, accéder à la conduite des locomotives à vapeur ou électriques, les diesels et les autorails.
- 502) Les sujets particulièrement doués, sont sélectionnés pour des cours supérieurs d'apprentissage et lorsqu'ils terminent ces cours, ils font un stage d'Attaché et sont ensuite nommés dans la petite maîtrise comme chef de brigade.
- 2^o) - VOIES ET BATIMENTS
- 503) L'accès aux écoles d'apprentissage de ces services, nécessite un niveau d'instruction du BEPC et des connaissances assez approfondies de mathématiques et de géométrie.
- 504) La limite d'âge d'entrée est de 15 ans à 18 ans. A la fin des cours, les élèves sont nommés surveillants du service électrique et font ensuite une carrière de techniciens et d'agents de maîtrise.

3°) - EXPLOITATION

- 505) La formation des jeunes est assurée par un stage au cours duquel ils sont élèves au service exploitation; stage alternant la théorie et la pratique. Ils peuvent ensuite faire une carrière moyenne dans les gares de la S.N.C.F.

ITALIE
- - - -FORMATION PROFESSIONNELLE SUPERIEURE :

- 506) - Ecole de l'Administration publique, pour les fonctionnaires de l'Etat, y compris ceux appartenant à l'Azienda F.S. ;
- Cours supérieur d'ingénieur du trafic près de l'université de Rome.

507) COURS DE FORMATION

- Pour les agents nouvellement recrutés
a) fonction dirigeante
b) secrétaire technique et dirigeant technique de l'exécution
c) ouvrier
- cours de réqualification pour le personnel en service ;
- cours de perfectionnement pour le personnel en service

508) ECOLE D'ENTREPRISES PRÈS DES DEPARTEMENTS FERROVIAIRES

- Cours près de l'université de Bologne et à Naples près de la faculté pour ingénieurs ferroviaires
- Cours préparatoires aux examens professionnels organisés par les "dopolavori ferroviari".

Service du Mouvement

- 509) Lors de leur entrée en service, et par la suite, à l'occasion de certaines promotions, les agents actifs sont soumis à un ou plusieurs examens d'aptitude selon leurs attributions.

Les cours préparatoires sont organisés par les sièges départementaux du "Dopolavoro ferroviario".

- 510) Les commissions d'examens sont composées de fonctionnaires techniques selon la catégorie à examiner. Lorsque le nombre des nouveaux agents l'exige, des cours extraordinaires sont organisés dans les gares les plus importantes.
- 511) Les cours préparatoires et les examens d'aptitude visent à inculquer le sens de responsabilité.
- 512) En ce qui concerne la formation professionnelle dans le sens large, celle-ci est confiée au soin du chef de gare pour les agents affectés aux services de la gare; au chef du personnel roulant (mouvement) pour les agents affectés au service des trains.
- 513) Dès leur entrée en service, les agents sont intégrés dans le cadre des gares ou des dépôts du personnel roulant (Depositati personale viaggiante). Dans la pratique, ils sont affectés à leurs secteurs de travail sous la surveillance d'un ancien agent, ce dernier demeurant responsable du secteur.
- 514) Une partie assez importante de la formation professionnelle des agents relève de l'initiative des inspecteurs locaux du mouvement (Capi Reparto Movimento).

R E V U E S
- - - - -

- INGEGNERIA FERROVIARA (ingénieurs ferroviares)
- TECNICA PROFESSIONALE (technique professionnelle) en trois éditions : administratives, travailleurs et employés, matériel et traction.
- VOCI DELLA ROTAIA

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

- 515) Le Luxembourg ne possède pas d'école spéciale pour la formation professionnelle du jeune cheminot, bien qu'une telle institution ait été à maintes reprises déjà demandée par les représentations du personnel, notamment par notre syndicat.
- 516) Le personnel des CFL peut être réparti en quatre grandes catégories, recrutées par concours d'admission au niveau de :
- certificat d'études primaires : manoeuvres
 - certificat d'apprentissage : artisans
 - certificat de 4 années d'études moyennes : facteurs
 - certificat de fin d'études moyennes : surnuméraires
- 517) Après leur admission au réseau, les agents des deux premières catégories ne bénéficient actuellement d'aucune formation spéciale, alors que les deux dernières catégories d'agents absolvent un stage préparatoire d'une durée de deux années tel qu'il est détaillé aux annexes.
- 518) Divers autres stages préparatoires d'à peu près un mois sont prévus pour l'accès à différentes fonctions supérieures, qui exigent une certaine initiation.
- 519) Mensuellement, des cours d'instruction sont tenus dans chaque service local, afin de mettre le personnel au courant e.a. des dernières modifications d'instructions de service.
- 520) Chaque année des cours préparatoires sont prévus pour les examens de filière. Tous les agents du réseau, même ceux qui n'entendent pas se soumettre à un examen ont accès à ces cours.
- 521) Tels sont les différents modes de formation professionnelle que les CFL connaissent actuellement.

522) Or, un nouveau projet de classification prévoit de nouvelles possibilités de formation plus approfondie au profit de diverses catégories d'agents. Sans qu'il ne nous soit possible de vider déjà actuellement toutes ces possibilités, nous pouvons néanmoins dès à présent affirmer que surtout les filières artisanales connaîtront à l'avenir toute une gamme d'emplois dits "préparatoires à une fonction artisanale principale". Aussi, aurons-nous les fonctions de "Candidat-mécanicien, candidat-visiteur, candidat-chef de brigade, candidat-appareilleur, candidat-serrurier d'enclenchement, candidat-répartiteur" etc... qui seront accessibles après qualification à tout artisan, qui aura passé un certain temps aux ateliers à titre d'artisan, muni du certificat d'aptitude professionnelle. Après une formation approfondie et spécialisée, les candidats sus-indiqués seront admis aux examens donnant accès aux fonctions supérieures de l'artisanat.

PAYS-BASA. FORMATION GENERALE

- 523) L'article 206 de la constitution néerlandaise respecte tout spécialement le droit des parents. Les parents peuvent :
- a) choisir une école correspondant à leur conviction religieuse,
 - b) choisir le type d'école qui convient aux aptitudes intellectuelles et aux goûts professionnels,
 - c) choisir librement entre une école officielle et une école privée subventionnée par l'Etat. Il faut constater à ce sujet que les diplômes possèdent la même valeur.
- 524) L'obligation scolaire porte sur 8 années (de la 6ème à la 14ème année), c'est-à-dire que tout enfant doit fréquenter une école jusqu'à ce qu'il ait atteint sa quinzième année.
- 525) L'école élémentaire dure six ans (de la 6ème à la 12ème année) La fréquentation de cette école est obligatoire pour tous les enfants. Au-delà, ils peuvent choisir entre :
- 526) a) Le cours complémentaire de l'école élémentaire (voortgezet gewoon lager onderwijs V.G.I.O.) 7ème et 8ème années), où l'on approfondit les connaissances générales,
- 527) b) L'école professionnelle et technique élémentaire (lager nijverheidsonderwijs) ("Lagere technische school"). Deux ou trois années d'études. Elle prépare à une profession déterminée. Ensuite, l'adolescent peut conclure un contrat d'apprentissage avec une entreprise. Ces contrats sont conclus par les organismes compétents et sous le contrôle des autorités officielles.
- 528) c) L'école moyenne (uigebreed lager onderwijs - U.L.C.). Trois

à quatre années d'études, visant à donner une meilleure formation générale, en particulier pour les professions commerciales.

- 529) d) L'école du second degré (Hogere Burgerschool, Gimnasium, lyzeen). Cinq ou six ans d'études, conduisant aux professions universitaires.

B. FORMATION PROFESSIONNELLE PROPREMENT DITE

530) Selon la formation générale indiquée ci-dessus, le recrutement intéresse les divers services qui exigent :

- a) une formation universitaire,
- b) une formation technique moyenne ou supérieure,
- c) une formation reçue dans une école moyenne ou technico-commerciale,
- d) une formation élémentaire.

531) La présente étude porte sur le service simple de l'exploitation et en particulier sur la formation des mécaniciens de locomotives.

532) Les jeunes gens que recrute le service simple de l'exploitation proviennent surtout des cours complémentaires de l'enseignement du premier degré. Ils doivent avoir dix huit ans au moins et se soumettre à une visite médicale d'aptitude. Ils reçoivent une formation professionnelle au moyen de cours qui varient selon les tâches à accomplir. Ces cours bihebdomadaires durent environ trois mois. Selon les résultats, l'élève peut être affecté à la manoeuvre et à l'aiguillage; une amélioration financière correspondante est également possible (échelons 1 à 18).

533) Les candidats à l'emploi de mécanicien de locomotive viennent le plus souvent des L.T.S. (Lagere technische school). Ils entrent alors pour trois ans comme apprentis dans un atelier

central des chemins de fer. Ils y reçoivent un enseignement théorique un jour par semaine et font de la pratique le reste du temps. Après quoi ils accomplissent deux années de service militaire, puisque les règlements interdisent toute admission dans cette carrière avant la vingt-et-unième année.

- 534) Sont actuellement admis à titre exceptionnel les élèves de l'école moyenne (U.L.O.) s'ils ont fréquenté cet établissement pendant deux ans.
- 535) Aucune formation professionnelle n'est prévue en faveur du personnel défaillant pour invalidité; il n'est pas en nombre tellement considérable. Toutefois, on fait en sorte, dans chaque cas d'espèce, que l'intéressé soit reclassé autant que possible dans un service équivalent. Le reclassement est alors supporté par les chemins de fer. S'il n'est pas possible d'employer l'intéressé dans un service du même échelon, il perçoit néanmoins le traitement de son ancien échelon.
- 536) L'administration s'efforce de conserver son personnel. On peut néanmoins choisir librement le lieu de travail. De même, les professeurs enseignant dans les écoles des chemins de fer ne sont pas des professeurs de plein exercice, mais au contraire des fonctionnaires des chemins de fer possédant des aptitudes spéciales; ils réintègrent néanmoins le service de l'exploitation au bout de cinq ans environ.
- 537) Les mécaniciens de locomotives D.E.R. (I) (parviennent) à l'échelon 8
Les mécaniciens de locomotives D.E.L.T.) jusqu'à l'échelon 13
Les mécaniciens de locomotives E.L.T.) selon leurs résultats.
- 538) Pour quelque 200 mécaniciens, on compte 10 inspecteurs (échelon 15). Ils doivent se signaler par leurs qualités de caractère et leurs qualités professionnelles. Au-dessus de l'inspecteur se trouve le chef du personnel (échelon 16 à 18, selon l'importance du dépôt).

(I) N d T : texte incomplet - le sens des lettres D.E.R. apparaît à la page 1 de l'annexe.

Annexe VII : règlement relatif à l'admission à la formation et à l'examen de mécanicien de locomotive.

D. PROPOSITIONS EN VUE DE L'HARMONISATION
DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

V/VII/9.021/63-F

D. Propositions en vue de l'harmonisation de la formation professionnelle.

- a) Mesures pouvant être prises immédiatement;
- b) Possibilités qui se présenteront ultérieurement.

539) En examinant la formation professionnelle dans les différents pays, nous trouvons deux systèmes d'enseignement bien distincts :

540) a) formation professionnelle par des écoles à temps plein
Ce système existe en France, en Belgique et aux Pays-Bas. L'école y dispense l'instruction aussi bien que l'enseignement, c'est-à-dire que l'élève reçoit sa formation professionnelle uniquement à l'école professionnelle. La fréquentation de l'école est pratiquement volontaire.

541) b) Formation professionnelle avec enseignement pratique, et cours de complément.
En Allemagne et au Luxembourg on entend par là que, pendant son apprentissage, l'adolescent travaille dans une entreprise où il reçoit l'enseignement d'un patron. Un jour par semaine il suit des cours de l'école professionnelle durant 8 à 11 heures. L'entreprise paie à l'apprenti une allocation mensuelle d'apprentissage. Dans les industries elle est, d'après les nouveaux accords de salaire de 90 à 150 DM. d'après l'année d'apprentissage. Les mous- ses reçoivent une allocation plus forte à cause de leur séparation du milieu familial (la 1re année elle est d'au moins 220.- DM. la 2e année d'au moins 250.- DM et la 3me année d'au moins 283.- DM.).

542) Le système (a) présente incontestablement l'avantage de permettre un enseignement systématique et une formation plus poussée des adolescents à l'école pendant une période assez longue, par des pédagogues compétents au point de vue professionnel, précisément pendant la période de la puberté (de 14 à 17 ans). Les connaissances techniques et l'habileté pratique sont inculquées dès avant l'entrée dans la vie ./...

professionnelle. En outre la transition de l'école à la vie professionnelle (rythme de travail, collègues plus âgés, danger d'accidents, etc...) n'est pas si brusque. Malheureusement les bénéficiaires d'une telle formation ne constituent qu'une petite élite tandis que les autres travailleurs ne bénéficient pas d'une telle formation. En outre ce genre de formation ne présente pas les impulsions, tellement importantes, fournies par la vie professionnelle quotidienne et qui forment le caractère et l'attitude. L'incorporation progressive dans la profession fait défaut et le danger d'un mauvais choix de la profession est grand, l'adolescent ne faisant la connaissance pratique de la vie quotidienne que lorsqu'il est trop tard. La représentation et la réalité diffèrent souvent, et cette réalité on ne la connaît que quand il est trop tard. En outre nous savons que le jeune homme à prédominance manuelle et peu doué de facultés intellectuelles tend vers une profession après 8 ou 9 ans d'école primaire. Il en a assez de l'école et voudrait bien faire quelque chose. Mais alors, il se rendra compte que sans école il n'arrivera pas, et c'est avec une tout autre mentalité qu'il ira à l'école professionnelle un jour par semaine.

543) Ce genre de formation implique évidemment que le formateur dans la profession soit une personnalité, qui puisse être pour l'adolescent un exemple au point de vue professionnel, pratique et théorique et au point de vue du caractère. Dans l'industrie des efforts considérables sont faits dans ce domaine et le futur patron artisan doit, pour être reconnu capable d'avoir des apprentis, obtenir un certificat spécial d'enseignement de conduite des gens, outre son brevet de maîtrise (exigeant parfois jusque 600 heures de cours, répartis sur deux années). Mais pour la formation du matelot au grade de capitaine, ou de batelier au long cours, la situation est plus mauvaise, et pratiquement il n'y a pas de formation. En outre il faudrait, au début des cours, donner une introduction méthodique à la profession (dangers professionnels, dispositions en matière de sécurité).

544) En dernière analyse, ces différents systèmes d'enseignement sont le fruit de l'évolution historique. Alors qu'en Allemagne on se

./...

vante d'une formation professionnelle qui a fait ses preuves depuis des siècles et qui va de pair avec la formation patronale conservative et l'école de complément entretenue par l'Etat, les pays occidentaux présentent des traits plus libéraux, qui ne sont pas marqués par la contrainte, qui ne sont pas liés par un plan immuable et où les dirigeants des écoles sont les organisations et associations les plus diverses qui ne reçoivent de l'Etat qu'un subside. Les deux systèmes présentent des avantages et des inconvénients et dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres dans la vie, de nombreux chemins mènent à Rome.

545) Cependant, il faut, dans le cadre des principes établis par l'ordonnance du conseil des Ministres en date du 2.4.63 et conformément à l'article 128 du Traité de Rome, s'efforcer de réaliser "sans mesures dirigistes" une adaptation progressive des différentes économies nationales et la création d'un marché commun. Il faudrait mettre au point un système d'éducation qui soit d'un côté aussi libre que possible, mais d'autre part aussi rigide qu'il le faut pour garantir un niveau identique d'examens et dès lors de la capacité dans les différents pays. La synthèse de ces deux systèmes devrait permettre de trouver une voie, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de divergences quant au but.

546) Peut-être l'essai du Luxembourg montre-t-il une voie praticable. Là, les adolescents sont envoyés tout d'abord pendant un an à l'école professionnelle et puis pendant deux ans dans l'entreprise, avec enseignement complémentaire un jour par semaine.

547) La comparaison des matières enseignées et des entretiens avec des employeurs, des travailleurs et des fonctionnaires compétents dans les pays ont montré qu'il existe malgré tout une conception relativement égale des connaissances et aptitudes que l'on peut, par exemple, exiger d'un mousse avant qu'il puisse devenir matelot. ./...

- 548) Précisément dans le domaine des transports il existe des points de départ particulièrement favorables pour une harmonisation de la formation professionnelle, car ici les gens se sont toujours rapprochés de très près. Les exigences de la sécurité des communications les forces à adapter mutuellement leurs qualifications professionnelles respectives. Une capacité différenciée - causée par une formation professionnelle qualitativement différente - causerait des dénivellements sociaux et signifierait une tension constante. C'est pourquoi il s'impose d'examiner s'il ne convient pas de réaliser tout d'abord une harmonisation dans le domaine des trois grands modes de transport, qui ont présenté jusqu'à présent de très fortes différences qualitatives et quantitatives en matière de formation professionnelle.
- 549) Il appert de la documentation disponible que les buts principaux suivants sont poursuivis par les compagnies de chemins de fer :
- 1) formation professionnelle des adolescents,
 - 2) perfectionnement professionnel des agents en vue de leur dispenser des connaissances professionnelles et de faciliter leur avancement vers des postes comportant des responsabilités.
- 550) Cette formation et ce perfectionnement professionnels sont adaptés aux divers services : exploitation, moyens d'exploitation, circulation, voies et bâtiments, services comportant des installations électriques.
- 551) En général les compagnies s'efforcent de donner une formation professionnelle approfondie aux jeunes, en complétant ou en améliorant leur formation.
- 552) Pour s'en tenir au cadre fixé par le groupe de travail, nous ne nous occuperons dans le présent rapport que des secteurs professionnels intéressés directement à la circulation :
- 1) les agents de conduite,
 - 2) les agents du Service du Mouvement,
 - 3) les agents de la Signalisation électrique et des Télécommunications.

- 552) Nous estimons ne pouvoir nous restreindre aux agents de conduite, mais devoir tenir compte de tous les agents garantissant le mouvement et la sécurité d'exploitation des chemins de fer.
- Nous avons également estimé nécessaire la description des cours pour jeunes cheminots et des règles suivies dans cette matière.
- 554) A l'examen des rapports plus ou moins importants de chaque pays, on arrive à la conclusion que les méthodes sont distinctes mais que les demandes sont les mêmes et que partout la formation professionnelle est relativement très développée et est étudiée et réalisée avec le plus grand soin.
- 555) Dans quelques pays il existe de véritables écoles dont les plans comprennent un enseignement s'étendant sur plusieurs mois. En vue de pouvoir suivre ces cours, les agents en question sont détachés vers ces cours par leurs services respectifs. Dans d'autres pays encore les agents suivent des cours en dehors des heures de travail.
- 556) Vu les exigences toujours plus grandes imposées aux cheminots dans le domaine technique, il serait souhaitable d'imiter partout la première méthode, c'est-à-dire exonération de service pour suivre des écoles et des cours de perfectionnement. Il est évident et l'on constate partout que cet enseignement comprend aussi bien la théorie que la pratique.
- 557) Nous estimons que, dans les groupes étudiés par nous, la profession ne s'aurait s'improviser, ne fut-ce que parce que les techniques sont en évolution constante. C'est là un problème qui préoccupe chacune des administrations en cause.
- 558) La formation élémentaire par contre est domaine de l'enseignement de l'Etat, et nous avons pu constater que dans certains groupes professionnels, tels que par exemple les brigadiers et contre-mâîtres, de même que spécialement dans les carrières

inférieures, elle n'est nullement négligée. Cette formation élémentaire est complétée dans la mesure nécessaire et dans l'intérêt d'un meilleur exercice de la profession, par des connaissances techniques, économiques, financières et d'organisation professionnelle générales.

- 559) Pour la réintégration des invalides on paraît avoir fait moins, mais on leur a procuré d'autres occupations.
- 560) En ce qui concerne la formation professionnelle en général, nous pensons que le rapport général, basé sur les rapports individuels des pays, fournit un matériel très intéressant en vue de l'harmonisation des méthodes de formation.
- 561) La formation professionnelle est la condition et la base du bon fonctionnement des chemins de fer et de la sécurité des voyageurs.
- 562) Tandis que les chemins de fer attachent toujours plus de valeur à une bonne formation professionnelle et qu'actuellement il ne manque pas d'éléments dans la génération montante, la batellerie n'a pratiquement commencé la formation professionnelle qu'après la guerre.
- 563) Jusqu'alors il suffisait d'acquérir quelques connaissances pratiques. La formation théorique était le plus souvent une instruction empirique. Comme bien souvent le fils suivait la profession du père, on avait pour ainsi dire le métier de batelier dans le sang.
- 564) De nos jours, un bateau moderne est équipé de toutes les nouveautés techniques. Le radar, la radio à fréquence modulée, la radio spéciale pour la batellerie, les installations électriques, la télévision et les moteurs puissants exigent des matelots très qualifiés, qui en outre doivent posséder des connaissances commerciales approfondies.

565) Ces exigences diverses et ces nécessités techniques ne pourront être satisfaites que moyennant un enseignement professionnel de très haute qualité.

Ajoutons à cela qu'il manque des jeunes et que, comme il a été dit plus haut, les patrons bateliers susceptibles de former des apprentis font également défaut.

566) Dans les transports routiers, la situation est analogue. Depuis les Pays-Bas qui font en quelque sorte figure de pionniers, jusqu'en Italie où l'on n'a pris jusqu'à présent que des mesures très modestes, la situation en matière de formation et de perfectionnement professionnels est très variée dans les pays de la C.E.E.

567) On constate cependant trois faits :

- la tendance générale montre que les administrations et les milieux professionnels s'intéressent toujours davantage à la formation professionnelle des travailleurs dans les transports routiers;
- les progrès réalisés sont très récents et - à l'exception peut-être des Pays-Bas - n'atteignent provisoirement qu'un petit nombre de travailleurs;
- compte non tenu des différences qui résultent uniquement de la disparité des dispositions nationales, la formation et le perfectionnement professionnels dans les différents pays semblent être envisagés à des points de vue très différents.

568) Ces circonstances, imputables en tout premier lieu au fait qu'il y a un demi siècle à peine que l'industrie des transports routiers existe, entraînent des conditions très favorables à l'harmonisation et à la coordination.

569) On peut admettre que cette branche, qui dans plusieurs pays est très jeune et en pleine évolution, où rien n'est définitif, les interventions en vue d'un but commun peuvent se faire plus aisément que dans un secteur où le poids des situations acquises et les usages hérités se fait sentir plus fortement.

- 570) Qui dit harmonisation des systèmes de formation professionnelle dit existence de tels systèmes dans les pays intéressés. Ici il faut souligner que, dans les transports routiers, aux interventions justifiant des facteurs sociaux et économiques tendant à un relèvement de la formation professionnelle des travailleurs, s'ajoutent des considérations dûes aux particularités de la profession de chauffeur long: courriers.
- le chauffeur long-courrier. (T.I.R.) n'exerce pas son activité au sens d'une entreprise organisée à cette fin, mais bien sur la voie publique, ouverte et accessible à tous en vertu même de la définition (1).
 - en cas de transports pour compte d'autrui, ce chauffeur auquel sont confiés les moyens de production de l'entreprise, exerce son activité sous la surveillance permanente de son préposé;
 - la personnalité et l'activité du chauffeur long-courriers déterminent dans une grande mesure la qualité de la production, ou plutôt de la prestation. Dans les transports pour compte d'autrui, l'entreprise est jugée bien souvent d'après ses chauffeurs. En égard à leur tâche commerciale, ils ne peuvent - surtout dans les petites entreprises - pas être considérés uniquement comme des participants à la production (2).
- 571) Ces considérations permettent d'affirmer que, dans l'industrie des transports routiers, il faut incontestablement faire davantage que dans les deux autres branches pour la formation et que c'est dès lors à bon droit que la question de l'harmonisation de la politique et des programmes des pays de la C.E.E. a été posée.

(1) La nécessité de posséder un permis de conduire - une mesure policière - est la conséquence directe de cet état de choses.

(2) Cette constatation vaut en règle générale davantage pour ceux qui fournissent des prestations de service.

572) En égard à ces faits il faudrait, pour chaque moyen de transport, constituer un sous-comité d'harmonisation compétent dans son domaine.

a) Mesures pouvant être prises dès à présent par chacun des sous comités

Sous-comité batellerie

- 573)
1. Dans la navigation intérieure, un échange d'expériences des directeurs et professeurs pourrait dans de nombreux cas déjà mener à une harmonisation, la loi ayant laissé à ces écoles une grande liberté et la faculté d'interprétation étant laissée au directeur. Cela exige évidemment des comparaisons en vue de trouver la meilleure voie. En même temps le directeur pourrait plaider auprès de son administration ou de son organisation en faveur d'une modification éventuelle des instructions.
 2. Échange de matériel didactique. Les directeurs devraient se mettre d'accord pour que l'un d'eux réunisse les publications relatives à la situation et à l'évolution de la formation professionnelle dans la Communauté et veille à l'échange du matériel didactique. En même temps il pourrait prendre l'initiative de séminaires d'études en vue de familiariser tous les professeurs et éducateurs intéressés avec des innovations éventuelles.
 3. Il faudrait introduire une terminologie des professions uniforme, telle qu'elle existe dans l'ordonnance relative à l'enquête sur la navigation rhénane.

