



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 au 20 novembre 2026

Point 1 : Tour d'horizon des faits nouveaux dans le domaine du transport aérien
1.2 : Le transport aérien vu par le plan stratégique à long terme de l'OACI : propulser l'aviation à l'horizon 2050

**S'APPUYER SUR LES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'OIT
ET DE L'OACI EN MATIÈRE DE TRAVAIL ET DE QUESTIONS SOCIALES
POUR ASSURER LA PÉRENNITÉ DES EFFECTIFS**

[Note de travail présentée par les Nations Unies – l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et l'Aviation Services Association (ASA World)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

S'appuyant sur les fondements posés par les trois précédentes Conférences mondiales de transport aérien ainsi que par les Conclusions et recommandations de l'Organisation internationale du Travail (OIT) de 2023 pour le secteur de l'aviation civile, la présente note appelle à renforcer et à approfondir la collaboration entre les deux organes de réglementation des Nations Unies pour garantir la cohérence des politiques et gagner en efficacité en étant « unis dans l'action », sans laisser aucun pays de côté. En 2022, l'OIT et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont signé un accord de coopération qui arrivera à expiration en mars 2027. Le renouvellement de l'accord OIT-OACI 2022-2027 et le renforcement de cette collaboration permettraient de garantir la cohérence des politiques et de fournir aux États membres, aux travailleurs et à l'industrie de l'aviation des orientations plus équilibrées et plus complètes sur les questions sociales et liées au travail.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) demander aux États membres de rappeler, de réaffirmer et de s'appuyer sur les principes et recommandations relatifs aux questions sociales et au travail adoptés par les précédentes Conférences mondiales de transport aérien ainsi que dans les Conclusions et recommandations de l'OIT de 2023 pour le secteur de l'aviation ;
- b) demander à l'OACI de prendre des mesures efficaces et d'accorder une priorité élevée au renouvellement de l'accord OACI-OIT avant son expiration, notamment en élaborant un plan de travail conjoint fondé sur le nouvel accord ; et

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'OIT.

c)	autoriser l'OACI à travailler avec l'OIT sur les questions liées à l'accord et à la pérennité des effectifs, notamment l'attraction et la rétention des effectifs du secteur de l'aviation, la planification d'une transition juste et les grandes préoccupations en matière de sécurité et de santé au travail, comme les temps de travail et de repos.
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i> et <i>Aucun pays laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Ne s'applique pas.
<i>Références :</i>	ATConf/7-WP/1 , ATConf/7-WP/2 et ATConf/7-WP/4 Résolution A42-24 de l'Assemblée : <i>Prochaine génération de professionnels de l'aviation – Développement des talents dans le domaine de l'aviation</i> , 2025. OIT, Conclusions et recommandations sur la promotion du travail décent visant à façonner un relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile, 2023. A42-WP/205 A41-WP/354 Accord entre l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation de l'aviation civile internationale , 15 mars 2022. ATConf/6 : Rapport (Doc 10009), 2013. ATConf/5 : Rapport (Doc 9819), 2003. ATConf/4 : Rapport (Doc 9644), 1994.

1. CONTEXTE ET ANTÉCÉDENTS DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX QUESTIONS SOCIALES ET AU TRAVAIL

1.1 L'Organisation internationale du Travail (OIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer les normes régissant le « monde du travail ». Grâce à sa structure tripartite unique en son genre, l'OIT permet aux travailleurs, aux employeurs et aux 187 États membres de faire entendre leur voix sur un pied d'égalité, afin que leurs points de vue soient fidèlement pris en compte dans l'établissement des normes du travail et l'élaboration des politiques et programmes. La première fois que l'OIT a examiné des questions relatives à l'aviation civile – il s'agissait de la généralisation de la réduction de la durée du travail – remonte à [1938](#).