574)

Mousses (Schiffsjunge, scheepsjongens, cabinboys) = dénomination des futurs bateliers pendant leur apprentissage.

Aides-matelots (Hilfmatrose) = bateliers plus âgés, sans contrat d'apprentissage et sans examen, pouvant prouver au moins deux ans de navigation intérieure.

Matelots (Matrosen, matrozen, sailors) = après l'apprentissage et la réussite de l'examen.

./...

Matelots-garde-moteurs (matrozen-motordrijvers, sailor-motor guards, Motorenwart) = après l'apprentissage et la réussite d'un examen spécial.

Mécaniciens (Maschinisten, machinisten, engineers) = après l'apprentissage et la réussite d'un examen spécial.

Conducteur (Kapitän Schiffsführer, schipper, master) = après la réussite de l'examen de matelot et :
6 ans de navigation (âge minimum 21 ans) : brevet pour bateaux remorqués;
7 ans de navigation (âge minimum 23 ans) : brevet pour bateaux automoteurs.

575) Par des encouragements financiers (fixés dans les accords de salaires) il faudra partout encourager la passation des examens. La terminologie professionnelle doit être reprise dans toutes les dispositions légales correspondantes (ordonnances relatives aux enquêtes, ordonnance de police sur la navigation rhénane, etc.). En aucun cas le batelier non diplômé ne pourrait s'intituler matelot et recevoir le même salaire que celui qui a réussi l'examen, ad hoc, comme cela se fait en Allemagne après deux années de navigation.

576) 4. Mise en oeuvre des moyens de réglementation de la profession :
Connaissance de la profession : il faudrait informer les parents et le mousse du champ de travail et des tâches d'un batelier, des connaissances théoriques et pratiques que le mousse doit acquérir pendant son apprentissage, et donner au patron des directives uniformes en vue de la formation professionnelle, ainsi que fixer la durée de l'apprentissage (voir 8e principe; proposition voir Annexe).

577) Conditions d'aptitude à la profession : en vue d'éviter un échec, il faudra effectuer un examen mental, intellectuel et physique des aptitudes. Des directives à cet égard sont à rédiger par des médecins.

578) Contrat d'apprentissage : Les droits et devoirs des apprentis et patrons devraient être fixés dans des formules aussi uniformes que possibles (voir projet en annexe).

./...

- 579) Organismes de formation : pour les écoles serait responsable l'Etat, et les associations pour les internats.
- 580) Plans d'études et horaires des écoles : doivent s'harmoniser dans les différents pays. Il faut, outre la formation professionnelle, veiller à la formation générale (l'homme comme personnalité) et englober des problèmes économiques (voir projet en annexe).
- 581) Directives de formation pour le patron : à l'instar de la description de la profession, il faut établir des directives concernant la façon dont le patron doit effectuer la formation (voir projet en annexe).
- 582) Dispositions et conditions d'examens : ici il faut déterminer les conditions d'admission aux examens, la composition des jurys et les conditions minima à remplir lors des examens. Il faudrait, pour commencer, insister moins sur la durée et la méthode d'apprentissage que sur l'obtention d'un niveau égal lors des examens. Les diplômes devraient être libellés de même façon dans les différents pays.
- 583) Etablissements de perfectionnement : pour les futurs conducteurs il faudrait prévoir la possibilité d'un perfectionnement professionnel (éventuellement par des cours en hiver). En outre il faudrait tenir compte du progrès technique (connaissance du radar) et de la formation spéciale des garde-moteurs et des mécaniciens.
- 584) Perfectionnement des patrons : sera obtenu par un échange régulier d'expériences, des séminaires d'études, la visite de travaux et de chantiers, etc.
- 585)

Il va sans dire qu'en égard au peu de temps dont nous avons disposé, ces propositions ne peuvent être considérées comme complètes; d'autant plus qu'elles ont certainement été élaborées trop du point de vue de notre école de Homberg. Elles sont destinées à servir de base de discussion et nous sommes disposés à fournir des données concrètes quand il le faudra.

Sous-comité Transports routiers

- 586) 1) Détermination d'un ou plusieurs échelons de capacité pour toutes ou certaines spécialisations de la profession de chauffeur long-courrier, sur base des besoins qualitatifs.
- 587) 2) Assimilation et reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et examens des différents pays en ce qui concerne les échelons de capacité susvisés.
- 588) 3) Mise au point de méthodes d'amélioration des moyens actuels de formation et de perfectionnement.
- 589) 4) Information mutuelle meilleure des personnes responsables de la formation professionnelle dans les transports routiers; journées d'information dans les différents pays, voyages d'études, réalisation de contacts réguliers avec les administrations et les institutions qui contribuent à la formation professionnelle du personnel navigant/roulant.
- 590) 5) Elaboration, utilisation et communication des informations et documents nécessaires à une action adéquate;
- 591) 6) Réalisation, à l'usage des chauffeurs long-courrier, de guides indiquant, sous réserve de la terminologie utilisée dans les différents pays, les besoins quantitatifs à couvrir en principe, et les conditions physiques et autres requises pour l'exercice de la profession.
- 592) 7) Comparaison du contenu et de l'évolution des programmes de formation existants;
- 593) 8) Création de possibilités concrètes de promotion pour les chauffeurs long-courrier dans l'entreprise ou la profession;
- 594) 9) Adaptation des moyens traditionnels de formation et de perfectionnement aux nécessités et aux conditions du travail;

Notamment :

- le contrat d'apprentissage : possibilité d'élaboration d'un contrat-type, indiquant notamment les conditions d'apprentissage pour la conduite de véhicules;

- cours par correspondance : limites de cette méthode de formation et de perfectionnement. Utilité de l'adoption de cours auxquels les élèves assistent personnellement pendant quelques jours.
- cours de perfectionnement à temps plein : signification des méthodes d'enseignement et du matériel didactique.
- stage dans la profession : échange international d'apprentis.

595) 10) Formation et rafraîchissement des connaissances des professeurs spécialisés dans les questions de transports routiers - Utilité d'échanges internationaux de professeurs - Réalisation de séminaires concernant toutes les questions pédagogiques.

596) 11) Les aspects pédagogiques de la conduite de véhicules, et notamment de camions. Malgré l'expérience acquise ci et là, il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine important pour la formation des chauffeurs long-courrier.

597) 12) Méthode d'apprentissage et matériel didactique. P.ex.

- confection d'un vocabulaire de base dans les différentes langues, y compris la définition précise et unitaire des notions y renseignées;
- enseignement de la mécanique automobile en vue de l'exploitation rationnelle et économique des véhicules;
- la signification de la sécurité;
- utilisation de méthodes vivantes pour l'encouragement de groupes;
- genres et équipements requis des autos d'écolage.

598) 13) Instruction des familles et des éducateurs au sujet des possibilités professionnelles dans l'industrie des transports et de la situation en matière de main-d'oeuvre.

./...

599) 14) Mesures appropriées en vue de promouvoir la formation et le perfectionnement professionnels du personnel des entreprises de transports routiers.

Cette énumération ne constitue évidemment qu'une indication et n'est pas destinée à devancer les mesures qui pourraient être prises dans le cadre de la Communauté.

600) Sous-comité chemins de fer.

Les problèmes des chemins de fer sont analogues à ceux de la batellerie et des transports routiers. Dans certains pays des directives très détaillées ont été élaborées, mais elles devraient être harmonisées. Ici il pourrait y avoir des difficultés, car il y aurait lieu de modifier certaines dispositions constituées par des lois.

601) b) Mesures susceptibles d'être prises ultérieurement.

Ici il faut avant tout souligner l'importance de manuels unitaires, renseignant sur les dispositions légales dans les différents pays. Ceci permettrait au cours des temps de réaliser l'unité des dispositions (actuellement il n'existe pas moins de sept règlements différents de police sur la navigation, suivant les voies fluviales). Les termes techniques devraient être publiés en plusieurs langues, avec des définitions précises et unitaires, afin de faciliter la compréhension. Ceci profiterait en même temps à la sécurité des communications.

602) Avec tout cela il faut se dire que l'organisation de l'enseignement d'après les lois de l'évolution organique constitue l'une des tâches les plus importantes de l'avenir. Il faut que, dans un monde changeant, il réponde aux besoins du monde du travail.

603) Les points proposés en (a) pour l'harmonisation de la formation professionnelle exigent un certain temps de démarrage. Mais comme dans tous les pays les méthodes d'éducation et de formation et les dispositions légales correspondantes subissent constamment des changements du fait de l'acquisition de connaissances nouvelles - aux Pays-Bas on élabore

actuellement une refonte de l'enseignement et en Allemagne une nouvelle loi sur la formation professionnelle - il n'y a pas de temps à perdre. Ici se présente naturellement et nécessairement la possibilité d'une harmonisation, à la condition de suivre cette évolution auprès des autorités européennes avec l'attention voulue, d'élaborer en temps utile des directives persuasives et de les soumettre aux Etats-Membres en leur indiquant ce qu'il y a lieu de faire.

- 604) La nécessité d'une bonne formation professionnelle doit être pour tous (gouvernements, travailleurs et employeurs) une question de persuasion, et non une question de coût.

E. LE SYSTEME D'ENSEIGNEMENT
POUR LA NAVIGATION INTERIEURE
(ENSEIGNEMENT PRIMAIRE)

E. Le système d'enseignement pour la navigation intérieure
(enseignement primaire)

605) Aux termes du chapitre 3.C "harmonisation dans le domaine social" du programme d'action en vue d'une politique commune des transports, il faudra examiner quelles sont les mesures à prendre en vue de faciliter la fréquentation scolaire des enfants de bateliers. Ceci exigeait d'abord le recensement des écoles dans chacun des pays, un examen des systèmes d'écolage choisis, de l'âge des écoliers et de la durée des études.

<u>Belgique</u>	<u>Ecoliers</u>
Hoboken	420 - 425
Bruxelles	220 - 230
Neuville-lez-Huy	80
Eisden	12
Bruges	190
Willebroek	120 - 125
Namur	90
Anvers	130
Mont sur Marchienne	100
St Evergen	50
St Ghislain	180

606) Dans ces homes pour enfants de bateliers les enfants habitent et ils y reçoivent en même temps l'instruction suivant un plan qui leur est propre. Les homes pouvant recevoir 1.550 enfants, le nombre des places peut être considéré comme suffisant. Outre les homes de l'Etat il existe des homes privés, tenus par les Eglises protestante et catholique. Certains enfants de bateliers vient avec leurs parents ou avec des membres de leur famille. Malheureusement la fréquentation scolaire n'est obligatoire pour eux que de 8 à 12 - 13 ans, tandis que le régime général prévoit l'obligation scolaire de 6 à 14 ans.

607) Les frais des établissements de l'Etat sont supportés entièrement par ce dernier. Les associations charitables n'ont droit qu'au remboursement des frais d'études.

.../....

<u>Allemagne</u>		Nombre de lits
608)	St Nikolausburg, Ruhrort	130
	Schifferkinderheim, Homberg	110
	Knabenpensionat St Josef, Mannheim	46
	Luise-Stefanienhaus, Mannheim	51
	Schifferkinderheim, Mannheim-Seckenheim	145
	St Klara Kinderheim, Boppard	13
	Ev. Schifferkinderheim, Kaub	40
	Carl Borromäus, Mädchenheim, Wörth	17
	Elisabethenheim, Würzburg	14
	Vinzentinum, Würzburg	12
	Schifferkinderheim, Würzburg-Zell	90
	Diak. Barbarossaheim, Kaiserswerth	10

Dans la région des canaux de l'Allemagne occidentale il existe de grands homes pour enfants de bateliers à Minden et Hörstel-lez-Rheine (environ 200).

609) Les enfants de bateliers sont soumis aux mêmes obligations scolaires que les autres enfants (de 6 à 14 ans). Ils fréquentent les mêmes écoles officielles. Les internats sont uniquement des résidences où les enfants sont nourris et logés. Les quelque 900 lits semblent insuffisants pour les 6 à 7.000 enfants de bateliers. Ici également une partie des enfants vivent à terre avec la mère, des membres de la famille ou les grands-parents.

610) Pour les enfants de bateliers qui résident dans des internats en vue de l'accomplissement de leurs obligations scolaires, les Länder paient un subside d'entretien de 2,50 DM par jour, quels que soient les revenus des parents.

France

611)	<u>Lieu où se trouve l'établissement</u>	<u>Année d'ouverture</u>	<u>Nombre d'enfants</u>
	Barentin (1)	1959	215
	Conf'ans-Ste-Honorine	1960	107
	St Mammès	1960	139
	Lille (1)	1960	293

(1) Dans ces deux établissements il existe en outre des classes de 6e et de 5e.

.../...

Dombasle	1962	114
Strasbourg	1962	97
Douai	1962	inconnu

612) Depuis quelques années, le gouvernement est convaincu de la nécessité de créer des établissements spéciaux en vue de permettre aux enfants de bateliers de recevoir l'enseignement dans les mêmes conditions que tous les autres enfants. En septembre 1958 il a, par un arrêté, créé des écoles élémentaires nationales avec internat (2) réservées aux enfants dont les parents exercent une profession non liée à un endroit déterminé, ou dont la famille vit dispersée. De ce fait, le Ministère de l'Enseignement s'est substitué aux initiatives privées existant dans ces milieux professionnels et à certaines autorités locales qui avaient créé plusieurs internats (notamment à Strasbourg).

En l'espace de cinq ans, le nombre d'enfants de bateliers admis dans des établissements spécialisés s'est accru sensiblement et est passé de 300 à 1114. Au début de la prochaine année scolaire il atteindra 1480.

613) Normalement il faudrait cependant que 5.000 enfants de bateliers fréquentent l'école primaire. La plupart d'entre eux ne le font pas. Les enfants qui n'ont pu trouver de place dans les internats sont recueillis dans des familles non navigantes ou suivent des cours par correspondance (environ 25 %). L'administration compétente s'efforce en outre de mettre au point un système d'exercices de répétition et examine à cette fin dans quels ports d'attache et ports de passage il devrait y avoir un répétiteur pour les travaux scolaires des enfants.

614) Les écoles nationales sont des établissements publics, ayant obtenu l'autonomie financière par un arrêté du 31 août 1959. Elles sont entièrement à charge de l'Etat et en outre le Ministère des Finances accorde des subsides sous forme d'exonération des frais de pension dans une mesure déterminée par un comité. Ce comité décide si l'exonération demandée sera de 30, 50 ou 100 % des frais exposés par les parents.

615) On élabore actuellement des plans destinés soit à permettre l'agrandissement des établissements existants, soit à créer de nouvelles écoles.

616) Comme aucun établissement de ce genre n'existe pour les bateliers navigant sur le Rhône ou la Saône, il a été décidé de créer à Lyon un (2) Jusqu'à la parution de cet arrêté, seules les écoles supérieures (générales et techniques) pouvaient recevoir des internés.

.../...

établissement qui sera probablement ouvert en 1964. Il s'agit d'un internat qui pourra héberger entre 150 et 200 enfants, qui fréquenteront les nombreuses écoles existant dans l'agglomération. Cet établissement ne constitue qu'une des trois écoles nouvelles envisagées. D'autres écoles sont prévues dans l'île St Denis (pour les enfants des bate'iers de la Seine) et à Toulouse (pour les canaux méridionaux). On a commencé par Lyon, cette ville constituant un noeud très important et qui gagnera encore en importance dans le réseau fluvial.

Italie

- 617) Le problème de la formation scolaire et professionnelle des enfants de bate'iers ne se pose pas en Italie. La navigabilité restreinte des fleuves et le caractère particulier de la navigation sur les lacs et dans la lagune n'oblige en règle générale pas le personnel navigant à amener leurs familles, de sorte que celles-ci peuvent avoir une résidence fixe au port d'attache du père ou dans un endroit quelconque le long de la voie suivie. Ce problème pourra toutefois se poser lorsque d'ici quelques années sera réalisée la voie d'eau Lac de Lugano - Venise - Trieste, dont la section de Milan au Lac Majeur vient d'être entamée.

Pays - Bas

<u>Localité</u>	<u>Nom et adresse</u>	<u>Confession religieuse</u>
Amsterdam	Prinses Beatrix Van Hallestraat 82	prot.
	St Josefhuis St Theresia Amstelveenseweg 760	cathol.
Arnhem	Insula Dei Velperweg 137	cathol.
Dordrecht	Pr.chr. internaat Brug.de Raadtsingel 95	prot.
Grevenbicht	St Josef Sterre der Zeeplein 12	cathol.
Groningen	Prinses Marijke	prot.
Krimpen a/d.Ijssel	De Driemaster Poldersdijk 19	prot.
Leeuwarden	Eben Haëser Pieter Feddestraat 4	prot.
Lemmer	Internaat voor schipperskinderen Langestreek 73	prot.

.../...

Maasbracht	Prins Bernhard	prot.
Nimègue	St Nicolacrsinternaat Oude Mollenhutseweg 23	cathol.
Oud-Gastel	St Joannespenseionaat	cathol.
Rotterdam	Prinses Irene Coolhaven	prot.
	Voor Anker Mathenesserlaan 506	prot.
	De Roef Mathenesserlaan 484	prot.
	Het Kompas Mathenesserlaan 488	prot.
	Gerben de Jong Purg.Meinszlaan 47	prot.
Sneek	Willem-Lodewijk-Internaat	prot.
Terneuzen	Koningin Juliana	prot.
Vreeswijk	Prins-Hendrik-school	prot.
Wemeldinge	Prochr.internaat Julianastraat 45	prot.
Zwolle	Prinses Margriet	prot.

619) Ces homes peuvent recevoir quelque 2.000 enfants de bateliers. Mais en Hollande il y a environ 6.000 enfants de bateliers. Toutefois le gouvernement a pour le droit des parents une considération telle qu'il renonce pour les enfants de bateliers à l'obligation scolaire générale. On a dès lors cherché d'autres moyens pour arriver au but qui est l'instruction de tous les enfants de bateliers. Les dispositions actuellement en matière de scolarité en exceptent les enfants de bateliers et prévoient uniquement que des enfants de bateliers, en âge normal d'école doivent aller à l'école lorsque le bateau est arrêté pendant 24 heures. Il est estimé cependant que même sans obligation expresse tous les enfants hollandais de bateliers fréquentent l'école et que l'imposition d'une obligation ne donnerait pas des résultats meilleurs.

620) Il existe aux Pays-Bas, outre les internats énumérés ci-dessus, destinés spécialement aux enfants de bateliers, encore environ 80 internats parmi lesquels les bateliers peuvent choisir.

.../...

621) Tous les internats appartiennent à des associations charitables privées, le plus souvent à base confessionnelle, et ne sont pas subsidiés par l'Etat. Ceci vaut également pour les internats spéciaux pour enfants de bateliers. Nombre de bateliers ne confient pas leurs enfants à des homes spéciaux et donnent la préférence à des internats où leurs enfants grandissent parmi d'autres, dont les parents ne sont pas des bateliers. Sur 2.000 enfants catholiques de bateliers, quelque 500 résident dans des homes spéciaux. Les parents ont le libre choix, les subsides sont identiques dans tous les cas. Les enfants des internats fréquentent des écoles spécialement conçues pour enfants de bateliers. Pour réduire le temps pendant lequel les enfants de bateliers sont absents de leur domicile, des écoles à régime continu ont été créées avec l'assentiment du gouvernement. Dans ces écoles, la matière des écoles primaires ordinaires donnée normalement en 8 ans, est dispensée en 5 ans, soit entre l'âge de 8 et celui de 13 ans. A raison de trois sessions par jour, de 34 heures de cours de 60 minutes chacune, par semaine, et en réduisant le nombre d'élèves à 30 par classe, des résultats relativement très bons ont été obtenus. Une autre forme d'enseignement est l'écolage au quai. Cet enseignement, dispensé en de nombreux endroits, est donné aux enfants qui vivent sans interruption chez leurs parents à bord, et ne fréquentent les cours que lorsque le bateau se trouve amarré. Cela peut être pendant un ou pendant plusieurs jours. Ce sont les écoles dites des lieux d'amarrage", au nombre de onze, dont une à Duisburg-Ruhrort en Allemagne, et les 19 "classes des lieux d'amarrage". Toutes ces écoles et classes, tout en ressortissant sous des directions diverses et appartenant à des confessions différentes, se sont mises volontairement d'accord pour utiliser les mêmes manuels, appliquer les mêmes méthodes et dispenser un maximum de connaissances, dans la mesure du possible, à des écoliers qui ne reçoivent pas d'enseignement régulier. L'ensemble des matières de l'école primaire est réparti sur 26 "épreuves", dont une épreuve finale. Le résultat de ces épreuves permet de se rendre compte dans quelle mesure l'enfant

.../...

a pu assimiler la matière et où il est arrivé. Tous les cours reçus et toutes les fréquentations scolaires sont notés dans un livre spécial. Les devoirs donnés dans une école sont corrigés dans une autre. Ces écoles donnent plus d'heures de cours et les élèves emportent constamment leur cartable avec leurs livres et cahiers. On sait que les élèves de toutes les écoles dispensant un enseignement primaire reçoivent gratuitement les livres, cahiers, etc. Dans les écoles des lieux d'amarrage l'enseignement est pratiquement toujours individuel et en peu de temps il est possible de voir beaucoup de matière. A bord on fait beaucoup de devoirs. Pour peu que la navigation soit quelque peu régulière, les résultats ne sont guère mauvais. Toutefois, surtout ces dernières années les bateliers se sont rendu compte que, malgré tout, l'enseignement à terre dans des écoles primaires ou dans des écoles à régime continu est meilleur pour l'enfant, de sorte qu'il n'en reste que bien peu qui estiment suffisant l'enseignement des écoles des lieux d'amarrage. En 1961 ces écoles n'étaient fréquentées que par 540 enfants, soit 9 %.

Résumé

- 622) On voit par ces aperçus qu'au cours des temps quatre méthodes d'enseignement furent mises au point :
- 1) enseignement à distance,
 - 2) enseignement au port d'amarrage
 - 3) enseignement en internat
 - 4) résidence en internat et enseignement dans une école primaire publique.
- 623) La question qui se pose est de savoir si ces systèmes d'enseignement sont conformes aux exigences de la pédagogie moderne ou si dans certains cas ils ne constituent que des solutions de fortune.
- 624) Les enfants sont notre bien le plus précieux. Tout homme intelligent sait que d'ici quelques années la jeunesse actuelle sera adulte et déterminera la vie politique, sociale et culturelle de notre communauté. Elle ne pourra s'acquitter

.../...

convenablement de cette tâche que si dès les premières années de l'école primaire elle reçoit une base solide.

- 625) L'enseignement obligatoire signifie pour les enfants de bateliers tout autre chose que pour les enfants des "terriens". Pour se conformer à leurs obligations, ceux-ci ne doivent quitter leur famille que pendant quelques heures par jour, tandis que les premiers doivent en vivre éloignés pendant des années, nuit et jour, même si pendant les vacances ou à d'autres moments ils peuvent venir à bord pour un petit temps. Cette intervention dans le droit des parents doit être envisagée avec toutes ses conséquences, et c'est pourquoi ce droit est tellement respecté aux Pays-Bas. Toutefois on ne peut perdre de vue l'importance de l'enseignement scolaire pour les enfants et l'on doit se demander quel est le devoir primordial envers eux.
- 626) Les capacités et aptitudes intellectuelles ne peuvent être éveillées et développées que par un pédagogue qualifié et expérimenté. C'est pourquoi l'enseignement à distance, ou dans des classes de lieux d'amarrage, tel qu'il existe encore dans quelques pays de la communauté, ne saurait en aucun cas être admis comme système d'enseignement primaire à l'usage des enfants de bateliers. Les parents de nos enfants de bateliers ne remplissent aucune des conditions requises à cet enseignement. Même s'ils sont pleins de bonne volonté et prennent le temps nécessaire - chose dont on peut douter dans bien des cas - eux-mêmes ne peuvent rien au fait que leur propre instruction a été forcément très négligée. Nos bateliers sont extrêmement faibles en orthographe, en calcul et en lecture, pour ne pas parler d'autres branches. Le résultat de ce régime ne serait pas un progrès, mais bien plutôt un retour vers l'analphabétisme.
- 627) Reste l'enseignement en internat, chez des membres de la famille ou les grands-parents. En tout cas il faut, autant que possible, obtenir que l'enseignement se donne dans une même école, car tout changement est nuisible au développement de l'enfant.
- Proposition. Dans chaque grand port d'amarrage il faudrait construire des homes pour enfants de bateliers. Les enfants

.../...

fréquenteront les écoles publiques (primaires) de la ville. A l'instar des autres enfants ils ont droit à une formation scolaire gratuite, développant leurs aptitudes physiques et mentales de telle manière qu'ils puissent, comme adultes, faire à tous égards leur chemin dans la vie. Ils devraient donc fréquenter l'école primaire de 6 à 14 ans. Ils auraient le même programme scolaire que les autres enfants, car à leur âge on ne peut encore faire choix d'une profession. Les enfants doués pourraient fréquenter l'enseignement moyen dès l'âge de 10 ans et auraient donc en tout cas les mêmes chances que les enfants de "terriens".

628) Quelque bien conçues que soient les écoles à régime continu, aux Pays-Bas, on peut cependant se demander si un enfant est capable d'assimiler en 5 ans les matières enseignées normalement en 8 ans. On doit se demander pourquoi l'on voit partout allonger la période de fréquentation scolaire obligatoire (en France de 6 à 16 ans). Nous pensons que l'on a reconnu que la maturité (non seulement au sens pédagogique) exige du temps.

629) Mais une autre considération, émise aux Pays-Bas, semble par contre devoir être retenue. Une enquête à grande échelle a démontré que les enfants de bateliers ne sont pas moins doués que d'autres enfants, mais on oublie trop souvent que jusqu'à l'âge de 6 ans ces enfants vivent dans un tout autre milieu que les terriens. Ils possèdent un tas de notions totalement étrangères aux autres (canaux, écluses, ponts, pays, industrie, lanques étrangères, frontières, formalités douanières, etc.) Leur vocabulaire est dès lors tout autre que celui apporté par les enfants des terriens. Lorsque ces enfants de bateliers arrivent dans une école publique ordinaire, ils se trouvent tout dépaysés. Ils ne parviennent pas à assimiler tout de suite ces mots nouveaux et notions nouvelles et sont alors bien souvent considérés comme "peu doués". Si par contre l'enseignement est basé sur le milieu du batelier, l'enfant du batelier surclasse les autres par ses réponses.

.../...

- 630) C'est pourquoi il faudra dispenser à l'enfant de batelier, au moins pendant les trois premières années, un enseignement spécial, axé sur son milieu. Lorsqu'il aura résidé à terre pendant un certain temps, il connaîtra ce milieu également et sera alors apte à suivre l'enseignement ordinaire. Pour les trois premières années, des livres de lecture et de calcul comportant des termes, des morceaux et des problèmes en rapport avec la vie des bateliers, constitueront un bienfait pour ces enfants.
- 631) Des observations semblables ont été faites en Allemagne, raison pour laquelle depuis la rentrée scolaire 1962 à Duisburg-Ruhrort les enfants de bateliers sont réunis dans des classes spéciales pendant les trois premières années. A partir de la quatrième année ils doivent cependant fréquenter l'école primaire, afin de s'assimiler à la communauté plus grande.
- 63:82) Ce système scolaire présente l'avantage de donner aux enfants de bateliers les mêmes chances en tout état de cause. Bien sûr la maison paternelle leur manquerait souvent, mais les parents auraient néanmoins la possibilité de voir leurs enfants de temps à autre au port d'amarrage, et en outre les enfants pourraient être à bord pendant les vacances (12 semaines en tout). Par la fréquentation continuelle d'autres enfants, ils s'assimileraient à la communauté plus grande, sans cependant perdre le contact avec le monde des bateliers. L'application fragmentaire de ce système a conduit dans certains pays à la création d'établissements modèles, mais il faudra voir s'ils sont en mesure de recevoir tous les élèves qui se présenteront.
- 633) Lorsqu'après l'exposé qui précède on est convaincu qu'une formation scolaire adéquate n'est possible que moyennant résidence dans un internat, chez les grands-parents ou des membres de la famille, on doit également créer les conditions financières requises à cette formation.
- 634) Les internats (ou homes) seraient créés par l'initiative privée et subsidiés adéquatement par l'Etat à moins que celui-ci

ne les crée lui-même. Il faudrait faire intervenir les parents dans les frais, qui existeraient en tout état de cause, mais l'on pourrait tenir compte de la situation sociale des parents. Le solde serait supporté par des associations professionnelles et par l'Etat.

635) De ceci également nous trouvons un exemple excellent aux Pays-Bas. L'Etat doit supporter la différence de frais provoqués par l'hébergement de l'enfant à terre, lorsqu'il fréquente un enseignement, et pour autant que la situation financière des parents l'exige. Pour savoir si la famille est en mesure de supporter la différence de frais, le Ministère de l'Education, des Sciences et des Arts a établi des normes. L'on a admis que le minimum vital hebdomadaire est de 75 fl. pour les parents, de 30 fl. pour un enfant à terre et de 15 fl. pour un enfant à bord d'un bateau. Ces normes sont encore en vigueur à l'heure actuelle, mais doivent prochainement être relevées sensiblement, tout comme les subsides par enfant et par semaine. Voici quelques exemples : des parents ayant trois enfants, dont deux fréquentent des cours à terre et le troisième est à bord, reçoivent une allocation si leurs revenus hebdomadaires sont inférieurs à $75 + 60 + 15 = 150$ florins. Des parents ayant cinq enfants, dont 3 fréquentent des cours à terre et 2 vivent à bord, reçoivent une allocation si leurs revenus hebdomadaires sont inférieurs à $75 + 90 + 30 = 195$ florins. Le subside alloué par semaine et par enfant est de 15 fl. au maximum. Pour des enfants de bateliers fréquentant des écoles hollandaises à l'étranger, les normes et subsides sont adaptés à niveau de vie existant dans ces pays.

636) Notons que le subside est accordé aux parents et non aux internats. Le directeur de l'école, fréquentée par l'enfant, fait savoir tous les trois mois, si l'enfant a régulièrement fréquenté les cours pendant ce trimestre. Dans l'affirmative, le subside est versé aux parents. Tout est concentré de la sorte sur l'enseignement et non sur les internats. Les parents ont liberté complète de placer leur enfant à terre

.../...

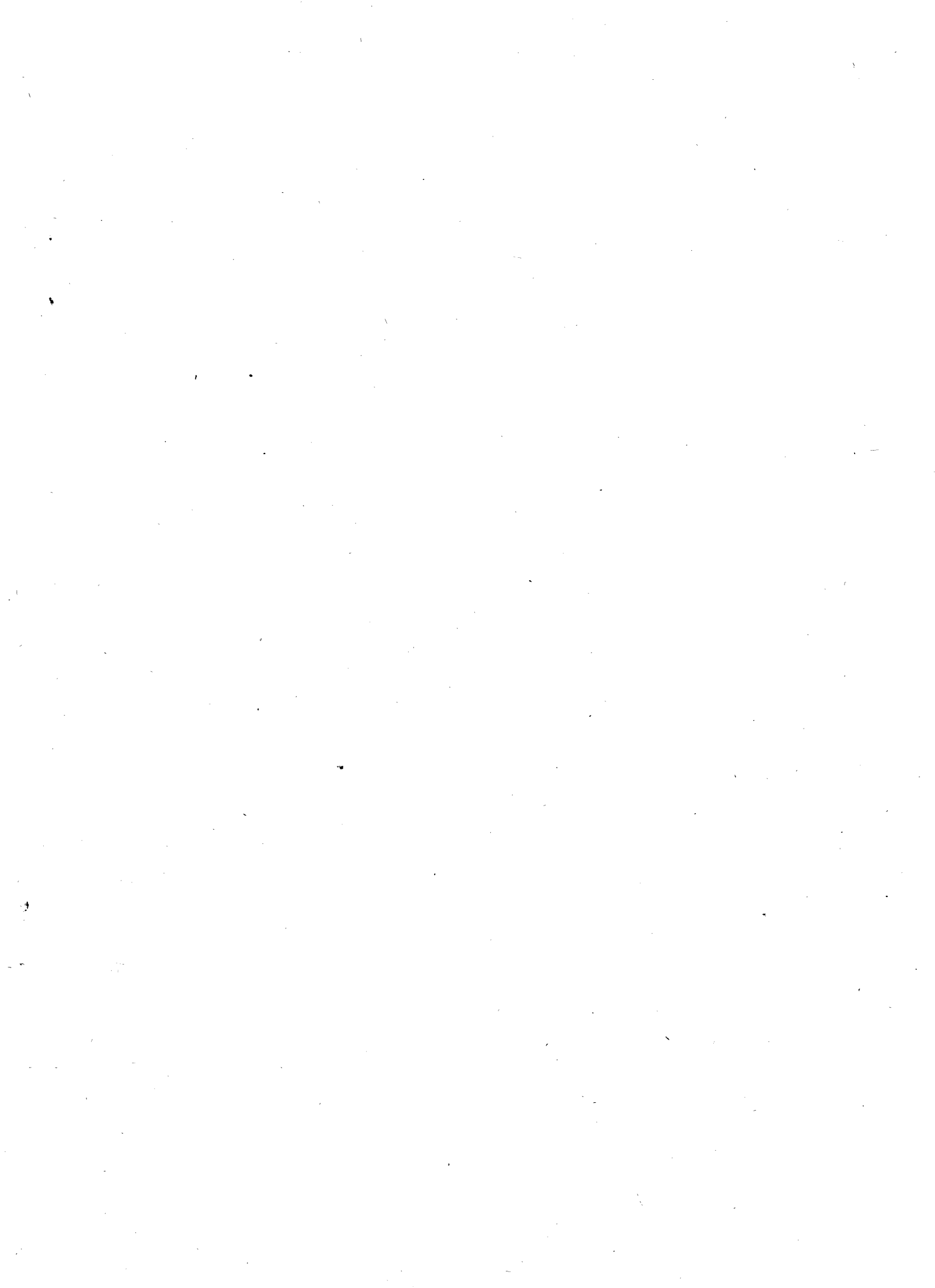
où et chez qui ils veulent. Que leur choix se porte sur un internat ou sur la résidence chez des membres de la famille, le subside reste identique.

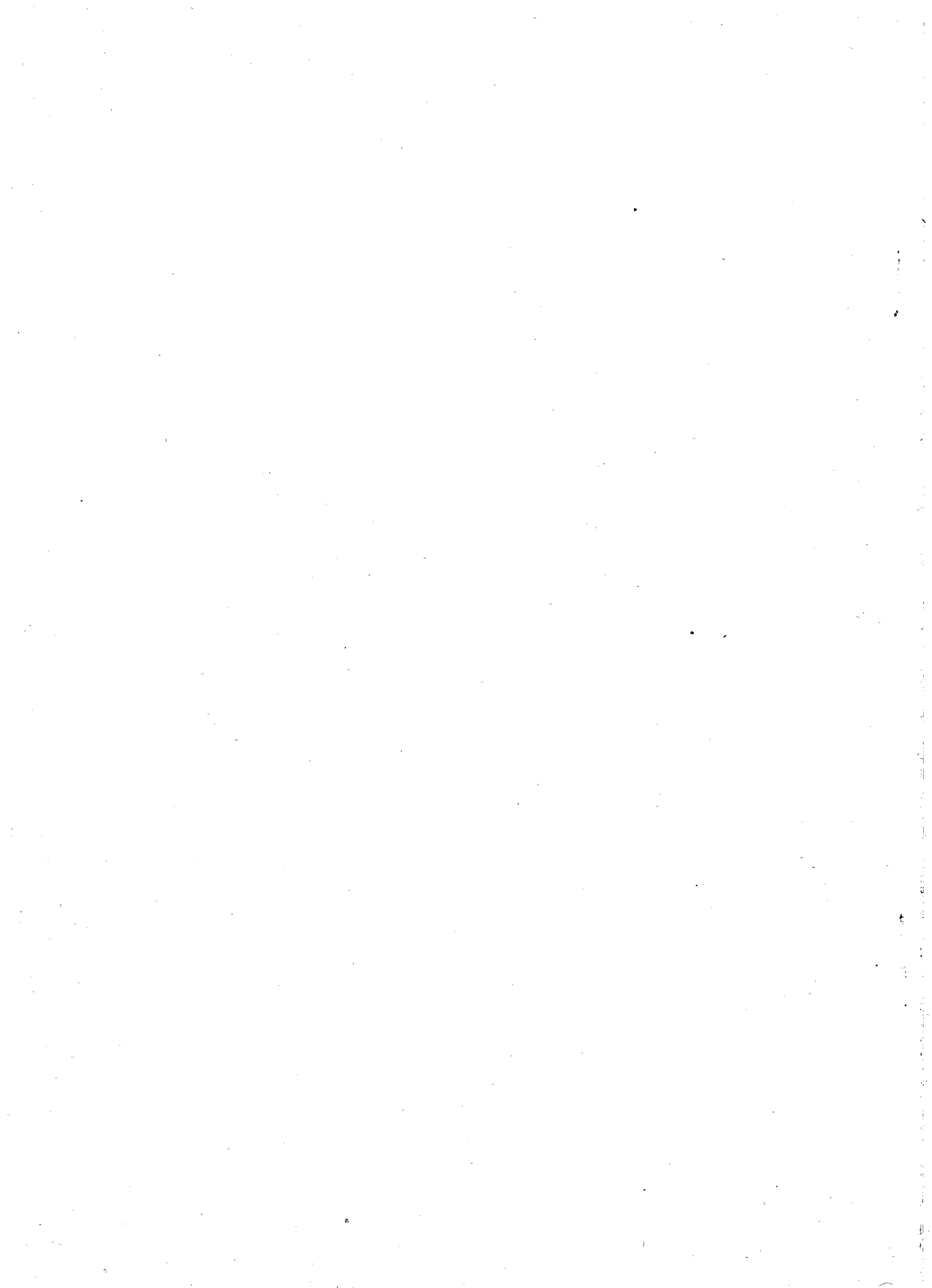
637) Des considérations analogues ont été émises en Allemagne, où les Länder paient une allocation journalière d'entretien de 2,50 DM par enfant. Ici les dirigeants des associations catholiques et protestantes de homes pour enfants de bateliers ont adressé récemment au gouvernement fédéral un memorandum dans le but d'obtenir un relèvement des subsides. A défaut, les homes devraient augmenter l'intervention des parents dans les frais.

638) Pour trouver la bonne solution, il faut d'abord rechercher ce que les parents peuvent payer et ce que l'on peut attendre d'eux. Le fait qu'en Allemagne, sur au moins 7.000 enfants en âge d'école environ 800 seulement résident dans des homes pendant l'année scolaire, est une conséquence de la cherté du coût. Plusieurs employeurs paient volontairement une allocation mensuelle de 30 à 50 DM. par enfant. Lorsque la situation économique s'aggrave pour la navigation intérieure, et que les bateliers sont réduits à leurs gages fixes (de 450 à 500 DM. par mois) bien peu d'entre eux seront encore en mesure d'envoyer leurs enfants dans des internats. Les allocations familiales ne jouent aucun rôle ici, car ils ne peuvent couvrir qu'une partie des frais d'internat. Il faut donc élaborer un système de compléments basé sur les revenus réels des parents et sur le nombre d'enfants (fixation individuelle du montant) et non plus un subside forfaitaire de 2,50 DM par enfant.

639) Un plan relatif au home pour enfants de bateliers à Homberg (Basse-Rhénanie) peut être examiné.

640) Le principe doit être que les enfants de bateliers ont le même droit à l'éducation que les autres, et ce droit ne peut être compromis par les frais d'internat.





COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE
COMMISSION

TABLE RONDE SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

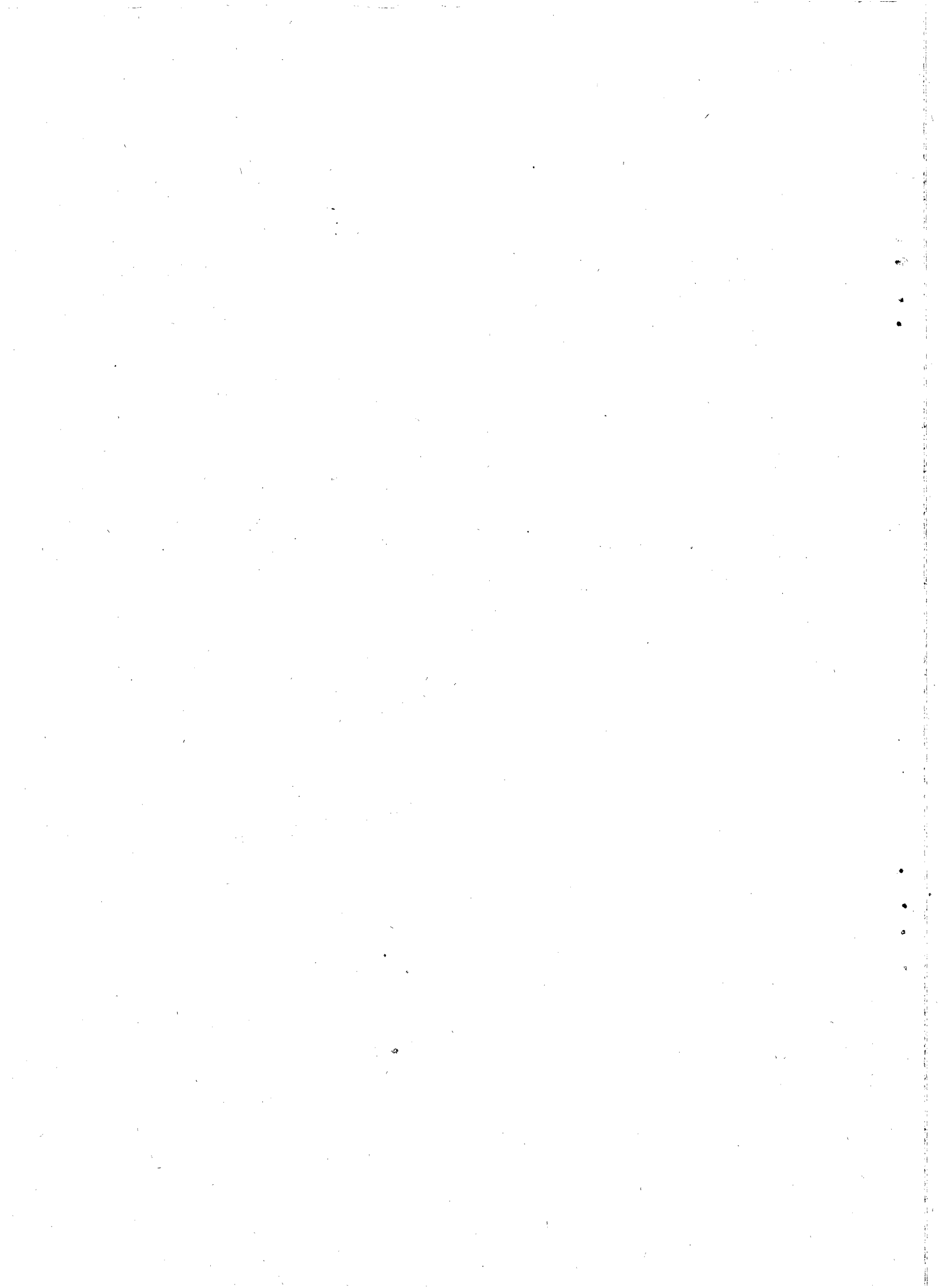
RAPPORT "C"

HYGIENE ET SECURITE DU TRAVAIL

SERVICES SOCIAUX

Bruxelles - 10 - 11 - 12 décembre 1963

Palais des Congrès



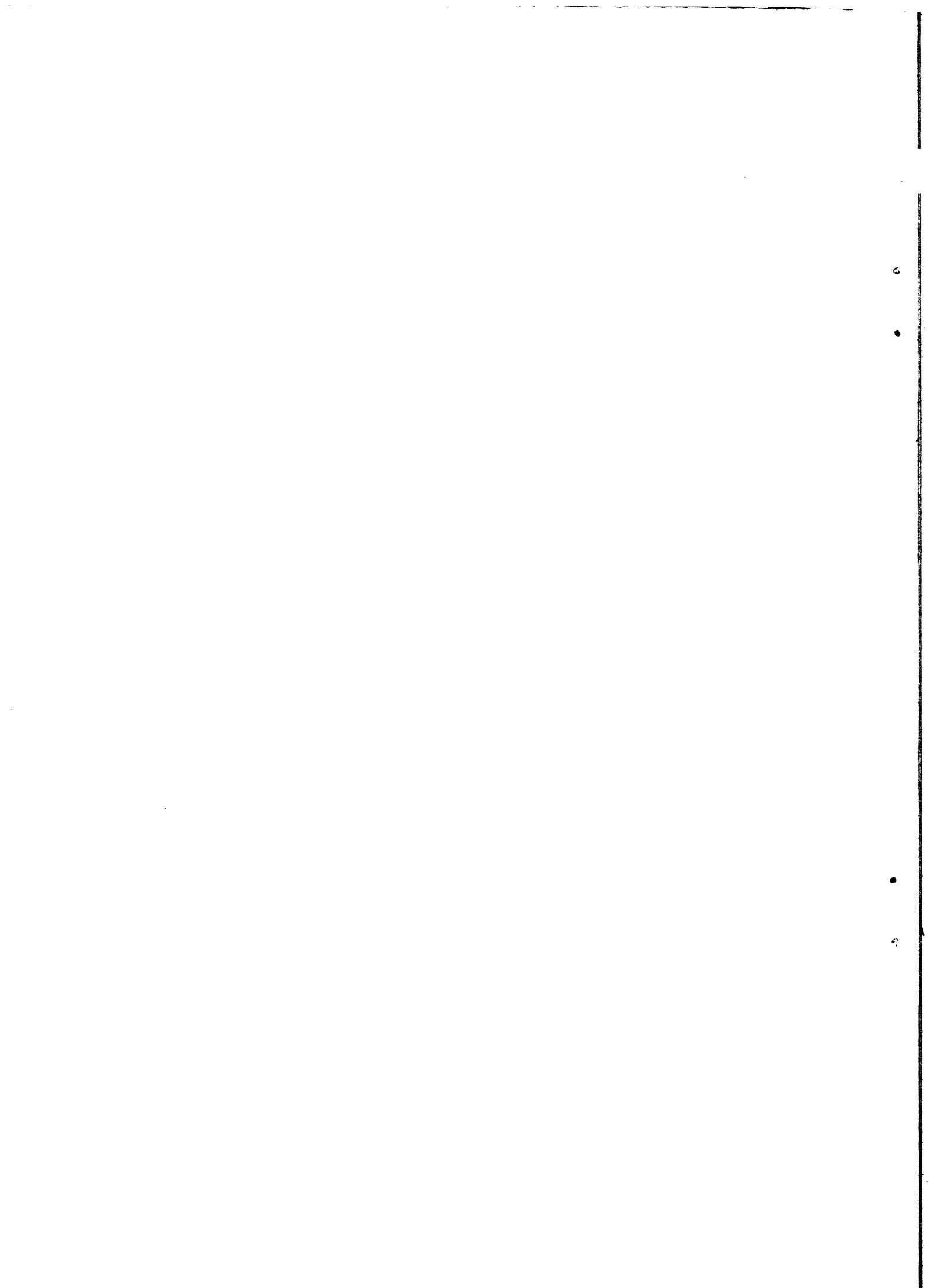
COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE
COMMISSION

TABLE RONDE SUR LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

RAPPORT "C"

HYGIENE ET SECURITE DU TRAVAIL
SERVICES SOCIAUX

Bruxelles - 10 - 11 - 12 décembre 1963
Eclais des Congrès



T A B L E D E S M A T I E R E S

	<u>page</u>
<u>Note</u>	7
<u>I. - Les Transports routiers et la Navigation Intérieure</u>	
<u>CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES</u>	9
<u>A) - DISPOSITIONS CONCERNANT L'APTITUDE PHYSIQUE</u>	14
- <u>Transports Routiers</u>	
Belgique	14
Allemagne	16
France	20
Italie	21
Luxembourg	24
Pays Bas	26
- <u>Navigation Intérieure</u>	
Belgique	27
Allemagne	29
France	30
Italie	32
Luxembourg	34
Pays Bas	34
<u>B) - HYGIENE ET SECURITE DU TRAVAIL</u>	37
- <u>Transports Routiers</u>	
Belgique	
a) Hygiène	37
b) Sécurité	38
Allemagne	
a) Hygiène	38
b) Sécurité	42
France	
a) Hygiène	44
b) Sécurité	46
Italie	
a) Hygiène	47
b) Sécurité	48

.../...

	<u>page</u>
Luxembourg	
a) Hygiène	49
b) Sécurité	51
Pays-Bas	
a) Hygiène	52
b) Sécurité	53
- <u>Navigation Intérieure</u>	
Belgique	
a) Hygiène	55
b) Sécurité	55
Allemagne	
a) Hygiène	57
b) Sécurité	62
France	
a) Hygiène	63
b) Sécurité	65
Italie	
a) Hygiène	67
b) Sécurité	67
Luxembourg	
a) Hygiène	68
b) Sécurité	68
Pays-Bas	
a) Hygiène	68
b) Sécurité ?	69
c) <u>SERVICES SOCIAUX</u>	71
- <u>CONSIDERATIONS FINALES</u>	75
II. - <u>CHEMINS DE FER</u>	83

Thème C.

Hygiène et sécurité du travail - Services sociaux

Rapporteur principal : Mtre Arnaldo MESSINA

Co-rapporteurs : Dr. SIEGLAFF
M. Rudolf BUHLER

Le rapport de synthèse ainsi que les rapports pour chacun des trois modes de transport reflètent le point de vue personnel des rédacteurs et n'engagent pas les organisations des partenaires sociaux

La partie E concernant les Transports routiers et la navigation intérieure sont de la main du rapporteur principal Maître Arnaldo Messina. Le rapport concernant les Chemins de Fer est dû au Docteur Sieglaff. A ce propos il convient de souligner l'aide apportée au rapporteur principal par le Docteur E. Bauer (R.F.) d'Allemagne.

Les discussions ont eu lieu au sein d'un double travail composé du rapporteur principal et des co-rapporteurs.

L'objet du présent rapport est le Thème C dont le contenu a été arrêté par la Commission de la CEE.

THEME C

Hygiène et sécurité du travail - Services sociaux

- a) harmonisation des aptitudes physiques requises,
- b) établissement de normes minima dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité du travail,
- c) établissement de normes en matière de logement et de repas,
- d) organisation des services sociaux.

Note.-

Diverses circonstances ont eu comme conséquence que ce rapport ne présente pas une synthèse pour le thème C mais 2 rapports distincts:

- L'un pour les transports routiers et la navigation intérieure et l'autre pour les Chemins de Fer.

Le temps vraiment trop bref dont les rapporteurs ont disposé les ont amené à choisir la façon de travail la plus rapide pour repérer les éléments essentiels et, afin de gagner du temps, ils ont réparti l'objet de la présente étude parmi les différents rapporteurs. Il est cependant apparu que l'étude ne pouvait avoir une présentation identique dans ces différentes parties. Pour les transports routiers et la navigation intérieure, en particulier, les données sont parvenues avec un très grand retard et il n'a dès lors pas été possible de procéder à la fusion des rapports pour tous les modes de transport.

Il faut cependant remarquer que cette solution, imposée par une difficulté technique, n'a pas nui au résultat de l'étude. En effet, il semble aux rapporteurs que la différence existant entre les modes de transport traités dans les différentes parties du présent rapport (Plus grande homogénéité dans l'organisation technique et dans la réglementation dans les Chemins de Fer, qui ont en outre d'ailleurs une certaine avance dans ce domaine par rapport aux autres modes de transport) peut justifier une distinction entre les différents modes de transport, un rapport de synthèse aurait dès lors plutôt une forme formelle qu'une portée étendue.

I. LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LA NAVIGATION
INTERIEURE

CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES

- 1 1 - Le thème du présent rapport - avec les deux autres dont traite la Table Ronde organisée pour les 10, 11 et 12 décembre 1963 - s'inscrit dans les matières énumérées à l'art. 118 du Traité de Rome, en vue de l'action que la Commission de la Communauté Economique Européenne est appelée à exercer - selon les articles 2 et 117 du même Traité - dans le cadre de la politique sociale des transports. Non sans raison, il est apparu nécessaire d'étudier ces thèmes en particulier, parce que les problèmes qui les concernent revêtent une physionomie spécifique et requièrent donc des solutions particulières, vu les caractéristiques spéciales de ce secteur de l'économie.
- 2 2 - Au départ, le thème fut proposé selon le schéma suivant :
- 3 a) harmonisation des dispositions concernant l'aptitude physique.
- 4 b) élaboration de normes minimales dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité du travail.
- 5 c) élaboration de normes minimales en matière d'hébergement et de repas.
- 6 d) organisation des services sociaux.

7. Cependant, les différentes catégories des transports présentent une grande variété entre elles dans les conditions et dans les modes d'exécution du travail (diversité des voies de communication : terre, eau, air, et des moyens de transport, fonctions hétérogènes, etc.).

De plus, chaque sujet à traiter (problèmes techniques, médicaux et administratifs, caractère minutieux et très détaillé des réglementations touchant des milieux de travail différents et concernant chacune des actions qui forment l'activité principalement technique de chaque agent) se présente sous des aspects multiples et complexes.

8. Ces considérations ont amené à délimiter le thème pour pouvoir l'envisager de façon plus précise, dans les limites restreintes du temps dont on dispose.

8. Après avoir circonscrit le thème au secteur des transports terrestres et de la navigation intérieure, il a paru également opportun, pour donner à la matière examinée une plus grande homogénéité - de la limiter au personnel roulant et navigant.

Il va de soi, qu'une nouvelle étude plus approfondie du sujet devra s'étendre aussi aux agents affectés aux services qui intéressent la sécurité en raison du lien étroit existant entre leurs fonctions et celles du personnel roulant ou navigant et à cause de l'importance que ce travail présente sous l'angle technique et social, comme par exemple, pour les agents des installations techniques des chemins de fer et le personnel affecté aux opérations portuaires.

9 Il faut préciser aussi qu'il a paru plus opportun de rattacher le sujet concernant les logements et les repas au problème de l'hygiène et de la sécurité du travail.

10. En définitive, le cadre de l'examen comprend les transports - professionnels ou pour compte propre - de personnes ou de marchandises, limité au personnel roulant ou navigant des transports routiers et de la navigation intérieure.

11 3 - La matière est complexe, les dispositions surtout s'étendent à des domaines souvent différents, les situations de fait nées là où il n'y a pas de réglementation légale adéquate sont disparates; tout cela a fait en sorte qu'il a fallu, au préalable, rechercher toutes les données indispensables.

Dans ce but, un questionnaire a été envoyé aux Pays de la Communauté, quand il n'a pas été possible aux rapporteurs de s'occuper personnellement de l'enquête. Plus précisément, le questionnaire a été rédigé sous deux formes distinctes : la première pour les transports ferroviaires, la seconde pour les transports routiers et pour la navigation intérieure.

12 Il faut observer immédiatement que les questionnaires n'ont pas la prétention d'être systématiques ou complets: le temps limité commandait qu'ils fussent rédigés diligemment. Ils veulent former seulement les premières approches aux questions examinées.

13 En les rédigeant, on a éprouvé le besoin de donner quelques explications sur les concepts envisagés;

en effet, on sait que la différence entre "hygiène du travail" et "sécurité du travail" n'est pas encore fort nette et que la notion de "service social" est encore fort générale.

Aussi a-t-il été précisé que par hygiène du travail, on entend la "partie de la médecine prophylactique dont le but est la protection contre les dommages causés à la santé qui sont inhérents à la profession"; et, par sécurité du travail, "les mesures liées à la prévention des accidents du travail". Enfin, les services sociaux ont été rattachés à toute forme d'activité tendant à améliorer les conditions de vie des travailleurs, à les aider dans les difficultés et à favoriser leur adaptation à leur milieu de travail.

14 Il est superflu d'indiquer que, dans ce cas aussi, on ne prétend pas procéder à des définitions techniquement rigoureuses, mais seulement d'orienter les réponses au questionnaire.

15 4 - 4 - Ces réponses sont parvenues à des moments différents, particulièrement celles qui concernent les transports routiers et la navigation intérieure. Le temps extrêmement limité dont le rapporteur a pu encore disposer n'a dès lors pas permis de procéder à une élaboration approfondie de la matière en vue de proposer des suggestions.

Le rapport se limite donc, en grande partie, à une brève analyse de la situation existant dans les différents Pays de la Communauté et à des conclusions sommaires.

Au cours de la Table Ronde, la discussion des thèmes permettra de compléter et aussi de préciser les données et les éléments des problèmes.

16

Pour ce qui est des catégories de transports routiers et de la navigation intérieure, il convient toutefois d'observer immédiatement une chose, même si on anticipe ainsi certaines conclusions: il faudrait procéder à une enquête plus large et à une nouvelle analyse plus approfondie des éléments des différents problèmes, si l'on veut déterminer, parmi la réglementation des différents Pays, les modes d'harmonisation des dispositions concernant l'aptitude physique, dans la perspective d'une réalisation concrète et rapide, et si l'on veut déterminer les normes minimales en matière d'hygiène et de sécurité du travail. C'est ainsi qu'il conviendrait d'utiliser les résultats qui ont été atteints dans le domaine international où, depuis longtemps, l'harmonisation des réglementations nationales est à l'ordre du jour (que l'on pense aux codes de la route en matière d'aptitudes physiques requises et, pour la sécurité du travail, à ce qui a déjà été fait, dans le cadre communautaire, pour le règlement des maladies professionnelles.

Il faudrait aussi tenir compte du rôle économique réel, exercé par les deux catégories de transports dans les Pays de la Communauté, ainsi que du régime administratif de gestion, en vue également de l'analyse du problème à la lumière des critères indiqués au chapitre 3/C du Programme d'action en matière de politique des transports.

A) Dispositions concernant l'aptitude physique

17 L'enquête concerne essentiellement les points suivants (selon le questionnaire envoyé) :

- a) normes et procédure;
- b) visites médicales;
- c) organismes compétents;
- d) procédés;
- e) contrôles;
- f) charges;
- g) mesures en cas d'incapacité;
- h) âge minimal et maximal.

TRANSPORTS ROUTIERS

BELGIQUE

18 En ce qui concerne les aptitudes physiques des conducteurs, il existe des dispositions particulières relatives aux transports professionnels de personnes et aux transports gratuits organisés par les employeurs pour amener leur personnel sur le lieu de travail, ou encore à d'autres transports, tels que le service pour les aéro-gares ou pour les hôpitaux, etc.

19 Sur la base de ces règles, le conducteur doit être muni d'un "certificat de sélection médicale", délivré par le Ministère des Communications à la suite d'un examen médical effectué dans un des centres médicaux du Ministère de la Santé Publique et de la Famille.

20 Pour la délivrance et le maintien du certificat de sélection médicale, sont prévus: au début, une visite médicale approfondie; renouvellement tous les cinq ans;

deux visites de contrôle durant la première et la deuxième années et ensuite une visite de contrôle tous les cinq ans. Visite annuelle pour les conducteurs de plus de 50 ans; visite annuelle et même visites plus nombreuses lorsque des circonstances spéciales l'exigent. Le Ministère de la Santé Publique en fixe alors la fréquence.

Un examen médical est obligatoire pour tous les travailleurs de moins de 21 ans. Il est renouvelé tous les ans jusqu'à l'âge précité.

- 21 Les visites médicales pour la délivrance du certificat de sélection médicale sont effectuées par des fonctionnaires; les visites inhérentes au contrat de travail sont effectuées par des médecins de l'entreprise ou désignés par celle-ci
- 22 Les frais de la visite médicale sont, en principe, à charge de l'employeur.
- 23 Il appartient aux médecins-inspecteurs du travail de contrôler si la visite médicale a été effectuée. L'employeur est tenu à observer leurs indications concernant l'attribution des fonctions. Le contrôle sur le respect des conclusions de la visite médicale est garanti par les limites de la durée de validité du certificat.
- 24 Il n'y a pas de prescriptions obligatoires pour l'examen psychologique spécial d'aptitude; les conducteurs de la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux sont soumis à un tel examen.

25 Lorsque le travailleur ne possède plus l'aptitude physique requise et si l'on considère que l'incapacité ne présente pas de danger immédiat, le certificat de sélection médicale est maintenu encore pour six mois; dans le cas contraire, il est retiré.

26 L'âge minimal varie de 18 à 21 ans (prescrit pour le transport de personnes). Aucune limite d'âge maximal n'est fixé.

ALLEMAGNE

27 La conduite de camions n'est autorisée qu'après obtention d'un permis spécial. Dans l'un des Länder (1), l'octroi de ce permis est subordonné à un test visuel. Sui-
28 vant les normes fixées par la loi sur l'admission aux transports routiers (StVZO § 12), l'autorité administrative compétente peut exiger, s'il y a lieu de mettre en doute l'aptitude physique ou mentale du candidat, la présentation d'un certificat spécial délivré par un médecin spécialiste, un expert ou un centre médico-psychologique.

29 L'obtention d'un permis de conduire pour les véhicules de la Deutsche Bundesbahn, de la Bundespost ou de la Bundeswehr est subordonnée à des conditions spéciales. En effet, les règlements en vigueur dans ces institutions prévoient aussi bien un examen médical avant l'octroi du permis que des examens périodiques ultérieurs.

30 Le transport de passagers fait l'objet d'un permis supplémentaire (autorisation pour le transport de passagers). Celui-ci n'est délivré que sur production soit d'un certificat médical ou d'un certificat établi par un médecin d'entreprise désigné par l'administration centrale, soit,

(1) L'Allemagne occidentale est une république fédérale répartie en Länder (par ex. : Bavière, Saxe, etc.)

à la requête des autorités intéressées, d'un certificat établi par un médecin spécialiste ou par un centre reconnu de recherche médico-psychologique, attestant l'aptitude physique ou mentale du candidat. Les examens doivent être renouvelés tous les trois ans.

31. Des examens médicaux sont prévus dans le cadre du contrat de travail. Ainsi, les conducteurs recrutés par la Deutsche Bundesbahn (DB) sont par exemple, tenus de subir un examen médical tous les cinq ans, tandis que les conducteurs d'omnibus doivent passer un contrôle médical tous les deux ans. Les chefs d'entreprises privées ont généralement toute latitude d'exiger des examens spéciaux. Les prescriptions qui s'y rapportent sont contenues dans les diverses conventions collectives; les examens peuvent aussi être décidés individuellement selon les entreprises. Sont applicables dans le cadre du contrat de travail, les prescriptions relatives à la prévention d'accidents, aux termes desquelles il est interdit d'engager pour le travail considéré des travailleurs souffrant de crises d'évanouissements, de crises d'épilepsie, de crampes, de vertiges, ou atteints de troubles auditifs, de myopie, d'hernies ou d'autres déficiences ou handicaps physiques dans une mesure telle qu'ils courent un risque particulier à exécuter certains travaux, ou qu'ils peuvent mettre en danger la vie de leurs collègues. Un examen médical peut être exigé lorsqu'en constate l'existence de pareils troubles.

32. Le recrutement de convoyeurs de moins de 18 ans n'est autorisé que s'ils ont subi un examen médical moins d'un an auparavant. Un nouveau contrôle doit être effectué avant la fin de la première année de travail.

33. Il est interdit de confier à des conductrices la conduite d'omnibus ou de camions d'une charge utile supérieure à 1,5 t (Règlement concernant la conduite de véhicules par des femmes, en date du 30.10.1940 - RAB § III, p. 283).

34. Outre le certificat médical et les visites préliminaires dont il est question ci-avant, des visites de contrôle sont prévues, effectuées par des médecins officiels, des médecins des chemins de fer, des médecins libres qui sont soit reconnus, soit mandatés, et même des médecins d'entreprise selon que l'examen revête un caractère officiel ou qu'il s'effectue dans le cadre du contrat de travail.

35. En principe les frais de l'examen médical sont à la charge de l'intéressé, mais il existe de très nombreuses exceptions à ce principe (permis pour les chemins de fer et pour l'armée - accords internes avec des organismes d'assurance - jeunes convoyeurs) (1).

36. Comme l'aptitude physique et mentale conditionne l'octroi du permis de conduire, l'examen médical est soumis à un contrôle effectif en cas de doute. Cela vaut également pour l'examen obligatoire en vue de l'obtention d'un permis spécial autorisant le transport de passagers.

37. Lorsque les autorités compétentes constatent que le candidat présente certaines déficiences qui suscitent des doutes quant à son aptitude à conduire un véhicule, les autorités administratives sont habilitées à délivrer un permis sous condition. Elles peuvent notamment limiter leur autorisation à un certain type de véhicule, ou à un véhicule déterminé dont l'équipement doit être précisé en détail sur le permis. Dans ces cas, elles peuvent imposer un contrôle ultérieur au titulaire de permis dans des délais fixés d'avance.

38. En principe, les candidats ne sont pas soumis à des tests psychologiques. Pareils tests n'existent que dans certaines grandes entreprises qui disposent du personnel nécessaire.

(1) Le contrôle a également comme objet l'observance des normes.

39. En cas de réduction sensible de l'aptitude professionnelle du travailleur, on lui confie généralement, du moins dans les grandes entreprises, un autre travail, comme celui de chef de garage, surveillant de parking, etc.. Si son invalidité est due à un accident du travail, l'on s'efforce d'aider le travailleur à reprendre sa profession, ou si c'est impossible, de lui procurer la formation nécessaire pour exercer une autre profession. L'association professionnelle prend à sa charge les dépenses nécessaires (cf. § 556 RVO).
40. Pour les conducteurs des services publics, il existe des règlements administratifs qui prévoient en général une réorientation professionnelle.
41. En principe, le permis de conduire n'est délivré qu'à des candidats d'au moins 18 ans. Les permis de conduire des camions d'un poids total autorisé de plus de 7,5 t. ne sont délivrés qu'à des candidats âgés de 21 ans au moins. Le permis spécial pour le transport de passagers n'est délivré qu'à des candidats de 23 ans accomplis. Il est cependant accordé à des candidats de 21 ans seulement lorsqu'il est limité à la conduite de taxis.
42. L'âge minimum prévu pour les convoyeurs est de 14 ans (§§ 2 et 7 de la loi sur la protection du travail des jeunes).
43. Il n'existe pas de prescriptions relatives à la limite d'âge. Dans la pratique, on ne dépasse cependant pas l'âge de 65 ans, eu égard à la pension de vieillesse.

FRANCE

44. Il existe des dispositions générales concernant les aptitudes physiques du personnel roulant. Le Code de la Route subordonne la délivrance et le maintien du permis de conduire à une visite médicale du candidat. La loi énumère les maladies qui excluent la délivrance du permis de conduire.

45. La durée de validité du permis varie selon la catégorie.
46. Le renouvellement exige une nouvelle visite médicale, qui est de toute manière obligatoire quand le titulaire est frappé d'une affection incompatible avec l'obtention du permis.

47. Le Code de la Route prévoit des examens médicaux pour la délivrance du permis et pour le contrôle des conditions physiques (postérieur à la visite pour la délivrance).

Dans le cadre du contrat de travail, les visites médicales sont prescrites par la loi du 11 octobre 1946 instituant les services médicaux du travail. Cette loi a été étendue ensuite aux entreprises de transport par route. Elle prescrit une visite d'embauchage (ou avant la fin de la période d'essai) et des visites périodiques (tous les trois mois pour les sujets de moins de 18 ans, tous les ans pour les autres et selon une fréquence déterminée par les médecins pour les sujets exposés à un travail dangereux) ainsi que des visites de contrôle en cas de reprise du travail après une période de maladie.

49. Les visites prescrites par le Code de la Route sont passées par une commission médicale composée de deux médecins désignés par le préfet. Si le jugement médical le déclare inapte, le candidat peut en appeler devant la Commission départementale d'appel qui comprend un médecin pris parmi ceux désignés par le Préfet pour l'examen des candidats

et six médecins spécialisés, chacun, en cardiologie, urologie, ophtalmologie, oto-rhino-laryngologie, psychiatrie et neurologie.

50. Dans le cadre du contrat de travail, les visites sont effectuées par des médecins de l'entreprise ou désignés par celle-ci; ils sont spécialisés dans la médecine du travail.
51. En ce qui concerne les frais occasionnés par les visites prescrites pour la délivrance du permis, le problème est actuellement à l'étude. Les examens au titre de la médecine du travail sont à la charge de l'entreprise et le temps nécessaire est considéré comme une période de travail rémunéré.
52. Le contrôle de l'exécution des visites médicales est effectué par la Préfecture et par les inspecteurs du travail, lorsqu'il s'agit du contrat de travail.
53. Un examen psychologique spécial est obligatoire pour ceux dont le permis de conduire a été annulé par décision des Tribunaux.
54. Dans la mesure du possible, l'entreprise reclasse le travailleur inapte à la conduite; autrement, on procède au licenciement. La Fédération Nationale des Transporteurs Routiers, en collaboration avec les organisations syndicales des travailleurs, s'attache à reclasser les conducteurs inaptes.
55. L'âge minimal varie de 18 à 21 ans. Il n'y a pas d'âge maximal. Il faut noter que la limite d'âge pour la retraite est fixée à 60 ans.

ITALIE

56. La matière concernant l'obtention du permis de conduire, obligatoire pour tous les véhicules à moteur, est régie par le Code de la Route (décret du Président de la République du

15.6.1959, n° 393) et par le Règlement d'application (D.P.R. du 30.6.1959, n° 420).

57. En particulier, l'article 81 du Code de la Route et les dispositions du Règlement déterminent les aptitudes physiques requises. Elles concernent : a) l'état général; b) la force des membres; c) les aptitudes visuelles et auditives; d) les temps de réaction (en particulier pour la conduite des véhicules des services publics). Les aptitudes physiques requises varient selon la catégorie du permis de conduire.

58. Dans le cadre du contrat de travail, la loi qui règle le statut juridique des conducteurs des transports publics de voyageurs (lignes gérées sous le régime de la concession), c'est-à-dire le R.D. du 8 janvier 1931, n° 148 concernant également le personnel des chemins de fer sous le régime de la concession, prévoit une visite médicale à l'embauchage.

En ce qui concerne les aptitudes physiques requises, établies par une circulaire du Ministère des Transports, la loi se réfère aux critères du Code de la Route.

59. Une visite médicale de vérification des aptitudes physiques exigées ainsi que des visites périodiques sont prévues pour la délivrance du permis de conduire. Il faut s'y soumettre pour obtenir la confirmation ou le renouvellement du permis, dont la validité est limitée, ou toutes les fois que des doutes subsistent sur la persistance, chez le titulaire du permis, des conditions physiques requises.

60. Pour la délivrance du permis, les visites médicales sont effectuées par un médecin du Bureau Sanitaire de la Province ou par le Bureau d'Hygiène de la Commune ou par un inspecteur sanitaire des Chemins de Fer de l'Etat ou par un médecin-inspecteur du Travail (Ministère du Travail) ou par un médecin militaire ou encore par un médecin communal; il s'agit donc toujours de

médecins investis d'une fonction publique.

61. Dans le cadre du contrat de travail (toujours pour les services publics réguliers de transport de voyageurs), les visites à l'embauchage ou de contrôle médical sont effectuées par un médecin de l'entreprise ou choisi par elle. En cas de contestation, une visite collégiale est prévue. Un médecin librement choisi par le travailleur et un médecin choisi par le Bureau Sanitaire de la Province y participent.
62. Les frais de la visite médicale pour la délivrance du permis de conduire sont supportés par l'intéressé ou par la société, dans le cadre du contrat de travail, sauf pour le médecin choisi par le travailleur en cas de contestation. Le temps nécessaire pour la visite médicale est considéré comme une période de travail rémunéré.
63. Des examens ultérieurs sont prévus pour la confirmation de la validité et la révision du permis. Les aptitudes physiques requises sont les mêmes que pour la visite lors de la délivrance du permis, sauf en ce qui concerne les aptitudes visuelles et auditives.
64. Dans les sociétés qui exercent en concession un service régulier de transport de voyageurs, il est prévu (R.D. du 8 janvier 1931, n° 140) que le travailleur qui n'accepte pas le jugement du médecin de la société peut demander un nouvel examen et se faire assister par un médecin qui a toute sa confiance. En cas de désaccord, le jugement est déféré à un collège composé par les médecins de la société et du travailleur et présidé par un médecin choisi par le Bureau Sanitaire de la Province.
65. Ce procédé est également suivi dans un autre cas: lorsqu'il s'agit d'établir à quelles autres fonctions compatibles avec ses conditions physiques un travailleur déclaré inapte peut

être affecté. Une disposition formelle de la loi oblige l'entreprise à agir de la sorte. Si le reclassement apparaissait impossible, le travailleur serait alors relevé de son emploi, tout en conservant le droit à la pension.

66. L'âge minimal pour la délivrance du permis est fixé à 14 ans pour les cyclomoteurs, à 16 ans pour les motocycles de cylindrée supérieure à 125 cmc, à 18 ans pour les véhicules autres que ceux indiqués ci-dessus ou pour les motocycles de 125 cmc affectés au transport de personnes, outre le conducteur, à 21 ans pour les véhicules automobiles affectés à l'usage public ou pour les autobus, les camions-remorque, les véhicules articulés, etc...

Pour la conduite de véhicules automobiles spéciaux ou pour des types particuliers de permis, il est prévu un âge limite : 60 ans.

67. L'âge minimal d'embauchage est fixé à 18 ans pour les services automobiles réguliers de transport de voyageurs. Il n'y a pas d'âge maximal, sauf pour la limite générale pour la mise à la retraite, qui est fixée à 60 ans pour les hommes et à 55 ans pour les femmes.

LUXEMBOURG

68. Il existe des règles de caractère général (Arrêté Min. du 24.11.1955) relatives aux modalités de délivrance du certificat médical pour l'obtention du permis de conduire.

69. Le certificat médical concerne : a) un questionnaire sur l'état de santé, de maladie ou d'infirmité de l'intéressé et b) un examen médical portant sur la taille, l'état général, les yeux, les oreilles, le cou, la colonne vertébrale, le thorax et les poulx.

70. Les visites médicales sont obligatoires et périodiques, suivant une fréquence qui varie selon la catégorie du permis (d'un minimum de trois ans à un maximum de dix ans).

71. Dans le cadre du contrat de travail, les visites médicales ne sont pas prescrites dans les entreprises de transports professionnelles exploitées par des particuliers; en revanche, des examens périodiques sont prévus pour les conducteurs des transports routiers exploités par les chemins de fer et pour ceux des transports pour compte propre de certaines grandes industries.
72. Les visites médicales sont effectuées par des médecins libres, au choix. Les médecins d'entreprise sont chargés des visites dans les entreprises exploitées par les chemins de fer ou dans les grandes industries.
73. Les frais de la visite médicale pour la délivrance du permis sont à charge de l'intéressé; dans les autres cas, ils sont supportés par l'entreprise.
74. Dans certains cas, le personnel roulant est soumis à des examens psychologiques d'aptitude, exécutés par des psychologues.
75. Lorsque l'agent est déclaré inapte, dans les petites entreprises, il est licencié; dans les autres entreprises (chemins de fer, transports communaux, grandes entreprises industrielles), il est affecté à d'autres travaux en rapport avec ses possibilités physiques.
76. L'âge minimal varie de 18 à 21 ans, selon la catégorie du permis. En dehors des dispositions générales du Code des assurances sociales sur l'âge maximal de mise à la retraite, des règles particulières pour le personnel des transports routiers des chemins de fer luxembourgeois et, en général, pour le personnel des transports publics à longue distance, déterminent de façon impérative l'âge de la mise à la pension qui varie de 58 à 60, 63 et 65 ans.

PAYS-DAS

77. Pour la délivrance du permis de conduire, il n'existe pas de réglementation concernant particulièrement les aptitudes physiques. Il suffit que l'intéressé fournisse une déclaration attestant son aptitude physique à la conduite du véhicule automobile.
- Pour les transports de personnes (autobus, taxi, etc.), il faut au contraire une déclaration d'un médecin attestant l'aptitude physique du requérant.
78. En ce qui concerne les conditions de travail, il existe un règlement auquel ont souscrit presque toutes les entreprises de transport de voyageurs et une seule entreprise de transport de marchandises. Son champ d'application est donc limité. Il établit que le personnel roulant doit être soumis à une visite médicale avant l'embauchage. Cependant, cette obligation est observée, en vertu du contrat individuel de travail, dans toutes les autres grandes entreprises de transport, qui n'ont pas souscrit au règlement.
79. Tant la déclaration personnelle d'aptitude physique que l'attestation délivrée par le médecin doivent être renouvelées tous les cinq ans, c'est-à-dire lors du renouvellement du permis de conduire.
80. L'attestation pour le permis de conduire est délivrée par un médecin choisi personnellement par l'intéressé.
81. Dans le cadre du contrat de travail, les visites médicales sont exécutées par le médecin de l'entreprise, quand elle en dispose, ou par n'importe quel médecin, comme dans le cas des petites entreprises. Dans les entreprises publiques, le médecin est un fonctionnaire de l'Etat ou de l'organisme public.
82. Les frais pour les visites médicales sont remboursés dans la majorité des cas, lorsque les entreprises elles-mêmes ont demandé la visite préventive.

83. L'exécution effective et les conclusions de la visite sont soumises à un contrôle, lorsque la visite est obligatoire (l'enquête n'indique pas quels sont les organismes et les procédés de contrôle).
84. Il n'y a pas de dispositions concernant des examens psychologiques d'aptitude. Dans les grandes entreprises, ces examens sont effectués par un bureau psychotechnique ou psychologique.
85. Aucune disposition ne prévoit des mesures particulières lorsque l'agent ne possède plus l'aptitude physique requise. Si l'incapacité au travail est totale, il a droit à la pension.
86. L'âge minimal fixé pour le permis de conduite est de 18 ans; pour le transport de personnes, il est de 21 ans. Aucune disposition de loi n'établit l'âge maximal. Les conventions de travail fixent à 65 ans la limite d'âge pour les travailleurs en général.

NAVIGATION INTERIEURE

BELGIQUE

87. Dans la Réglementation Générale des voies navigables (navigation intérieure), il n'y a que des dispositions générales en la matière.
- C'est ainsi que, pour l'emploi des femmes en qualité de "mousse", on exige seulement qu'elles aient l'aptitude physique voulue, sans autres précisions. Des prescriptions plus précises sont adoptées par certaines sociétés d'armateurs.
88. Les Règlements de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (C.C.R.), appliqués par la Belgique dans les limites de sa participation au trafic rhénan, mais non sur le territoire national, établissent que les bateliers doivent être physiquement aptes et posséder des capacités visuelles et auditives ainsi qu'un sens chromatique suffisants. Toujours pour les bateliers du

Rhin, il est exigé également des machinistes de moins de 20 ans d'être en possession d'un certificat médical d'aptitude physique.

89. Les visites médicales ne sont pas prévues dans le cadre du contrat de travail.
90. Pour le permis de batelier du Rhin, l'examen médical est effectué par un médecin d'un des centres du Service Administratif de la Santé (Ministère de la Santé Publique et de la Famille). Un examen médical obligatoire est prévu pour l'embauchage des travailleurs de moins de 21 ans. Il est renouvelé chaque année jusqu'à la majorité.
- ... Cette règle est suivie par certaines sociétés d'armateurs.
91. Les bateliers du Rhin paient 100 francs au titre de participation aux frais de la visite médicale. Les frais des examens médicaux inhérents au contrat de travail sont, au contraire, à charge de l'entreprise; cependant, si l'agent demande que son médecin effectue la visite, c'est lui qui en supporte les frais et il n'a pas droit à la rétribution pour le temps nécessaire à la visite.
92. Les médecins inspecteurs du travail surveillent l'exécution effective de la visite médicale; les entreprises sont tenues à observer les conclusions des examens médicaux tant pour l'embauchage que pour l'attribution des différentes fonctions.
93. Le batelier du Rhin déclaré inapte au service se voit retirer son permis; les autres bateliers, malades pour cause de service, doivent, en général, cesser leurs activités, si l'on juge que leur poursuite aggraverait l'état de santé du sujet.
94. L'âge minimal varie, selon les fonctions, de 14 à 21 ans. L'âge maximal, en général, est fixé à 60 ans.

ALLEMAGNE

95. Il n'existe aucune règle, sauf pour les chauffeurs, mais leur nombre a considérablement diminué depuis la régression de l'utilisation du charbon.

En outre, les règles relatives à la prévention des accidents de la Fédération professionnelle de la navigation intérieure recommandent qu'aux personnes souffrant d'évanouissements, d'épilepsie, de vertiges, de surdité, de myopie, d'hernie ou d'autres infirmités ou défauts ne soient pas confiés des travaux susceptibles de les exposer à un danger trop grand ou de leur faire porter préjudice à leurs collègues de travail.

96. L'obtention d'un brevet de navigation est soumise à la présentation d'un certificat d'aptitude physique, concernant, en particulier, l'acuité visuelle et le daltonisme.

Avant l'engagement, certaines compagnies de navigation font passer un examen médical à leurs bateliers.

La loi sur la protection du travail de la jeunesse du 9.8.1960 (Bundesgesetz Blatt I p. 665) stipule que tous les jeunes en dessous de 18 ans doivent être soumis à une visite médicale moins de 12 mois avant la date d'engagement.

A la fin de la première année d'engagement, l'employeur doit recevoir d'un médecin un certificat attestant que le jeune employé a été soumis à une seconde visite médicale. On ne prévoit pas d'autres visites de contrôle.

97. Les visites en vue de l'obtention du brevet de navigation sont faites par des médecins de l'Office du Travail, mais les autres visites, même les visites légales obligatoires peuvent être faites par n'importe quel médecin.

98. C'est le candidat au brevet de navigation qui supporte les frais de la visite médicale, l'Etat supporte les frais des visites légales obligatoires des jeunes et les compagnies de navigation ceux des visites qu'elles requièrent.
99. C'est aux autorités officielles de contrôle qu'il advient de veiller à ce que les visites médicales obligatoires soient effectivement passées et d'enregistrer leurs résultats.
100. Si la visite obligatoire révèle que la santé du jeune employé est compromise par sa fonction, il lui sera dorénavant interdit de l'exercer.

Dans cette éventualité et dans tous les cas où un employé ne possède plus l'aptitude nécessaire à la profession, la Fédération professionnelle ou l'Office du Travail décidera de lui faire subir une rééducation en vue d'une autre activité.

101. L'âge minimum d'engagement est stipulé dans la loi déjà mentionnée sur la protection du travail de la jeunesse. Cette loi interdit d'employer des enfants soumis à la scolarité totale obligatoire ou des enfants en dessous de 14 ans.

Les prescriptions relatives à la prévention des accidents prévoient que le manèment et l'entretien des chaudières, des machines et des installations électriques ne peuvent être confiés qu'à des hommes de plus de 18 ans.

Aucun âge limite supérieur n'est fixé, pour quelque emploi que ce soit.

FRANCE

102. Les aptitudes physiques requises pour les commandants et les machinistes sont énumérées dans une circulaire du Ministère des Travaux Publics à la date du 3 août 1935.

103. Pour obtenir le certificat d'aptitude à la conduite d'un navire ou d'une embarcation à propulsion mécanique, il faut que le candidat présente une attestation médicale indiquant en particulier une acuité visuelle minimale (3/5 pour chacun des deux yeux, s'il s'agit du futur commandant, 2/5 s'il s'agit du futur mécanicien, (sans verres correcteurs) et excluant le daltonisme ou la diplopie, la surdité, le balbutiement trop prononcé, et en général les infirmités incompatibles avec la pratique de la navigation.
104. Dans le cadre du contrat de travail, les visites médicales sont celles prévues par la loi du 15 mars 1955 qui étend aux entreprises de transport par voie d'eau les réglementations des services médicaux du travail. Des visites d'embauchage et des visites annuelles (trimestrielles pour les sujets de moins de 18 ans) sont prescrites.
- Des examens complémentaires peuvent être demandés par l'employeur, sur prescription des médecins du travail, en cas de nécessité.
105. Selon la réglementation des services médicaux du travail, les entreprises peuvent créer leur propre service médical du travail ou s'adresser à un service à caractère interprofessionnel ou s'associer à un service médical du travail créé dans le cadre de la profession, en utilisant de la sorte les 10 centres médico-sociaux de la navigation fluviale.
106. En tout état de cause, les examens sont effectués par des médecins en possession du diplôme de la médecine du travail.
107. Les frais de la visite médicale sont à charge de l'employeur. Les contrôles sanitaires qui concernent l'exécution de la visite et le respect de ses conclusions doivent être effectués par un comité d'entreprise ou, à défaut, par un comité paritaire spécial, institué par le décret du 8 octobre 1958.
108. Il n'existe pas d'examen psychologique spécial d'apti-

110. tude. Lorsque l'agent ne possède plus l'aptitude physique requise, l'employeur, sans qu'il y ait obligation de sa part, cherche à le maintenir en service en l'affectant à des fonctions différentes.

111. L'âge minimal varie selon le type de bateau et les fonctions, et va de 15 à 21 ans. Aucun âge maximal n'est fixé; l'âge de la mise à la pension (65 ans), qui est facultatif, y supplée. L'abaissement de cette limite fait l'objet de revendications syndicales.

ITALIE

112. La matière est réglée en détail par le D.P.R. du 18.1. 1957, n° 332, qui rend les examens médicaux obligatoires : a) soit pour obtenir l'inscription dans les registres d'immatriculation du personnel navigant (personnel du pont de tout niveau, personnel affecté aux services complémentaires de bord, personnel affecté à la navigation sur courtes distances); b) soit pour obtenir les titres professionnels habilitant à des fonctions spécifiques.

Les aptitudes physiques requises pour l'un et pour l'autre cas, ainsi que les visites de contrôle, sont indiquées dans les deux tableaux-annexes du début de 1957.

113. Pour l'immatriculation, il faut : 1) que le requérant jouisse d'une constitution physique saine et soit exempt de maladies contagieuses, qu'il ne présente pas de symptômes manifestes prouvant qu'il s'adonne aux boissons alcooliques ou aux stupéfiants, qu'il ne souffre pas d'invalidité partielle susceptible de diminuer notablement sa capacité de travail ou de constituer un danger pour lui et pour les autres; 2) la vue : 10/10; des corrections à l'aide de lunettes sont permises dans des limites déterminées; 3) sens chromatique : suffisant pour la perception des couleurs fondamentales ; 4) ouïe : conversation perçue à 8 mètres, même par une seule oreille (tableau A).

114. Pour l'obtention des titres professionnels, les conditions requises, différentes pour les services du pont et pour les services des machines, sont plus rigoureuses. (tableau B).
115. Dans le cadre du contrat de travail, régie par le R.D. du 8 janvier 1931, n° 148, les mêmes dispositions déjà indiquées pour les services publics réguliers de transport de personnes sont valables.
116. Les visites médicales pour l'immatriculation et pour les titres professionnels sont effectuées par des fonctionnaires médecins en titre, agissant sous les ordres des inspecteurs sanitaires de la circonscription des chemins de fer. Ces derniers délivrent un certificat ad hoc rédigé selon un modèle prévu. Dans le cadre du contrat de travail, la visite médicale d'embauchage est effectuée par des médecins choisis par l'entreprise.
117. Les frais des visites médicales pour l'inscription dans les registres d'immatriculation et pour les titres professionnels sont à charge du requérant (350 lires); les frais prévus pour le contrat de travail sont soutenus par l'entreprise.
118. Le recours contre les résultats des examens médicaux pour l'immatriculation et pour les titres professionnels est admis; il doit être adressé, dans les 60 jours, au chef de l'Inspection sanitaire de la circonscription dont dépend le médecin qui a exprimé le premier jugement.
- Le médecin-inspecteur en chef émet le jugement définitif, après avoir examiné l'intéressé. L' "Inspection du Port" a la faculté de soumettre à une visite médicale - et ce, à n'importe quel moment - l'agent inscrit dans les registres d'immatriculation pour vérifier si la capacité au service de navigation reste intacte.
119. Dans le cadre du contrat de travail, la réglementation des visites de vérification est la même que pour les services pu-

blics réguliers de transport de voyageurs.

120. Il n'existe pas de règles qui imposent des examens psychologiques spéciaux d'aptitude. La perte de la capacité entraîne le retrait du permis. En ce qui concerne le contrat de travail, la réglementation établie pour les services publics réguliers de transport de voyageurs est valable.
- 121.
122. Pour l'immatriculation, l'âge minimal est fixé à 14 ans; pour les titres professionnels relatifs aux services du pont, il varie de 18 à 21 ans, selon le type d'embarcation et les fonctions.
123. Dans le cadre du contrat de travail, la réglementation des services publics réguliers pour le transport des voyageurs est valable, c'est-à-dire 18 ans pour l'âge minimal d'embauchage. L'âge maximal est celui fixé pour la mise à la retraite (60 ans pour les hommes, 55 ans pour les femmes).

LUXEMBOURG

124. Vu le peu d'importance des activités de navigation intérieure et le fait qu'elle se déroule complètement en dehors du territoire luxembourgeoise, il n'existe aucune réglementation en la matière.

PAYS-BAS

125. Aucune disposition particulière ne concerne la matière.
126. Pour obtenir le brevet de navigation, obligatoire uniquement pour le commandant d'équipage, une visite médicale s'impose : elle vise à s'assurer du bon état de la vue et de l'ouïe.
127. En principe, les entreprises soumettent l'intéressé, au moment de l'embauchage, à un examen médical de caractère général, tel qu'il est prévu par la convention collective de travail.
128. Aucune règle n'indique formellement qui doit être le médecin compétent pour la visite médicale.

129. Les frais des visites sont à charge de l'intéressé. Dans le cadre du contrat de travail, ils sont supportés par l'entreprise.
130. Les visites de contrôle ne sont prévues que pour le commandant. Aucun examen psychologique spécial d'aptitude n'est prévu; seules quelques entreprises y soumettent leur personnel.
132. Si le travailleur ne possède plus l'aptitude physique requise, les entreprises, dans la mesure du possible, cherchent à l'employer dans d'autres fonctions.
133. Il n'y a pas de réglementation spéciale pour l'âge minimal; l'âge maximal est celui prévu par les conventions collectives de travail, c'est-à-dire 65 ans.

B) HYGIENE ET SECURITE DU TRAVAIL

134

L'enquête concerne essentiellement les points suivants (suivant le questionnaire envoyé):

- pour l'hygiène:

- a) normes et procédure;
- b) mesures de protection;
- c) hygiène du milieu et du poste de travail, de repos et de séjour, également en dehors du domicile;
- d) nourriture et vêtements de travail;
- e) mesures de compensation en cas d'usure physique importante.

- pour la sécurité:

- a) normes et procédure;
- b) statistiques des accidents;
- c) moyens personnels de sécurité;
- d) instruction en vue de la prévention des accidents;
- e) accidents en trafic international.

TRANSPORTS ROUTIERS

BELGIQUE

a) Hygiène

135

Il n'y a pas de réglementation particulière en matière de protection.

136

Pour la construction de nouveaux types d'engins moteurs ou remorqués, les règlements et les directives sont mis à jour, sur la base des consultations du Conseil supérieur de la sécurité et de l'hygiène des lieux de travail et du Conseil de l'Hygiène Publique.

137 Il n'existe pas de dispositions ou de directives générales pour les caractéristiques (aménagement, dimensions, etc.) des postes de travail ou de repos et des locaux sociaux, même lorsqu'il s'agit d'un service en dehors du lieu de résidence. La plupart des véhicules dans les transports internationaux sont dotés de couchettes.

b) Sécurité

138 Il n'y a ni dispositions de loi particulières pour les transports routiers, ni statistiques en matière d'accidents du personnel roulant.

139 La propagande en vue de la prévention des accidents est laissée principalement à l'initiative privée (par ex. l'Association des Industriels de Belgique) qui distribue brochures et affiches.

140 Il n'existe pas de données sur les causes spéciales d'accident dans les transports internationaux.

ALLEMAGNE

a) Hygiène

141 Les dispositions du § 30 StVZO (1) concernant la construction et l'équipement des véhicules, visent à la protection sanitaire du personnel roulant. Elles stipulent que les véhicules doivent être construits et équipés de façon que leur maniement ne nuise à personne. Ledit paragraphe comporte une mesure de protection générale du personnel roulant en ce qui concerne le lieu de travail, à savoir la cabine du conducteur.

142

L'hygiène de ce lieu de travail est étroitement liée au progrès technique. La législation routière allemande contient sur ce point des dispositions très précises. Ainsi, le siège du conducteur doit être conçu et placé de façon à permettre une conduite sûre du véhicule. Les sièges, dossiers et attaches de siège doivent constituer un soutien solide et résister aux diverses tensions résultant de la manoeuvre du véhicule. Les dispositifs de conduite doivent être légers et sûrs. En outre, la cabine doit être conçue de façon à assurer une visibilité suffisante dans toutes les conditions d'utilisation et atmosphériques. Toutes les cabines de camions dont la vitesse dépasse 20 km/h doivent être adéquatement aérées et chauffées. On évite ainsi toute fatigue prématurée du personnel roulant. Les appareils de direction doivent permettre une conduite aisée et sûre. En cas de besoin, ils doivent être équipés d'un système de direction assistée (Cf. §§ 35a, 35b, 35c et 38 StVZO).

143

Servent également à assurer la sécurité du personnel, les normes selon lesquelles la cabine doit être équipée d'un dispositif d'accès sûr et de portières fermant de façon correcte pour éviter qu'elles ne s'ouvrent inopinément (§§ 35d, 35e StVZO).

144

Les omnibus automobiles doivent être équipés de sorties de secours, d'extincteurs d'incendie, de trousse à pansements etc. (§§ 35f, 35g, 35h StVZO).

(1) Loi sur l'admission aux transports routiers

Afin de protéger le personnel roulant, les cabines seront obligatoirement équipées de vitres en verre "sécurité", qui, en cas de bris, ne peut provoquer de blessures graves.

- 145 Lors de la conception et de la construction des véhicules, il y a lieu de tenir compte, pour le montage de la cabine, des prescriptions relatives à la construction et l'équipement des cabines de camions, de tracteurs et de machines-outils, en date du 2.7.1959. Celles-ci contiennent des directives détaillées concernant le siège du conducteur, les sièges-couchettes, les dispositifs de manoeuvre, les forces de manoeuvre, la visibilité, l'aération et le chauffage, le dispositif d'accès, les portières, le bruit etc. Les directives sont actuellement remaniées et largement améliorées en ce qui concerne l'équipement du lieu de travail du conducteur.
- 146 Les directives ont été élaborées par le BMW avec le concours d'ingénieurs spécialisés.
- 147 D'autres dispositions relatives à l'hygiène du travail sont contenues dans les prescriptions tendant à prévenir les accidents du travail (normes juridiques), arrêtées par l'association professionnelle pour la conduite de véhicules. Le chef d'entreprise est tenu d'équiper tous les lieux de travail selon les plus récents perfectionnements techniques, afin de protéger les travailleurs contre les accidents du travail et les maladies professionnelles.
- 148
- 149³ Dans le secteur des transports long-courrier de marchandises, les cabines sont pratiquement toujours munies d'un compartiment-couchette très moderne, dans lequel le conducteur peut passer la nuit ou ses moments

de loisir. Les "parcs routiers" (plus de 30), créés par les organisations professionnelles du transport international routier offrent aux routiers dans leurs hôtels et auberges des chambres pour la nuit et des repas froids et chauds à prix réduits. Les conducteurs de la DB jouissent des mêmes avantages. Ils ont la possibilité de loger à prix réduit dans les grandes villes et de prendre des repas à bon marché dans les cantines de la DB.

150

Lorsqu'il s'agit d'une entreprise sans siège social fixe ou d'un véhicule ne circulant pas à partir d'un lieu fixe, le conducteur et le convoyeur travaillant dans le trafic international routier, touchent des indemnités destinées à compenser les dépenses supplémentaires qu'ils encourent compte tenu de l'économie réalisée sur les repas pris et les nuits passées au domicile. Dans le secteur des transports pour compte propre, il existe également des indemnités, qui varient suivant les conventions collectives applicables aux entreprises intéressées. Aucune indemnité n'est cependant accordée lorsque les temps de repos p.ex. sont passés dans des homes ou auberges de routiers ou dans des véhicules à l'arrêt.

151

152

Il est impossible d'établir avec certitude si, et dans quelle mesure, le personnel roulant bénéficie d'avantages spéciaux en nature ou en espèces dans le cas de conditions climatologiques spéciales.

153

Les entreprises de transport privées ne connaissent pas de prescriptions générales en ce qui concerne les vêtements de travail. Cependant, les employeurs prennent à leur compte tout ou partie des frais y afférents. Quant aux conducteurs de la DB, leurs vêtements sont confectionnés par la caisse pour les vêtements de travail.

- 154 Il n'existe pas de documents précisant si les conducteurs ont droit à des lunettes de soleil ou à d'autres verres protecteurs.
- b) Sécurité du travail
- 155 La république fédérale d'Allemagne connaît aussi bien des prescriptions générales en matière de prévention d'accidents que des dispositions spéciales pour la protection du personnel roulant. L'organismes assureur est en l'occurrence la Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung. L'application des prescriptions relatives à la prévention des accidents peut être imposée par voies de sanctions.
- 156 Il n'existe pas de statistiques des accidents générales ou très détaillées. Le personnel roulant ne fait pas l'objet d'une statistique spéciale.
- 157 Des moyens de protection spéciaux tels que des vêtements isolants etc. ne sont prévus que pour le transport de produits dont la manutention nécessite une protection spéciale.
- 158 Les accidents dont est victime le personnel roulant sont moins souvent imputables à des défauts techniques qu'à des défaillances humaines. L'infrastructure est aussi en partie responsable de ces dernières.
- 159 Il existe des statistiques des accidents dus à des infractions aux règles de la circulation et de ceux qui proviennent de déficiences techniques des véhicules.
- 160 Plusieurs moyens sont utilisés pour éclairer le personnel roulant sur la prévention des accidents du travail.

160

Il convient de prendre comme base les dispositions relatives à la prévention des accidents qui doivent être affichées dans l'entreprise. Dans les entreprises occupant 20 travailleurs ou plus, éventuellement même dans les entreprises moins importantes, il y a lieu de désigner des préposés à la sécurité (§ 719 RVO) spécialement informés, grâce à des conférences organisées par l'association professionnelle, de la prévention des accidents et chargés de l'information de leurs collègues. Ils doivent également veiller à l'application des prescriptions relatives à la prévention des accidents dans l'entreprise. En outre, l'école du trafic international routier, de Rieneck, organise elle aussi des conférences où il est traité en détail de la prévention des accidents, à l'intention des conducteurs des transports professionnels de marchandises, des transports de passagers et des transports de courte zone.

161

162

En ce qui concerne les moyens de diffusion des informations, la combinaison d'exposés avec la projection de diapositives ou de films s'est révélée particulièrement efficace. De plus, des pancartes propres à exercer une influence psychologique sur les conducteurs ont aussi un effet favorable.

163

Le trafic international ne semble pas comporter de dangers spécifiques. Il n'existe aucun document indiquant que les divers codes de la route entraîneraient des risques plus grands d'accident.

FRANCE

a) Hygiène

- 164 Les dispositions du droit commun (étendues aux transports routiers par les décrets du 15.1.1960 et du 27.11.1962) sont applicables.
- 165 Il est prévu toutefois que, si leur application présente des difficultés particulières dans le cadre des entreprises de transport, une dérogation peut être demandée sous réserve de l'adoption de mesures de sécurité équivalentes.
Cependant, il n'a pas été fait usage de cette faculté.
- Les dispositions générales en la matière sont contenues dans le livre II du Code du Travail et dans les règlements d'application. Elles portent sur l'atmosphère, l'aération, le chauffage, l'éclairage, etc., des locaux affectés au travail, ainsi que sur les vestiaires (1), les bains-douches, etc.
- 166 Dans l'étude de nouveaux types d'engins moteurs ou remorqués, les aspects d'hygiène et de physiologie du travail sont pris en considération.
- 167 La coopération de médecins et d'ingénieurs aussi bien que de fonctionnaires est assurée au sein de divers organismes, parmi lesquels: la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, le Comité permanent de la Sécurité routière, la Commission consultative médicale pour l'application de la médecine du travail dans les transports publics par route, la

(1) La réponse française au questionnaire: vestiaires;
le rapport parle de vêtements (N.d.T.)

168

Sous-Commission pour l'étude des problèmes de la surveillance médicale des conducteurs. Il faut signaler également le Centre de physiologie (2) du travail de l'Institut national de sécurité et de l'Union Routière de France.

Des recommandations ont été faites en ce qui concerne la conception du siège du conducteur et du tableau de bord; mais la question est encore à l'étude. Pour les installations spéciales, il existe des normes concernant les gares routières. Des normes spéciales (décret du 13 août 1913) déterminent aussi les conditions d'hébergement du personnel.

169

Il n'existe pas de dispositions particulières relatives à la nourriture du personnel. Des indemnités forfaitaires pour les frais de déplacement sont prévues sur la base d'accords avec les organisations syndicales.

170

Dans le cas de conditions atmosphériques extrêmes, l'employeur doit mettre à la disposition du travailleur, au moins une boisson non alcoolisée, dont les modalités de distribution sont déterminées, compte tenu des conditions de travail et des désirs exprimés par les intéressés.

Certains employeurs fournissent des blouses de protection de même que des lunettes de protection.

171

Le problème de la plus grande usure physique du personnel roulant est à l'étude. L'âge normal de la pension est 60 ans (l'âge normal de la retraite est fixé à 65 ans).

(1) Réponse française: physiologie; rapport: psychologie (N.d.t.)

b) Sécurité

- 172 Les dispositions du droit commun en la matière ont été étendues aux entreprises de transport (comme pour les règles sur l'hygiène). Les normes générales sont comprises dans le livre II du Code du Travail et dans le décret de 1913 déjà cité. Des dispositions particulières sont contenues dans le Code de la Route et dans le Règlement de 1945 (avec des modifications pour les transports dangereux ou insalubres) et dans d'autres lois concernant la durée de la période de conduite, l'obligation de procéder à la reconnaissance de la ligne pour les services de voyageurs, l'obligation d'avoir deux conducteurs pour les services dont la durée dépasse celle de la période journalière de conduite, etc..
- 173 Il existe des statistiques en matière d'accidents du travail, établies par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale. Il apparaît que la cause principale des accidents est due à la carence humaine.
- 174 Il existe des dispositions relatives aux ceintures de sécurité. (décret du 19.12.1958).
- 175 La propagande en vue de la prévention des accidents est faite par conférences, brochures, affiches et projections. La plus efficace est celle faite au sein des institutions de formation et de perfectionnement professionnels. Il faut signaler particulièrement l'activité du Comité d'Hygiène et de Sécurité (institué par le décret du 1er août 1947), des Caisses régionales et de la Caisse Nationale de Sécurité sociale.
- 176 Sur les causes spéciales d'accident dans les transports internationaux, il n'existe pas de données précises.

ITALIE

177

Les normes générales contenues dans le D.P.R. du 19 mars 1956, n° 303 concernant l'hygiène du travail dans les entreprises industrielles et commerciales sont appliquées. Le décret contient des dispositions en matières de postes de travail, défense contre les agents nocifs, services médicaux, services d'hygiène et d'assistance (réfectoires, repas, dortoirs, etc.), nouvelles installations.

178

Les entreprises de construction de véhicules automobiles étudient, en liaison avec des experts, les nouveaux types d'engins moteurs ou remorqués, sous l'angle des exigences de l'hygiène du travail.

179

Il existe des directives générales - envoyées principalement par circulaires du Ministère des Transports - concernant les caractéristiques de construction des véhicules automobiles et la place du conducteur.

En ce qui concerne les dimensions, l'aménagement, la climatisation, la désaériorisation et l'éclairage des postes de repos et des locaux sociaux, les normes générales de la loi de 1956 sont d'application.

En général, certaines grandes entreprises de transport par route disposent de locaux d'hébergement et de séjour pour le personnel en dehors du domicile.

180

Aucune disposition particulière ne s'applique à la nourriture du personnel roulant; celui-ci y veille directement. Toutefois, les entreprises versent une indemnité dont le montant est déterminé par les conventions collectives. Aucune fourniture spéciale n'est envisagée en cas de conditions atmosphériques particulières ou en cas d'utilisation

du personnel dans des conditions extraordinaires (catastrophes).

181 La fourniture de vêtements de travail n'est pas imposée à l'entreprise par la convention collective pour les transports routiers de marchandises; cependant, l'entreprise est tenue de mettre à la disposition du personnel obligé de travailler sous la pluie, des imperméables avec couvre-chef.

182 Il n'existe pas de dispositions particulières pour la fourniture de lunettes solaires ou d'autres lunettes de protection.

183 Pour ce qui est de l'usure physique particulière du personnel roulant, des mesures de compensation sont adoptées grâce à une durée plus limitée de l'horaire journalier de travail, sur la base des normes fixées en général par les conventions collectives. Pour le personnel affecté aux services publics réguliers de transport de voyageurs, le R.D. du 8 janvier 1931; n° 148 est d'application: l'agent reconnu inapte ne peut être relevé de son emploi, si, dans l'entreprise, il y a place pour des fonctions compatibles avec son état physique.

b) Sécurité

184 Les normes générales pour la prévention des accidents de travail, promulguées par le D.P.R. du 27 avril 1955, n° 547, ne s'appliquent pas aux transports routiers publics. La matière est surtout réglementée par les dispositions contenues dans le Code de la Route (D.P.R. du 15.6.1959) n° 393) et dans le Règlement (D.P.R. du 30.6.1959, n° 420).

- 135 Il existe des statistiques en matière d'accidents du travail du personnel roulant. Elles sont élaborées par l'Institut National des Accidents de Travail et par l'Office de Prévoyance des Accidents de Travail. On considère en général que les accidents de travail sont dus en particulier à la carence humaine.
- 136 Dans les grandes entreprises, des lunettes solaires sont mises à la disposition du personnel.
- 137 Les moyens employés pour l'instruction du personnel en vue de la prévention contre les accidents sont divers (écoles-auto, avis, projections, radio, télévision).
- Les organismes s'occupant de la circulation des véhicules automobiles et des accidents de travail, ainsi que certaines grandes entreprises de transport, prennent toutes mesures utiles en la matière.
- 138 Des causes spéciales d'accident en trafic international ne sont pas à signaler.

LUXEMBOURG

a) Hygiène

- 139 Pour le secteur des transports, les prescriptions de l'arrêté grand-ducal du 28 août 1924 pour le personnel occupé dans les entreprises industrielles et commerciales sont appliquées. Ce décret ne contient pas de dispositions spéciales pour le personnel pendant le transport, mais des normes générales sur l'hygiène dans les lieux de travail (dimensions des locaux, protection contre la poussière et le gaz, propreté,

éclairage, chauffage, eau potable disponible, etc.). Des dispositions particulières pour la cabine et le siège du conducteur sont dictées par le Code de la Route du 14.2.1955.

- 190 Celui-ci contient des prescriptions sur les caractéristiques de la construction du véhicule, concernant le champ visuel du conducteur, les dimensions et la place du siège, l'aération dans les autobus et autocars, le chauffage et la nature de la matière des glaces.
- 191 Dans les transports exploités par les chemins de fer et par des grandes entreprises, le personnel dispose de locaux de séjour, conformes aux directives fixées par la loi de 1924.
- 192 Les entreprises ne fournissent pas de repas. Des mesures particulières ne sont pas prévues lors de conditions atmosphériques spéciales ou dans des cas exceptionnels (catastrophes).
- 193 Il n'existe aucune prescription en ce qui concerne les vêtements de travail. Certaines grandes entreprises les
- 194 fournissent gratuitement. Dans les transports exploités par les chemins de fer et dans certaines grandes entreprises, des lunettes solaires sont mises à la disposition du personnel.
195. Les conducteurs dans les transports routiers exploités par les chemins de fer bénéficient d'une pension anticipée de 5 ans sous les conditions suivantes: avoir 50 ans; 15 ans de conduite et 30 ans de service.

b) Sécurité

196

La loi de 1924 concernant la santé et la sécurité du personnel occupé dans les entreprises industrielles et commerciales est appliquée; toutefois, elle ne contient pas, en fait, de dispositions relatives aux conditions du personnel pendant le transport.

197

Le Code de la Route de 1955 contient des dispositions d'ordre général (c'est-à-dire ne concernant pas le personnel roulant en tant que tel, mais bien tous les participants aux transports routiers).

Un ensemble de dispositions visent la prévention des accidents est aussi d'application. Dues à l'Association contre les Accidents, approuvées par le Gouvernement, ces dispositions contiennent un chapitre sur les camions et les remorques, l'attelage, le siège du conducteur, l'échappement, les installations et le système de chargement, le système de remplissage des réservoirs de combustibles, l'utilisation des freins, etc..

198

Il existe des statistiques concernant les accidents de la circulation routière suivant le nombre des accidents, des victimes et des piétons impliqués. On considère que les accidents sont dus principalement à des erreurs du personnel.

199

Les moyens employés pour l'instruction du personnel en vue de la prévention des accidents du travail sont les causeries, la radio et la télévision.

200

On considère que la priorité absolue de droite, instituée récemment, peut constituer une cause d'accident dans les transports internationaux.

PAYS-BAS

a) Hygiène

- 201 Il n'existe pas de mesures particulières de protection contre les conditions nuisibles pour la santé qui sont inhérentes au travail. De même, aucune disposition spéciale ne concerne l'hygiène des lieux de travail.
- 202 Pour ce qui est de l'étude de nouveaux types d'engins moteurs ou remorqués, il n'y a pas de dispositions concernant les dimensions, la disposition, la climatisation, la désonorisation, l'éclairage, etc. des postes de travail et de repos. Le Ministère des Transports et des Dignes a institué une commission spéciale pour l'étude de la matière, mais on n'en connaît pas encore les conclusions.
- 203 Il n'y a pas d'installations spéciales pour l'hébergement ou le séjour du personnel pendant le repos en dehors du domicile, vu les courtes distances entre les différentes localités du Pays.
Les grandes entreprises de transport disposent de sièges secondaires où le personnel roulant peut prendre son repas à l'abri et se reposer.
- 204 Il n'existe pas de dispositions spéciales concernant la composition de la nourriture du personnel en dehors du domicile, et aucune fourniture spéciale n'est prévue en cas de grand froid ou de grande chaleur ou en cas d'utilisation du personnel dans des conditions extraordinaires (catastrophes).
- 205 Il n'y a pas de prescriptions spéciales, du point de vue de l'hygiène, pour les vêtements de travail; le

personnel doit en assurer périodiquement le nettoyage et, dans certains cas, les frais d'achat sont remboursés.

Pour ce qui est des lunettes solaires ou d'autres lunettes de protection, si elles sont prescrites à la suite d'une visite médicale, les frais sont supportés, pour une bonne partie, par la Caisse de Maladies à laquelle le travailleur est inscrit.

206 Il n'existe pas de dispositions spéciales pour ce qui est de l'usure physique particulière ou des causes particulières d'incapacité du personnel.

b) Sécurité

207 Les dispositions en la matière sont celles qui fixent la durée maximale des heures de conduite.

208 Sur le plan de la réglementation, aucun moyen ou dispositif particulier pour la sécurité individuelle du personnel n'est prévu.

209 Les statistiques des accidents de travail sont plutôt générales: elles ne mettent pas en évidence les causes, mais seulement les conséquences (mort, invalidité, etc.) des accidents. En général, on considère que ceux-ci sont dus aux conditions du trafic.

210 En ce qui concerne l'instruction en vue de la prévention des accidents, certaines entreprises organisent des cours d'information sur la conduite des véhicules automobiles. D'autres cours sont donnés par la "Ligue pour la Sécurité de la Circulation" qui dispose de différents moyens d'instruction (projections, etc.). Certaines entreprises accordent une prime aux agents qui n'ont pas eu d'accidents pendant un certain laps de temps.

211

Indiquer des causes spéciales d'accident en trafic international est impossible. On pense que les accidents dépendent moins des différences entre les codes de la circulation que de la fatigue de la conduite.

NAVIGATION INTERIEURE

BELGIQUE

a) Hygiène

212 Il n'y a pas de dispositions de loi particulières. Certaines Sociétés d'armateurs ont fixé des mesures spéciales de protection pour la prévention des maladies professionnelles et contre les dangers inhérents à certains travaux.

213 La réglementation et les directives pour la construction de nouveaux types d'engins moteurs ou remorqués sont élaborées sur la base des suggestions du Conseil Supérieur de Sécurité et d'Hygiène et d'Embellissement des lieux de travail et du Conseil d'Hygiène Publique. Il n'existe pas de directives ou de normes générales concernant les caractéristiques des lieux de travail, ou de repos

214 Rien n'est prévu pour la nourriture et pour les vêtements de travail. Il y a des prescriptions pour la tenue de travail du personnel féminin à bord des bateaux rhénans.

215 Il n'y a aucune disposition particulière en ce qui concerne les lunettes solaires ou d'autres lunettes munies de verres de protection. Certaines sociétés d'armateurs mettent à la disposition du personnel des lunettes de protection pour le transport de marchandises poussiéreuses ou pour le travail de dérouillage.

216 Pour ce qui est de la plus grande usure physique du personnel, il n'est pas prévu de mesures particulières.

b) Sécurité

217 Les dispositions fixées par le règlement général sur la protection du travail sont d'application.

Il faut cependant considérer que la majorité du personnel navigant est formée de travailleurs indépendants (Bateliers-artisans) si bien que de nombreuses dispositions de ce règlement ne leur sont pas applicables.

218 Le Ministère des Travaux Publics n'a pas connaissance de statistiques en matière d'accidents du personnel en question.

Les accidents les plus fréquents sont les royades, les lésions provoquées par des câbles, des chaînes et par les chutes; ils sont dus principalement à la carence humaine. La plupart des collisions sont dues à la vitesse.

219 Pour ce qui est de la propagande en vue de la prévention contre les accidents, le personnel est instruit par affiches, brochures, etc...

220 Il existe des moyens de protection, utilisés sur initiative des intéressés. Tous les bateaux sont pourvus de moyens de sauvetage; on utilise des gants pour éviter les blessures aux mains, des casques, des vêtements anti-inflammables, etc.

221 On pense que la diversité des signalisations adoptées par les divers pays peut être une cause d'accidents. La Commission des signalisations de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (A.I.P.C.N.) a rédigé un rapport sur l'unification de la signalisation, approuvé par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies; le rapport a fait l'objet d'une "recommandation".

La Commission a poursuivi ses travaux pour l'unification des règlements de police de la navigation (le C.E.V. N.I: code européen des voies de navigation intérieure, qui lui aussi, a fait l'objet d'une "recommandation" aux pays intéressés.)

Republique Fédérale d'Allemagne

- 222 Dans son paragraphe 120 a (Sécurité dans les entreprises) le Code du Travail énonce les stipulations suivantes :
- 223 (1) Les chefs d'entreprise sont tenus de disposer et d'entretenir les lieux de travail, les moyens d'exploitation, les machines, les outils et d'organiser l'exploitation de telle sorte que la personne physique et la santé des travailleurs soient préservées de tout danger, pour autant que la nature de l'exploitation le permette.
- 224 (2) En particulier, il faut veiller à assurer un éclairage suffisant, un espace et une aération convenables et à éliminer la poussière, les fumées, les gaz et les déchets qui résultent de l'exploitation.
- 225 (3) De même, il faut faire intervenir tous les dispositifs nécessaires pour épargner aux travailleurs les contacts dangereux de machines ou d'éléments de machines et tout autre danger inhérent à la nature du lieu de travail ou du travail lui-même, ainsi que les dangers qui peuvent provenir d'incendies.
- 226 (4) Il faut enfin afficher les règles relatives à l'organisation de l'exploitation et au comportement des travailleurs qui sont nécessaires à une exploitation exempte de danger.
- 227 Le code du Travail stipule en outre que le chef d'entreprise doit aménager des salles d'eau, des toilettes et des vestiaires différents pour les 2 sexes.
- Les prescriptions relatives à la prévention des accidents contiennent des dispositions précises en ce qui concerne les toilettes, l'eau potable et, par exemple, l'exiguïté des lieux de travail.
- 228 En général, des ingénieurs compétents de la Fédération professionnelle de la navigation intérieure interviennent pour l'élaboration des plans des nouveaux bateaux.

Pour la construction ou l'aménagement des bateaux de la navigation intérieure, on applique généralement les grands principes énoncés par cette Fédération professionnelle.

- 229 Il existe en outre des principes particuliers pour la construction et l'équipement sur ces bateaux.

Disposition des lieux d'habitation

Les lieux d'habitation doivent autant que possible être installés sur le pont ils doivent être aisément accessibles, être bien éclairés et disposés de telle façon qu'en cas de collision, l'équipage soit le mieux protégé possible.

- 230 Les lieux d'habitation situés à l'avant doivent être pourvus d'une cloison de protection.

Les lieux d'habitation du personnel des machines doivent se trouver près de leur poste de travail pour que les ouvriers en transpiration ne soient pas exposés à une différence sensible de température en passant par le pont. Ils ne peuvent cependant être contigus à la salle des chaudières.

Les cabines où sont installées les couchettes, ne peuvent être en relation directe avec la salle des chaudières ou la salle des machines.

Tous les lieux d'habitation doivent être étanchement préservés de la pénétration des pièces contigües. Les cabines et les lieux d'habitation ne peuvent donner accès aux cales

- 231

Dimension des pièces.

La hauteur intérieure des lieux d'habitation ne peut être inférieure à 1,85m. chaque personne doit pouvoir disposer d'une surface libre d'au moins 1,75 m². De plus, on doit compter au moins 3,5 m³ par personne avec minimum pour chaque pièce de 7 m³.

Les Toilettes doivent avoir une surface d'au moins 1,0 m² (largeur minimum 0,75m. longueur minimum 1,2m).

- 232 Les matériaux, l'isolation, l'aération, l'éclairage, le chauffage, les parois extérieures, les plafonds et les sols doivent être préservés le mieux possible de l'humidité et de la pénétration du froid et de la chaleur.
- Les parois extérieures en fer et les plafonds doivent être pourvus d'un coffrage amovible. De plus, les parois des pièces bruyantes contiguës aux lieux d'habitation doivent être autant que possible insonorisées.
- 233 L'aération des salles d'eau et des toilettes doit être efficace et exempte de courant d'air. Dans les pièces situées sous le pont et allant d'un bord à l'autre du bateau, il faut prévoir des fenêtres latérales ouvrables, par exemple des hublots d'au moins 200 mm de \varnothing , et une imposte avec fenêtre basculante d'au moins 1500 cm² de surface laissant pénétrer librement la lumière. Si l'adjonction d'une imposte n'est pas possible il faudra prévoir deux fenêtres latérales de 200 mm de \varnothing chacune.
- Pour les pièces s'arrêtant à mi-bateau ou pour les pièces situées sur les côtés, il faut au moins prévoir une fenêtre latérale ouvrable et une imposte avec fenêtre basculante de 1200 cm² de surface laissant pénétrer librement la lumière. Si l'adjonction de fenêtres latérales ou de hublots n'est pas possible il faut prévoir une imposte d'autant plus importante.
- 234 Les fenêtres, les hublots et toutes les sources de lumière doivent pouvoir s'ouvrir aisément. Il est souhaitable de prévoir des moustiquaires pour se protéger des insectes. Pour éviter les courants d'air, ce sont des ventilateurs qui doivent aérer les lieux d'habitation. Les hublots des parois extérieures doivent être équipés de façon à empêcher la pénétration d'eau
- 235 Il faut veiller à un éclairage artificiel suffisant dans les lieux d'habitation et de pièces contiguës, y compris les couloirs et les escaliers. L'éclairage artificiel se doit de n'être ni éblouissant ni d'avoir

d'ombre portée. Dans les véhicules à propulsion mécanique l'éclairage électrique est à prévoir. Les lampes à pétrole doivent avoir des réservoirs métalliques et pouvoir être suspendues.

236 Les cuisines et les lieux d'habitation doivent être convenablement chauffés par temps froid. Dans les véhicules automoteurs, il faut autant que possible incorporer un chauffe-eau. Pour les véhicules de plus de 1500 T de tonnage, un système de chauffage collectif est recommandable.

237 Les tuyauteries et les buses de poêles et des fours ne peuvent avoir aucune scupape d'étranglement. Les surfaces des murs entourant les fours et le sol situé en dessous et devant les fours doivent être protégés par des tôles ou tout revêtement similaire. Les lampes à pétrole ne peuvent pas être utilisées.

Pièces de séjour

238 Il faut prévoir dans les pièces de séjour des tables suffisamment grandes et autant de sièges à dossier qu'il y a de personnes. Il faut aménager des garde-manger à serrure garantissant la bonne conservation des vivres

Cuisines

239 Il faut prévoir dans la cuisine des éviers et dans les véhicules de plus de 1000 T. de tonnage des prises d'eau potable. Les éviers non directement reliés à l'extérieur devront pouvoir être bouchés pour éviter les odeurs.

Salles d'eau

240 Les salles d'eau doivent être contiguës aux salles de logement. Elles doivent pouvoir s'aérer et s'éclairer convenablement. Autant que possible on doit pouvoir disposer de citernes suffisamment grandes et de cuvettes de toilettes. Si l'aménagement de telles cuvettes n'est pas possible, on doit prévoir un bassin par personne.

241 Sur les véhicules de plus de 1500 T de tonnage et sur

Les péniches de plus de 500 CV, il faut prévoir des installations sanitaires (par exemple des douches).

242 On doit pouvoir procéder à la lessive du linge de corps et du linge de travail. Le sol des salles d'eau doit être étanche et avoir une déclivité permettant l'écoulement des eaux.

Toilettes

243 Sur les navires habités de façon constante il doit au moins y avoir une toilette avec, soit une lunette automatique, soit un siège à charnières, mais pourvu de toute façon d'un système d'irrigation.

244 Sur les navires de plus de 300 T de tonnage ou les péniches ayant plus de 3 hommes d'équipage et disposant de lieux d'habitation à l'avant et à l'arrière du bateau, il faut aménager une toilette avec système d'irrigation à l'avant et à l'arrière du bateau.

245 En ce qui concerne le poste de commande les prescriptions relatives à la prévention d'accidents stipulent qu'il ne peut-être situé dans un endroit exposé aux vents ou à proximité de vaiselle empilée ou de tout autre objet susceptible de glisser.

246 D'après les principes généraux sus mentionnés, chaque membre d'équipage permanent doit disposer d'un espace suffisant pour dormir et pour prendre ses repas. Les lieux d'habitation doivent répondre aux exigences de la salubrité des bonnes-moeurs et de la sécurité. Les pièces doivent être meublées confortablement. Un coin cuisine doit être prévu.

247 Les navires de plus de 300 T de tonnage avec équipage permanent doivent avoir au moins une pièce réservée à l'habitation et à la cuisine qui soit séparée des cabines. Sur les navires de plus de 1500 T de tonnage il faut prévoir à l'avant du bateau un coin cuisine séparé des lieux d'habitation.

- 248 Les gens mariés doivent disposer de cabines séparées.
- 249 Les cabines des membres d'équipage sans famille ne peuvent abriter plus de 2 personnes.
- 250 Chaque membre d'équipage doit pouvoir disposer d'un lit, de draps d'un siège avec dossier et d'une armoire (dimensions minimum 0,6m - 0,4m - 1,7m) avec serrure, trous d'aération et casiers séparés pour les couvre-chef, les chaussures et le linge. Il faudra de plus prévoir des armoires à linge sale pour les machinistes et les chauffeurs, qui, elles, peuvent être placées en dehors des lieux d'habitation.
- 251 Chaque lit doit être équipé d'un châssis à ressorts, La grandeur moyenne de chaque lit doit être d'au moins 1,85 x 0,70m. La distance entre le sol et la face intérieure du lit doit être d'au moins 30cm. Pour les lits superposés, la distance entre matelas à matelas et de matelas à plafond doit être d'au moins 0,70m.
- 252 Le personnel peut généralement prendre à bord des repas chauds et des boissons. Nous ne savons rien relatif aux paiement compensatoire.
- 253 Il n'existe pas de règle concernant les conditions sanitaires requises pour les vêtements de travail, mais seulement des prescriptions pour la prévention des accidents.
- 254 On ne distribue pas de lunettes solaires. Mais pour les travaux où il est prouvé que des troubles visuels peuvent intervenir, les prescriptions relatives à la prévention des accidents stipulent que des lunettes protectrices doivent être délivrées.
- b) Sécurité du Travail
- 255 Outre les règles générales, il existe encore dans la navigation intérieure des prescriptions particulières relatives à la prévention des accidents.
- 256 La Fédération Professionnelle compétente tient des statistiques concernant les accidents de navigation intérieure mais les accidents, du personnel navigant n'y sont pas dénombrés séparément.
- 257 Les prescriptions relatives à la prévention des accidents fait les stipulations suivantes /

- 258 (1) Quand il est prouvé que le travail occasionne des troubles visuels, l'équipage doit recevoir et utiliser des moyens de protection appropriés, comme par exemple des lunettes, des masques, des garde-vue.
- 259 (2) Quand il existe un danger de corrosion d'empoisonnement ou de brûlure, l'équipage doit recevoir et utiliser des moyens de protection appropriés tels que des gants, des guêtres, des tabliers.
- 260 (3) Pour le chargement d'objet contondants, tels que tôles de fer plaque de verre..., ainsi que pour le travail de la toile métallique, l'équipage doit recevoir et utiliser des gants.

261 La Fédération professionnelle de la Navigation intérieure s'efforce constamment de prévenir les accidents. Les autorités de contrôle, par exemple, font leurs recommandations à l'occasion de révisions de bateaux et d'enquêtes consécutives à des accidents. En outre on distribue des affiches, des brochures des revues et des aide-mémoire. Tous ces moyens cependant n'ont pas autant d'efficacité que les conversations personnelles.

IV

Service Sociaux

Aucune réponse ne nous est parvenue à ce sujet.

FRANCE

a) Hygiène

262 Des mesures spéciales de protection contre les conditions nuisibles du travail ne sont pas prévues. Les dispositions en vigueur, pour l'hygiène des lieux de travail en général, concernent l'éclairage, l'aération, la température, l'élimination de gaz toxiques ou inflammables; des règles particulières s'appliquent aux locaux contenant des appareils à moteur, chaudières etc...

263 Il ne semble pas que les aspects d'hygiène et de physiologie du travail soient particulièrement pris en considération lorsque sont étudiés de nouveaux types de navires. Il n'y a pas de normes générales sur les caractères

ristiques des postes de travail et de repos ou des locaux sociaux.

La plupart des bateaux pour le transport des marchandises en service public sont dotés de lieux de repos et de séjour.

Des dispositions particulières précisent que les logements doivent être suffisamment vastes et aérés; des mesures spéciales sont prescrites pour les locaux en bois, etc ...

Il n'y a pas de dispositions particulières pour la nourriture et un ravitaillement spécial n'est pas prévu dans des conditions particulières de travail.

L'Association pour la Prévention des accidents de travail des bateliers étudie spécialement le problème des vêtements de travail. Elle recommande aussi des lunettes solaires ou d'autres lunettes de protection.

Pour ce qui est de la plus grande usure physique du personnel, il existe des revendications syndicales qui tendent à abaisser la limite d'âge pour la mise à la retraite.

b) Sécurité

Il y a des dispositions de caractère général pour la prévention des accidents, mais elles concernent surtout les caractéristiques de construction et l'équipement des bateaux.

L'Association pour la Prévention des accidents de travail de la Batellerie (A.P.A.T.B.) dispose de statistiques annuelles des accidents qui mettent l'accent sur les causes et les circonstances propices. Sur la base de l'examen des statistiques dont elle dispose, l'A.P.A.T.B. signale un certain nombre de

.../...

mesures de prévention pour le personnel navigant, contenues dans un bulletin trimestriel.

270

Les accidents sont imputés pour 25 % à des causes techniques et pour 75 % à la carence humaine.

271

Pour ce qui est de la propagande en vue de la prévention des accidents, l'A.P.A.T.B. publie un bulletin trimestriel, organise un concours annuel de sécurité, des conférences avec projections.

272

Les causes particulières des accidents en trafic international ne sont pas connues avec exactitude.

ITALIE

a) Hygiène

- 273) Il n'existe pas de dispositions de caractère général concernant spécialement la matière. Les normes générales sur l'hygiène ne s'appliquent pas aux travaux à bord des navires marchands. Par analogie, certaines normes de la loi du 16-6-1939, No 1045 sur les conditions d'hygiène et de logement des équipages à bord des navires marchands nationaux sont appliquées, et plus précisément les dispositions concernant la désinfection des locaux, le nettoyage des caisses à eau douce, des instruments médicaux, les aliments, l'aération, le refroidissement, etc.
- 274) L'inscription au Régistre Naval comportant aussi un contrôle des conditions de logement des locaux destinés à l'équipage, les entreprises de construction ne perdent pas de vue les exigences particulières d'hygiène du travail.
- 275) Aucune disposition ne concerne particulièrement les installations spéciales pour le repos, l'hébergement ou le séjour: cela est dû au fait que la navigation intérieure se limite en Italie à des parcours de courte durée.
- 276) Puisque le contrat de travail du personnel des lignes régulières est soumis au R.D. du 8 janvier 1931, No 148, on applique, en cas d'incapacité spécifique, les dispositions déjà mentionnées selon lesquelles l'agent n'est relevé de ses fonctions, avec droit à la pension, que si on ne dispose pas, dans l'entreprise, d'un poste adapté à ses conditions physiques.

b) Sécurité

- 277) On trouve des dispositions disséminées dans différentes lois concernant la police de bord de la navigation, le transport de matières nocives ou dangereuses, de colis très lourds, etc. Par analogie, les dispositions concernant la marine marchande en général sont appliquées.

.../...

- 278) Dans certains cas, les organismes qui exploitent des services de navigation intérieure, mettent à la disposition de l'équipage des lunettes solaires et des ceintures de sécurité.
- 279) Les accidents sont dus en majeure partie à la carence humaine. La propagande en vue de la prévention des accidents de travail est faite par avis, brochures, cours d'instruction, etc.

LUXEMBOURG

a) Hygiène

- 280) L'arrêté grand-ducal du 28 août 1924 concernant la santé et la sécurité dans les entreprises industrielles et commerciales est valable en la matière. Certaines de ses dispositions sont applicables en pratique pour la navigation intérieure: il s'agit des normes concernant l'hygiène des postes de travail (lavabos, vestiaires, eau potable, toilettes, etc.)

b) Sécurité

- 281) L'arrêté du 28 août 1924 est applicable; cependant il se rapporte au personnel occupé dans les ateliers et ne contient pas, dès lors, des dispositions spécifiques utiles pour le personnel navigant.

PAYS BAS

a) Hygiène

- 282) La matière est régie par l'arrêté du 1er juillet 1963 (Sécurité de la Navigation Intérieure) qui contient des dispositions concernant la propreté des toilettes, des lavabos, des vestibules, ainsi que des logements du personnel. En ce qui concerne les caractéristiques des postes de travail (dimensions, aménagement, chauffage, etc) sur le navire, l'Arrêté de 1963 donne des directives de caractère général; plus spécifiques sont celles concernant la dimension et l'éclairage des postes de travail.
- 283) Des dispositions particulières établissent que le personnel de bord dispose d'eau potable et de cuisine.
- 284) Aucun ravitaillement particulier n'est prévu dans ces cas spéciaux; de même, il n'y a pas de dispositions

particulières pour les vêtements de travail.

235) Généralement des lunettes solaires ou d'autres lunettes de protection sont mises à la disposition du personnel.

286) Pour ce qui est de la plus grande usure physique du personnel, aucune mesure de protection n'est prévue.

Dans certaines entreprises, la mise à la pension est avancée de 65 (c'est ce que prévoit le contrat de travail) à 60 ans.

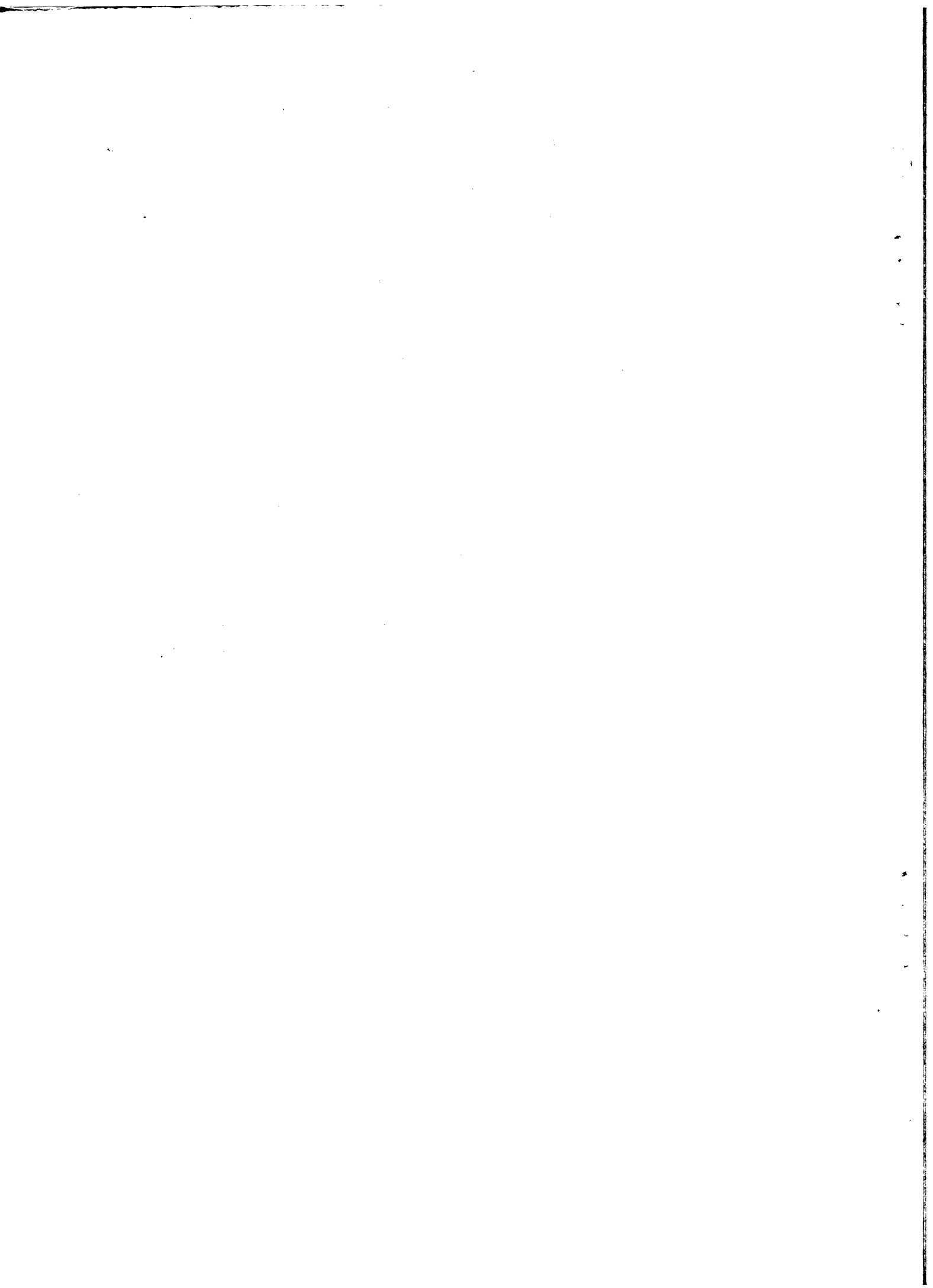
b) Sécurité

287) L'arrêté de 1963 déjà cité fixe des dispositions en ce qui concerne la sécurité sur le navire, l'emploi de moyens techniques, l'obligation de disposer de matériel de sauvetage, d'une pharmacie de secours.

288) Il existe des statistiques sur les accidents qui, toutefois, n'indiquent que les effets des accidents si bien qu'il n'est guère possible de préciser quelles en sont les causes les plus fréquentes.

289) Des brochures d'instruction en vue de la prévention des accidents sont mises à la disposition du personnel.

290) On considère qu'il y a plus d'accidents en trafic international qu'en trafic national, mais il ne semble pas que le fait puisse dépendre de la diversité des codes de navigation.



C) SERVICES SOCIAUX

291. L'enquête révèle qu'il n'existe pas de dispositions obligatoires, dans les pays de la Communauté, pour l'institution de services sociaux dans le secteur des transports routiers.
- En France, la loi du 28 juillet 1942 n'a pas encore été étendue aux transports, car le décret d'application qu'elle prévoit fait défaut.
292. Les services sociaux existants ont donc un caractère bénévole et sont généralement le résultat de l'initiative des entreprises ou des organismes d'aide sociale créés par l'entreprise (Caisse de Mutualité, caisses de secours, Commissions d'entreprise, etc.). En particulier, le Comité d'entreprise, en France, assure et contrôle toutes les oeuvres sociales établies dans l'entreprise ou participe à leur gestion.
293. Aux Pays-Bas, il existe des institutions d'assistance pour les "auxiliaires familiales" ou "pour le soin de la santé"; elles s'occupent des familles des travailleurs; l'activité de ces institutions est confiée à des assistants sociaux.
294. L'aide sociale en générale, consiste à attribuer des allocations dans des cas particuliers de besoin (naissances, mariages, maladies prolongées, décès, logement, etc.) ou à organiser des cantines, des jardins ouvriers, des activités sportives, etc. Les familles des travailleurs bénéficient également de ces prestations.
295. L'institution des services sociaux répond à des besoins réels, comme le montre le développement notable des services sociaux là où ils sont organisés comme il le faut.
296. Dans le secteur de la navigation intérieure, les services sociaux sont plus développés et ont une physionomie particulière.

.../...

27. En France, divers organismes spéciaux, de nature privée, exercent une activité dans le domaine des services sociaux.

Il faut aussi signaler l'activité de quatre centres socio-familiaux, de caractère semi-public, qui dépendent de la Caisse d'Allocations familiales de la Navigation Intérieure.

28. En Belgique, l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure (O.R.N.I.), dépendant du Ministère des Communications, a organisé un service social pour les bateliers: il les aide financièrement, quand ils se trouvent dans des conditions difficiles, à la suite d'accidents même de membres de la famille et, malgré les prestations des assurances et de la Prévoyance Sociale, lorsqu'il s'agit de cas de particulière gravité. Il existe aussi un Fonds de Secours pour les bateliers nécessiteux, qui assistent les vieux travailleurs, en leur offrant des produits alimentaires, du combustibles, des cadeaux de Noël, etc. En France encore, l'Action Sanitaire et Sociale de la Caisse Primaire Nationale de Sécurité Sociale de la

29. Batellerie exerce une activité dans les domaines suivants:

- a) protection de la mère et de l'enfant (visites médicales, vaccinations obligatoires, aide aux enfants débiles, visites de surveillance des nouveau-nés)
- b) la lutte contre les grandes calamités sociales (tuberculose, maladies mentales, etc.);
- c) consultation de médecine générale;
- d) soins divers et surveillance des enfants et des malades à bord;
- e) protection des travailleurs;
- f) visite des malades dans les hôpitaux, envoi dans les établissements de santé et de prévention, etc.

Ces services sont confiés à des assistants sociaux diplômés qui effectuent un travail d'instruction médicale et sociale et d'éducation familiale, donnent aux bénéficiaires de l'assistance des renseignements sur les procédures pour obtenir les allocations familiales, scolaires, de pré-naissance, etc; ils effectuent eux-mêmes les démarches administratives que le personnel navigant, toujours en mouvement et bien

.../...

souvent analphabète, ne pourrait faire.

300. Dans les autres pays, en général, il existe des services sociaux institués par les grandes entreprises ou exercés par des organismes au sein ou en dehors de l'entreprise, l'aide sociale consiste, en grande partie, dans l'octroi de subsides aux travailleurs particulièrement nécessiteux (cf. Transports terrestres). Ces services sont organisés bénévolement, même dans les Pays où existent déjà - en dehors du cadre de l'entreprise - des institutions publiques de service social.
301. C'est surtout dans le secteur de la navigation intérieure qu'une organisation des services sociaux adaptés aux conditions de vie particulières du personnel navigant et de leurs familles est ressentie comme une nécessité.

CONSIDERATIONS FINALESA) HARMONISATION DES DISPOSITIONS CONCERNANT L'APTITUDE
PHYSIQUETRANSPORTS ROUTIERS

302. 1 - L'enquête montre que, dans les différents pays de la Communauté, la réglementation en la matière a déjà atteint un niveau important d'adaptation et d'homogénéité. Les raisons sont faciles à comprendre: la motorisation s'est répandue largement et atteint toutes les couches de la population, ce qui a amené l'opinion publique à s'intéresser à la sécurité de la circulation, ainsi qu'à l'activité exercée, dans le domaine international, en vue de l'unification, tout au moins des règles fondamentales contenues dans les différents codes de la route.
303. 2 - Toutefois, il paraît bon d'attirer l'attention sur les points suivants :
304. a) Les conditions d'aptitude physique à la conduite d'un véhicule ne sont pas réglementées dans tous les pays de la Communauté, par des dispositions spécifiques. Les appréciations étant par conséquent laissées à la discrétion de l'autorité, des situations semblables pourraient donc, en pratique, faire l'objet de solutions différentes.
305. D'autre part, le titre de capacité est une condition préalable d'une importance fondamentale telle que, soit en vue d'assurer la sécurité, soit en vue

de la libre circulation des travailleurs, il convient d'adopter une réglementation uniforme en la matière. Il est donc bon d'envisager que le genre d'aptitudes physiques requises soit établi au préalable par des dispositions qui devront réglementer, dans chaque pays, l'examen médical pour la délivrance ou la confirmation du titre de capacité.

306. La détermination des aptitudes requises devrait dépendre uniquement des qualités jugées absolument indispensables et chaque pays devrait avoir la faculté de perfectionner son choix.
307. b) Dans le cadre de la réglementation du contrat de travail, deux problèmes présentent une importance particulière: celui d'un nouvel examen médical en cas de contestation du jugement exprimé par le médecin d'entreprise et celui du remplacement de l'agent en cas d'incapacité professionnelle vu que les problèmes de la protection du travailleur n'ont pas trouvé une solution adéquate dans tous les pays de la Communauté.
308. Il semble donc qu'un progrès important pourrait être atteint dans l'harmonisation des réglementations si, pour ce qui est de ces deux problèmes, quelques principes communs pouvaient être adoptés, c'est-à-dire:
- a) procéder à un nouvel examen de la décision du médecin d'entreprise en cas de contestation du travailleur;
 - b) confier le nouvel examen à un collège de médecins;
 - c) utiliser le travailleur déclaré inapte pour ses fonctions dans des travaux compatibles avec ses conditions physiques, dans des postes disponibles de l'entreprise.

NAVIGATION INTERIEURE

309

1 - L'inégalité entre les situations existant dans les pays de la Communauté dérive du fait que l'activité en question joue un rôle économique différent dans chacun des pays; tantôt il est d'une importance extraordinaire, tantôt il est tout bonnement inexistant. Dès lors le problème de l'harmonisation des dispositions concernant l'aptitude physique requise en vue d'obtenir un titre de capacité apparaît sous un angle quelque peu différent: c'est-à-dire qu'il s'agirait d'harmoniser non pas seulement les réglementations existant dans tous les pays de la Communauté, mais plutôt les réglementations des pays où, pour les raisons déjà citées, l'activité de cette catégorie de transport a une importance considérable. Cependant, les résultats de l'enquête semblent être tels qu'il apparaît difficile d'envisager des propositions dûment motivées.

310

Il faut souligner aussi que le problème de la réglementation concernant les aptitudes physiques est beaucoup plus délicat et complexe dans ce secteur des transports que dans les transports routiers; en effet, les conditions objectives (milieu naturel, variété des moyens de navigation, etc.) dans lesquelles le personnel navigant exerce son activité sont particulièrement hétérogènes. Néanmoins, il faut espérer que l'examen au niveau de la Table Ronde apportera encore des précisions plus grandes et des données utiles en cette matière.

311

2 - Au contraire, pour ce qui est du contrat de travail, il ne semble pas que les réglementations présentent de grandes différences de situations; par conséquent, pour la navigation intérieure, ou tout au moins pour les entre-

prises qui pratiquent régulièrement les transports de ligne, il paraît possible, de proposer l'adoption des principes qui ont été envisagés pour les transports routiers, c'est-à-dire: procéder à un nouvel examen de la décision médicale, le confier à un organisme collectif, utiliser le travailleur inapte.

B) ELABORATION DE DISPOSITIONS MINIMALES DANS LE DOMAINE DE L'HYGIENE ET DE LA SECURITE DU TRAVAIL

312

1 - Dans le secteur des transports - ceci a déjà été noté au début - les problèmes de la sécurité et aussi, dans une certaine mesure, de l'hygiène du travail présentent des aspects particuliers d'une grande complexité, parce que les conditions de la protection physique du travailleur et de la protection générale des citoyens se mêlent étroitement (que l'on pense aux voyageurs, aux usagers de la route, aux zones riveraines, portuaires, etc.).

313

Dès lors, des raisons évidentes - en plus de celles déjà envisagées - conseillent de procéder à une enquête plus large sur les aspects multiples du sujet, avant de formuler des propositions précises concernant l'ensemble des dispositions minimales que les Pays de la Communauté devraient adopter.

Il appartiendra donc à la Table Ronde de rassembler des données et des éléments nouveaux sur la matière étudiée ainsi que d'illustrer les traits fondamentaux du problème, pour décider, finalement, s'il convient d'adopter des conclusions concrètes ou de proposer - et c'est l'avis du rapporteur - une nouvelle étude du problème même.

314

Toutefois, il paraît opportun dès à présent de délimiter approximativement la matière qui pourrait faire

l'objet d'une réglementation minimale commune et qui répondrait à des exigences essentielles et générales.

315

Pour l'hygiène du travail, la matière de la réglementation minimale commune pourrait concerner :

- a) les lieux de travail, de séjour et de repos (dimensions, aération, éclairage, chauffage, installations d'hygiène, etc.); le problème a évidemment une plus grande importance pour le personnel navigant affecté à des services d'une durée supérieure à une journée.
- b) le poste de travail (caractéristiques structurelles, aération, désonorisation, température)
- c) la limitation du poids pour les travaux de chargement et de déchargement effectués par un seul homme.

316

Pour la sécurité du travail, les points suivants pourraient être envisagés :

- a) dotation de moyens de protection individuelle (bouées, gants, imperméables, pour la navigation intérieure, imperméables et lunettes pour les transports terrestres, et en particulier pour les lignes régulières).
- b) transport de marchandises dangereuses (inventaire, unification du marquage).
- c) maladies professionnelles (unification de la liste, compte tenu des résultats déjà obtenus sur le plan communautaire par l'adoption d'une "liste européenne" des maladies professionnelles). Si l'on considère qu'il n'y a pas encore d'éléments suffisants sur ce sujet pour orienter les résolutions à adopter - c'est l'avis du rapporteur - il serait bon que, au cours des discussions de la Table Ronde, on indique

les modes et les critères fondamentaux pour une enquête médico-statistique concernant les maladies professionnelles propres au secteur des transports et basée sur des données beaucoup plus homogènes.

C) ORGANISATION DES SERVICES SOCIAUX

317

La nécessité d'organiser des services sociaux pour le secteur des transports sera sans aucun doute plus fortement ressentie si l'on considère la situation personnelle et familiale toute particulière où se trouvent les agents affectés au long courrier, obligés de s'absenter longtemps ou fréquemment de leur domicile habituel.

Cette situation se vérifie surtout pour la navigation intérieure des Pays qui, dans ce secteur, ont atteint un développement important. Il faut dire que c'est justement dans ces pays que les services sociaux sont organisés de façon satisfaisante. Il n'est donc pas particulièrement nécessaire que la Communauté agisse dans ce secteur pour promouvoir l'institution de services sociaux.

318

Au contraire, le problème reste posé pour le secteur de la navigation intérieure exercée surtout de façon artisanale ainsi que pour les transports routiers qui, eux aussi, effectuent des services long courrier.

319

Cependant, les données à ce sujet, offertes par l'enquête, ne semblent pas suffisantes pour indiquer des orientations sûres et précises. Il y a également une autre raison: la diversité des situations dans les différents pays de la Communauté (rôle économique de l'activité, importance numérique du personnel employé, déplacements, organismes qui oeuvrent dans le domaine de l'ai-

de sociale en général ou s'occupent spécialement des services sociaux, etc.) pourrait conseiller des solutions qui ne soient pas uniformes, mais qui se rapprochent des conditions concrètes de chaque pays en particulier (organisation créée au sein de l'entreprise ou par un groupe d'entreprise, organisation bénévole, d'initiative publique, liée à des organismes similaires, etc.)

320

Sur ce sujet également, il faut espérer que la Table Ronde apportera des éléments utiles.

Thème C: Hygiène et sécurité du travail

(Administrations des chemins de fer des pays de la CEE -
à l'exclusion des lignes privées et des lignes de
transport pour compte propre) (1)

1. Le présent rapport n'est qu'un premier document de travail, qui permettra cependant de dégager les bases d'études plus approfondies susceptibles d'offrir un intérêt en ce qui concerne la politique commune des transports. Au lieu de demander des rapports généraux à chaque administration des chemins de fer, on a préféré poser des questions précises. Cette méthode garantit une meilleure comparabilité des données fournies par les différentes administrations.
2. Le rapport n'étudie pas l'ensemble du personnel des chemins de fer, mais uniquement le personnel dit roulant, c'est-à-dire le personnel des engins de traction (locomotives et automotrices de toute espèce, y compris les véhicules routiers) et le personnel d'accompagnement (qui comprend surtout les chefs de train et les conducteurs).
3. La réglementation relative à l'aptitude et à la qualification des membres du personnel roulant est en rapport étroit avec les questions d'hygiène et de sécurité du travail.

(1) Les lignes qui ne relèvent pas de la compétence des administrations des chemins de fer sont traitées dans l'Annexe.

Ce point est traité dans le chapitre I. Le chapitre II contient des détails sur les questions d'hygiène du travail concernant le personnel roulant.

4. Par "hygiène du travail", on entend la partie de la médecine prophylactique dont le but est la protection contre les dommages causés à la santé qui sont inhérents à la profession. Enfin, le chapitre III expose les mesures destinées à assurer la sécurité du travail du personnel roulant. Par "sécurité du travail", on entend les mesures liées à la prévention des accidents du travail.

5. Dans cette étude, les chemins de fer sont désignés par les sigles suivants :

DB	DEUTSCHE BUNDESBAHN
SNCF	SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
SNCB	SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES
FS	FERROVIE DELLO STATO
NS	NV. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN
CFL	SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEM- BOURGEOIS

.../..

I

Dispositions concernant l'aptitude physique et mentale
à l'exercice de la profession

6. Lourd de responsabilités et souvent pénible, le service dans les chemins de fer requiert de tous les cheminots une aptitude et une qualification particulières. Pour certains emplois, les exigences doivent être très rigoureuses en raison des difficultés du travail ou des responsabilités spécialement importantes qu'ils comportent; pour d'autres, elles seront plutôt moyennes. Mais comme les cheminots changent assez souvent d'activité, ils doivent tous satisfaire à certaines exigences minimales. Les six administrations des chemins de fer ont donc évité des dispositions générales en matière d'aptitude physique. Différentes dans leur structure, ces dispositions ont un objectif identique. Juridiquement, ce sont des réglementations de l'administration des chemins de fer, mais elles sont en partie basées sur des lois. C'est ainsi que les DB appliquent l'ordonnance de 1957 relative aux conditions d'aptitude au service dans les chemins de fer, les FS la loi n° 425 du 26/5/1958 et les ateliers des NS la loi sur la médecine d'entreprise. Dans les différents pays, en outre, certaines réglementations ne s'appliquent pas exclusivement au personnel des chemins de fer, telles que les lois sur la protection de la jeunesse, les réglementations concernant les maladies professionnelles, les visites à l'embauchage de conducteurs de véhicules automobiles, etc. ont également une grande importance.

Visites médicales

7. Le personnel roulant des chemins de fer est, dans une très grande mesure, responsable de la sécurité du trafic ferroviaire. C'est pourquoi, les six administrations des chemins de fer se montrent particulièrement sévères au sujet de l'aptitude physique de cette catégorie de travailleurs, notamment, en ce qui concerne leur acuité visuelle, leur sensibilité chromatique et leur acuité auditive. Les FS étendent même leurs exigences à la taille des convoyeurs. Toutes ces normes contribuent évidemment à la protection du personnel intéressé, car elles visent à prévenir le surmenage professionnel et les dommages qu'il cause à la santé. Les six administrations soumettent les candidats à un examen avant leur embauchage (visite d'embauchage). En outre, le personnel de toutes ces administrations est soumis à d'autres visites en cours d'activité (visites périodiques). En ce qui concerne ces dernières, la réglementation diffère d'une administration à l'autre. Les visites périodiques ont lieu :

9. DB : tous les cinq ans, particulièrement sur l'acuité visuelle et l'acuité auditive. Tous les 3 ans pour les conducteurs des engins de traction et pour les gardes de trains "marchandises", après la 54ème année.
- SNCF : tous les deux ans, une visite générale, avec consultation de médecins spécialistes si besoin est.
- SNCB : tous les deux ans, examen de l'acuité visuelle.
- FS : à la fin des 45e, 50e, 53e, 56e, 58e et 60e années, et en outre tous les quatre ans, une radioscopie.

NS : tous les cinq ans, une visite générale, avec consultation de spécialistes, si besoin est, à 50 ans, trois ans après la dernière visite, à 55 ans, deux ans après la dernière visite.

CFL : tous les cinq ans pour le personnel des engins de traction, tous les six ans pour les convoyeurs qui doivent également observer les signaux.

10. Toutes les administrations contrôlent également l'aptitude au moyen d'examens appropriés lorsqu'une maladie, un accident ou d'autres causes ont pu faire naître des doutes à son sujet.

Médecins des chemins de fer

11. Les six administrations font appel à leurs propres médecins (médecins des chemins de fer) pour ces visites. Ceci n'exclut pas que l'avis de médecins spécialistes libres ou de cliniques puisse être sollicité en cas de besoin.

Frais

12. Les frais occasionnés par les visites d'embauchage et les visites périodiques sont supportés par les administrations des chemins de fer.

Contrôle

13. Quelques administrations ont confirmé expressément que les visites médicales font l'objet d'un contrôle opéré soit par les services dans lesquels les assujettis sont embauchés ou occupés (DB), soit par le service

du personnel (CFL), soit par le service médical des chemins de fer (NS). Mais comme ces visites sont accomplies dans tous les pays par des médecins des chemins de fer qui doivent utiliser à cette fin des formulaires, et que les dates des visites périodiques sont inscrites sur fiches ou dans des registres, on peut admettre que le contrôle des visites médicales est suffisant.

14. Comme l'aptitude mentale, c'est-à-dire la possibilité de faire face aux tâches professionnelles et aux situations particulières imprévues est d'une importance capitale pour certaines catégories de cheminots en ce qui concerne la sécurité du trafic, les administrations des chemins de fer font appel aux méthodes de la psychologie et soumettent notamment le personnel roulant à des examens psychotechniques d'aptitude. Dans les six administrations, les conducteurs d'engins de traction doivent subir de tels examens avant d'être autorisés à exercer leurs fonctions. Pour les autres membres du personnel roulant, les dispositions diffèrent. Dans toutes les administrations, à l'exclusion des CFL, les examens sont pratiqués par des psychologues des chemins de fer, parfois aussi par des médecins des chemins de fer ayant reçu une formation spéciale (FS); les CFL ont recours à un institut d'Etat.

Perte d'aptitude

15. Dès qu'un cheminot ne possède plus l'aptitude physique requise pour son service, il en est retiré. Il obtient alors, s'il n'est pas devenu inapte à tout service, une autre occupation compatible avec son aptitude physique. En pareil cas, certaines administrations assument même parfois la rééducation professionnelle de l'agent afin de rendre possible son passage à une autre activité.

Age minimum

16. En général, l'aptitude physique et l'aptitude mentale ne sont pas seules déterminantes pour l'admission au poste de conducteur d'engins de traction; la plupart du temps, un âge minimum est imposé. Les réglementations applicables en la matière sont les suivantes :

17. DB : 21 ans
SNCF : Aucune disposition particulière;
il faut seulement avoir atteint 18 ans pour faire partie du personnel permanent. En pratique, les conducteurs d'engins de traction ont au moins 21 ans.
SNCB : 21 ans
FS : 18 ans
NS : 20 ans
CFL : 25 ans;
21 ans pour les chauffeurs de camions de transport de marchandises.

Age maximum

18. Aucune administration n'impose un âge maximum. S'ils y sont physiquement aptes, les conducteurs d'engins de traction ainsi que les convoyeurs peuvent exercer leur emploi jusqu'à l'âge prescrit pour la retraite. Il existe cependant des dispositions fixant un âge-limite (DB: 45 ans) pour l'accès à ces emplois.

II

Hygiène du travail

19. Ce chapitre expose les mesures prises par les administrations des chemins de fer en vue d'améliorer le bien-être du personnel roulant et de remédier aux déficiences existant en matière de protection sanitaire et d'hygiène du travail.

Poste de travail

- 20 . Si l'on veut tenir le plus grand compte possible de la tension physique et intellectuelle considérable à laquelle les agents sont soumis dans l'exercice de leurs fonctions, il importe tout particulièrement de prendre en considération l'aspect "hygiène du travail" dans l'aménagement des postes de travail du personnel roulant. Les administrations des chemins de fer ont pris de multiples mesures dans ce domaine, tant en améliorant le matériel existant qu'en étudiant de nouveaux types de véhicules. Elles nous ont fait parvenir les renseignements suivants :

21. DB : La prise en considération de l'aspect "hygiène du travail" dans l'aménagement des postes de travail est basée sur une multitude de directives internes. Il s'agit surtout des mesures suivantes :

Poste de conduite des engins de traction

rembourrage des sièges par ressorts à languette; installation d'armoires-vestiaires; fourniture de pelles plus légères aux chauffeurs; installation de dispositifs de chauffage dans le plancher; installation de lanterneaux dans les vieilles locomotives;

équipement du poste de conduite avec des vitres de sécurité; installation d'accoudoirs aux fenêtres du poste de conduite; dispositifs de distribution d'eau de toilette propre sur les locomotives.

Mesures d'insonorisation.

22.

Conduite plus aisée grâce à l'installation de servo-moteurs.

Installation de nouveaux dispositifs de manoeuvre par air comprimé, du couvercle des soutes à eau; ces dispositifs sont actionnés depuis le poste de conduite des locomotives à vapeur, ce qui supprime l'escalade du tender sous les caténaires.

Porte de foyer manoeuvrée par air comprimé; fermeture de la trémie à charbon; installation de marchepieds en treillage offrant toute garantie de sécurité.

Fourgons.

23.

Les exigences de l'hygiène du travail sont respectées dans une mesure qui varie d'un type de fourgon à l'autre, des améliorations étant continuellement réalisées sur les nouveaux modèles, p.ex. aménagement d'une toilette spacieuse avec grand lavabo et réserve d'eau de 300 litres (100 litres par homme).

Lors de l'étude et de la construction d'engins de traction, il est largement tenu compte des considérations d'hygiène. L'intervention du médecin-chef de la DB ou du médecin chargé de la protection du travail

est prescrite. Il n'existe pas de directives ou de normes générales; la conception du siège du conducteur et du tableau de bord des engins de traction est déterminée, au point de vue de l'hygiène du travail, par les particularités des différents modèles.

24. SNCF : Il existe des dispositions détaillées en ce qui concerne le poste de conduite des engins de traction. Elles ont trait en particulier aux points suivants :
- emplacement du poste de conduite à l'intérieur de l'engin de traction, considéré en fonction de la nécessité d'assurer la protection des occupants en cas de collision;
 - conception des portes donnant accès au poste de conduite et des portes intérieures,
 - conception du siège, du tableau de bord, de l'éclairage, de l'aération, du chauffage, des fenêtres, des pare-soleil, des rideaux, des compartiments prévus pour les vêtements et la nourriture, etc..
- Les normes d'hygiène reconnues sont partout appliquées.

25. SNCF : La conception de l'aération, de l'éclairage et du chauffage des nouveaux modèles fait l'objet de contrôles particuliers.
- Il existe des normes concernant la climatisation du poste de conduite.
- Une circulation d'air forcée améliore l'aération en été comme en hiver.

L'insonorisation est particulièrement soignée ainsi que la conception des sièges, du tableau de bord et des dispositifs pare-soleil.

26. FS : Toutes les dernières locomotives électriques sont dotées de lavabos. Les nouveaux fourgons comportent un W.C. avec cabinet de toilette.

Les règles de l'hygiène générale sont appliquées lors de l'étude de nouveaux types d'engins de traction à laquelle des médecins experts collaborent le cas échéant. Les normes des bulletins de l'UIC concernant la conception du siège des conducteurs et du tableau de bord sont respectées.

27. NS : Depuis 1960, le service médical des chemins de fer collabore à l'étude et à la réalisation des sièges des conducteurs et à la conception des instruments de manoeuvre du poste de conduite.

En ce qui concerne l'éclairage des postes de conduite, on s'efforce d'obtenir un éclairage réglable des différents instruments. Il existe des dispositions extrêmement détaillées relatives à la conception des sièges du poste de conduite et à la disposition du tableau de bord, ainsi qu'au chauffage, à l'aération et à l'insonorisation. Des études ont été récemment entreprises au sujet de l'influence des vibrations, en particulier sur les locomotives diesel électriques.

CFL : Il n'existe pas de dispositions particulières en matière d'hygiène au lieu du travail. Les CFL se conforment dans ce domaine aux conditions imposées aux engins de traction par les administrations des chemins de fer des pays voisins.

Lieux d'hébergement et de repos

28. Les six administrations des chemins de fer mettent à la disposition du personnel des lieux d'hébergement et de repos pendant les périodes de repos en dehors du domicile. Les besoins en installations de cette nature sont fonction de l'étendue des différents réseaux. Quelques administrations ont publié des dispositions particulières pour la conception et l'entretien de ces lieux, d'autres n'ont aucune disposition de ce genre, mais les règles générales de l'hygiène en matière de dimensions des pièces, d'approvisionnement en eau potable, d'aération et d'éclairage, d'équipement, de nettoyage, de désinfection, etc. sont néanmoins respectées.

Ravitaillement

29. Toutes les administrations des chemins de fer, à l'exception des CFL, ont prévu des cuisines ou des réfectoires dans leurs services d'une certaine importance. La situation se présente comme suit:

DB : Dans les cuisines et cantines, le personnel obtient à des prix réduits (parce que la DB verse une subvention) des repas froids et chauds et des boissons, ainsi que d'autres denrées destinées à la consommation immédiate. De telles installations existent dans presque

toutes les gares de correspondance. En outre, tous les lieux d'hébergement comportent des installations permettant de réchauffer les repas et boissons apportés.

Depuis peu, l'utilisation de distributeurs automatiques de mets et de boissons se répand même en dehors des lieux de restauration précités.

Le personnel roulant obtient une indemnité compensatrice.

Par grandes chaleurs et par grands froids, le personnel reçoit des boissons rafraîchissantes ou chaudes; en cas d'utilisation dans des conditions extraordinaires (catastrophes), il reçoit également des repas gratuits (et non pas le seul personnel des trains de secours mis en ligne à cette occasion).

30. SNCF : Le personnel roulant a la possibilité de consommer des repas chauds aux heures de repas normales dans les cantines existantes. En outre, les restaurants permettent aux agents de préparer leur propre repas au moyen de la nourriture qu'ils auraient apportée.

Le personnel roulant reçoit une indemnité de séparation spéciale.

Par grandes chaleurs ou par grands froids, les gares de passage distribuent des boissons rafraîchissantes ou chaudes.

En cas de catastrophe, le personnel des trains de secours reçoit un ravitaillement spécial.

31. SNCB : Il existe des cantines et des restaurants, auxquels le personnel peut s'adresser dans toutes les gares d'escale.
Le personnel des trains de secours est ravitaillé par le train de secours si son utilisation se prolonge.
32. FS : Il existe des cantines dans tous les services importants. En outre, les buffets de toutes les gares sont tenus d'accorder des conditions spéciales aux agents des chemins de fer qui y prennent leurs repas. Quelques engins de traction utilisés sur de longs trajets, sont pourvus d'installations permettant de réchauffer la nourriture emportée.
Lorsque les conditions atmosphériques sont particulièrement défavorables, l'administration distribue des boissons et de la nourriture.
33. NS : Il existe des cantines, qui ne vendent pas de boissons alcoolisées, où le personnel peut se procurer des boissons et de la nourriture à des prix réduits.
Par grands froids, de la nourriture chaude est distribuée gratuitement pendant la nuit. En cas de catastrophe, un ravitaillement spécial est prévu d'après les besoins.
34. CFL : Le personnel dispose de lieux de séjour et d'hébergement, où il a la possibilité de réchauffer la nourriture qu'il a apportée.
Des indemnités compensatrices particulières sont accordées.
Par grandes chaleurs, le personnel reçoit

gratuitement des boissons rafraîchissantes.
En cas de catastrophe, il est ravitaillé
gratuitement.

Vêtements de travail

35. Deux administrations des chemins de fer (DB, NS) nous ont fait savoir que le service médical des chemins de fer collabore à la conception des vêtements de travail afin de tenir compte de certaines exigences de l'hygiène. Il est accordé une attention toute particulière à la perméabilité à l'air des étoffes utilisées et à l'innocuité des couleurs employées. On veille aussi à ce que les vêtements de travail --(ainsi que les vêtements de protection) assurent le maximum de protection et de bien-être, compte tenu des conditions existant sur le lieu du travail. Aux FS, l'avis du service de santé (des chemins de fer ?) est recueilli.

Lunettes solaires

36. Les administrations nous ont donné les renseignements suivants :
- DB : Il est distribué gratuitement au personnel des engins de traction :
- a) des lunettes en nylon avec verres teintés aux conducteurs de locomotive, aux conducteurs d'autorail et à leurs aides;
 - b) des visières en cellon aux chauffeurs de locomotive.
37. SNCF : Les conducteurs d'engins de traction (excepté ceux des locomotives à vapeur) qui ne sont pas obligés de porter des verres correcteurs

reçoivent des lunettes à lentilles polarisées. Les conducteurs d'engins de traction dont l'acuité visuelle est insuffisante reçoivent gratuitement deux paires de lunettes à verres correcteurs et une applique solaire.

Les conducteurs de locomotives à vapeur reçoivent des lunettes protectrices à verres non teintés, entourées d'un bourrelet en caoutchouc et destinées à protéger les yeux contre la poussière, les scories, etc..

38. SNCB : Les conducteurs de locomotives électriques et de locomotives diesel ainsi que les conducteurs de camions reçoivent des lunettes solaires. Les conducteurs et les chauffeurs de locomotives à vapeur reçoivent des lunettes protectrices.
39. FS : L'administration ne distribue pas de lunettes solaires parce qu'elle estime que l'emploi de lunettes à verres teintés pourrait fausser la lecture des signaux lumineux.
40. NS : Toute paire de lunettes solaires achetées par un agent chargé du service de sécurité, qui a l'intention de les utiliser dans l'exercice de ses fonctions est immédiatement contrôlée par l'ophtalmologue des NS. Celui-ci juge si ces lunettes répondent aux exigences. Dans l'affirmative, elles sont pourvues d'un signe particulier.
41. CFL : Des lunettes solaires sont mises à la disposition des conducteurs de véhicules sur rails et de camions.

Logements

42. Aucune administration n'applique des dispositions particulières au personnel roulant en matière d'acquisition de logements; ces agents bénéficient des mêmes aides que les autres cheminots. Cependant, le personnel roulant jouit d'une certaine priorité auprès de quelques administrations. Certaines catégories de personnel roulant qui doivent être disponibles à tout instant, pour raisons de service, (pour des trains de secours par exemple) peuvent bénéficier d'un régime spécial.

Usure physique, invalidité anticipée.

43. Il n'est pas possible de répondre avec certitude à la question de savoir si le personnel roulant fait partie des catégories professionnelles dont le travail entraîne une usure physique relativement rapide. On a de nombreuses raisons de penser que tel n'est pas le cas, bien que la sévérité particulière des conditions d'aptitude (acuité visuelle, sensibilité chromatique, acuité auditive) et la difficulté de trouver à un âge avancé un autre emploi après avoir été déclaré inapte au service des trains imposent une cessation d'activité précoce. Les différentes administrations nous ont donné les renseignements suivants :

44. DB : On ne possède pas de données statistiques sûres concernant ce problème. En tout cas, les médecins estiment que l'on ne peut jusqu'à présent prouver médicalement l'existence d'une relation de cause à effet entre le service et l'usure prématurée.

45. SNCF : Les conducteurs qui ont au moins 25 années de service, dont 15 sur les engins de traction, peuvent demander leur retraite à l'âge de 50 ans (c'est-à-dire 5 ans plus tôt que les autres agents), pour lesquels l'âge minimum est de 55 ans).
46. SNCB : Le personnel roulant peut demander sa retraite à 55 ans au lieu de 60. La pension est alors calculée sur une base plus favorable que pour les autres agents.
47. FS : Les examens radioscopiques indiquent que le personnel des engins de traction est moins sujet que les autres catégories de travailleurs aux affections des voies respiratoires. Par contre, les convoyeurs y sont très sensibles, ainsi qu'aux affections rhumatismales et aux troubles digestifs.
48. NS : Le personnel de traction appartient aux catégories de travailleurs qui ont le plus élevé pourcentage de mises à la retraite pour incapacité au service.
49. CFL : Il existe une réglementation semblable à celle de la SNCF et de la SNCB en ce qui concerne les possibilités de retraite anticipée.

III

Sécurité du travail

50 Du point de vue de la protection du travail,
la situation est, grosso modo, identique dans toutes les
administrations des chemins de fer de la C.E.E.. Elles
51 sont tenues de prévoir des installations et de prendre
des dispositions propres à prévenir les accidents du tra-
vail; les cheminots doivent se comporter dans l'exercice
de leurs fonctions conformément aux règles de la préven-
tion des accidents du travail.

Dispositions relatives à la prévention des accidents du
travail

52 Dans les six administrations, il existe des
dispositions relatives à la prévention des accidents du
travail. Juridiquement, il s'agit là de réglementations
administratives. Leur base juridique se trouve (évidem-
ment) dans des lois; elles reprennent aussi parfois le
contenu de textes législatifs.

Dispositions spéciales relatives à la prévention des
accidents de travail

53 Le personnel roulant fait partie des catégories
de travailleurs les plus exposées aux accidents. Les six
administrations des chemins de fer en ont tenu compte en
édicteant un grand nombre de dispositions spéciales pour
la prévention des accidents de travail; parmi lesquelles
nous retiendrons les suivantes :

54 Dispositions relatives au comportement des agents

manipulant des outils et des appareils,
 utilisant le courant électrique,
 travaillant à proximité d'installations de la voie,
 en service d'accompagnement et en service de manoeuvre,
 manipulant des gaz liquéfiés, des acides, des lessives et des matières radioactives,
 montant dans les véhicules ou en descendant,
 attelant et dételant les véhicules, etc..

Fréquence des accidents

56

A la question de savoir si la fréquence des accidents survenant au personnel roulant était relativement élevée, ou faible, ou moyenne, les administrations des chemins de fer ont fourni des réponses différentes. Afin d'obtenir des données utilisables, la fréquence des accidents frappant cette catégorie d'agents a été rapportée à la fréquence moyenne des accidents pour l'ensemble du personnel d'une administration. Il en résulte le tableau suivant (la diversité des méthodes de calcul exclut toute comparaison à l'intérieur des différentes administrations) :

57

DB : Ensemble du personnel
 Personnel des engins de traction
 Convoyeurs

58

SNCF : Ensemble du personnel
 Personnel des engins de traction
 Convoyeurs

- 59 SNCB : Ensemble du personnel
Personnel des engins de traction
Convoyeurs
- 60 FS : Ensemble du personnel
Personnel des engins de traction
Convoyeurs
- 61 NS : Ensemble du personnel
Personnel des engins de traction
Convoyeurs
(Les NS n'incluent pas dans leurs statistiques les accidents de trajet.
- 62 CFL : Ensemble du personnel
Personnel des engins de traction
Convoyeurs
(A la CFL, la fréquence des accidents des convoyeurs (comme aux DB, SNCF et NS) est supérieure à celle du personnel des engins de traction, mais la fréquence des accidents de l'ensemble du personnel est encore supérieure.

63 Ce tableau appelle les remarques suivantes :

- a) dans toutes les administrations des chemins de fer, la fréquence des accidents du travail est différente pour le personnel des engins de traction et pour les convoyeurs;
- b) à la DB, à la SNCF, aux FS, aux NS et aux CFL, la fréquence des accidents survenant au personnel de la traction est inférieure à la fréquence moyenne des accidents survenant à l'ensemble du personnel, elle lui est très légèrement supérieure à la SNCB,

c) a la DB, à la SNCF et aux NS, la fréquence des accidents survenant aux convoyeurs est sensiblement supérieure à celle des accidents frappant le personnel de la traction, et sensiblement supérieure aussi à la moyenne enregistrée pour l'ensemble du personnel; à la SNCB et aux FS, les convoyeurs ont une fréquence d'accidents sensiblement moindre que le personnel de la traction et que la moyenne de l'ensemble du personnel.

Causes d'accidents

64 Il est intéressant de savoir si les accidents du travail survenant au personnel roulant sont dus surtout à des causes techniques ou à la carence humaine. La DB, la SNCF, la SNCB, les FS et les CFL sont d'accord pour dire que la carence humaine constitue la principale cause d'accident. Comme genres d'accidents les plus fréquents, ils citent :

montées et descentes imprudentes
chutes hors du véhicule
penchements exagérés hors du véhicule
glissades sur les marchepieds
blessures encourues en manoeuvrant les véhicules
corps étrangers dans les yeux. les

65 Les NS indiquent qu'il conviendrait d'envisager d'enrober d'une matière élastique les arêtes vives dans le poste de conduite des engins de traction.

Moyens utilisés en vue de la prévention des accidents du travail

66 Les administrations des chemins de fer ont

conçu tout un éventail de moyens destinés à l'instruction du personnel en vue de la prévention des accidents du travail. Elles déclarent utiliser de préférence les procédés suivants:

- 67 DB : Entretien des supérieurs hiérarchiques et des services de sécurité avec les agents, (informations données pendant des cours et des réunions de personnel, brochures instructives, calendrier pour la prévention des accidents, appels à la prudence, panonceaux, papillons, affiches, séries de diapositives, films fixes, films, journées de propagande, concours.
- 68 SNCF : Règlements et notes de service, conseils, entretiens, réunions, questions-tests, parrainages, panneaux, affiches et slogans.
- 69 SNCB : Livrets de sécurité, discussions, avertissements, concours.
- 70 FS : Instructions données pendant les cours de formation professionnelle, films.
- 71 NS : Diagrammes, panneaux d'information, entretiens.
- 72 CFL : Organisation régulière de cours d'information.

73 Cette énumération n'est certainement pas complète, mais elle montre que les administrations des chemins de fer s'efforcent assidûment de prévenir les accidents du travail.



AnnexeRemarque générale

Le rapport établi pour les chemins de fer ne concerne que les administrations centrales de l'Etat citées en page 84 du rapport.

Dès lors les Chemins de Fer d'une autre nature (pour autant qu'ils existent) et qui sont également propriétés de l'Etat, ainsi que les Chemins de Fer qui ne relèvent pas de l'Etat, qui sont services publics ou non (par exemple : les voies privées) n'ont pas été pris en considération. En droit allemand, ces Chemins de Fer sont soumis à la surveillance des autorités publiques (paragraphe 5 de la Loi générale sur les chemins de fer).

En ce qui concerne l'hygiène et la sécurité du travail, les dispositions du droit général en cette matière ainsi que les prescriptions des organisations professionnelles compétentes sont d'application.