1.2 En 2023, l'OIT a organisé une [Réunion technique sur le relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile](#). Celle-ci a adopté des [Conclusions et recommandations](#), notamment à l'intention des mandants tripartites de l'OIT, ainsi que des mesures visant à renforcer et à intensifier la collaboration entre l'OIT et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), parmi lesquelles :

- a) « renforcer la coordination, les synergies et la coopération avec les organisations multilatérales pertinentes, en particulier l'OACI, y compris la *Prochaine génération de professionnels de l'aviation*, et poursuivre l'application de l'*Accord OIT-OACI au-delà de 2027*, en y ajoutant un nouveau domaine d'intérêt commun intitulé « *décarbonisation et transition juste* », afin de promouvoir la cohérence des politiques et de faire participer les partenaires sociaux concernés »
- b) « en collaboration avec l'OACI, faciliter l'organisation d'un atelier avec les partenaires sociaux afin d'explorer les priorités et les difficultés en matière de planification d'une transition juste dans le secteur de l'aviation et décider de toutes

autres actions stratégiques, mesures et possibilités en vue d'une coopération tripartite »

- c) *« collaborer avec l'OACI, dans le cadre de consultations avec les mandants tripartites et en vertu de l'Accord OIT-OACI, afin de déterminer s'il est nécessaire de mettre en place des normes sociales et du travail propres au domaine de l'aviation, en particulier en ce qui concerne les principaux aspects de la sécurité et de la santé au travail, tels que les temps de travail et de repos. »*

1.3 L'OACI joue un rôle central dans la sécurité de l'aviation internationale depuis 80 ans, collaborant avec 193 États membres pour élaborer les normes, les outils et les partenariats qui garantissent chaque année la sécurité de milliards de passagères et passagers. En 2026, la septième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/7) formulera des recommandations sur les orientations politiques et l'harmonisation du cadre réglementaire pour le développement durable du transport aérien international, ainsi que sur les futures mesures que devront prendre les États et l'OACI, en s'appuyant sur les bases jetées par les trois précédentes Conférences mondiales de transport aérien.² En outre, le Secrétariat de l'OACI a fait de « la capacité organisationnelle et la pérennité des effectifs » une priorité pour renforcer la supervision réglementaire et les cadres institutionnels.³

1.4 En ce qui concerne les *principes relatifs aux questions sociales et du travail*, ces conclusions et recommandations constituent les bases établies par les trois précédentes Conférences mondiales de transport aérien :

- a) La Conférence (ATConf/4) a reconnu que *« tout changement dans l'approche réglementaire applicable au transport aérien international devrait prendre en compte les intérêts de toutes les parties intéressées de l'industrie, y compris les transporteurs aériens [...], les aéroports, les intermédiaires fournisseurs de service et les employés. »*⁴
- b) La Conférence (ATConf/5) :
 - a. a conclu que *« la libéralisation peut avoir diverses incidences pour les travailleurs, qui devraient continuer à participer comme parties prenantes importantes pour le développement de l'industrie du transport aérien. Les États devraient observer et respecter la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, et prendre les mesures nécessaires pour promouvoir le dialogue social avec la participation active des travailleurs, comme moyen de trouver des solutions novatrices et socialement responsables. »*⁵
 - b. a aussi adopté la « Déclaration de principes mondiaux pour la libéralisation du transport aérien international », qui établit :
 - i. en Principe général que *« 1.1 l'OACI et ses États contractants, en concertation avec le secteur du transport aérien et les autres parties prenantes de l'aviation civile, s'appliqueront à faire en sorte que le transport aérien international continue de se développer d'une manière qui : [...] prenne dûment en considération les intérêts de toutes les parties directement concernées, notamment les transporteurs aériens et les autres exploitants, [...], les aéroports, les collectivités locales, le personnel [...] »*

² ATConf/7-WP/1, par. 1.2.

³ ATConf/7-WP/4, par. 2.2.(c).

⁴ Doc 9644 ATConf/4, Recommandation par. 4.1, alinéa 1(g)(7). Voir également : Conclusions aux alinéas 2.2.5.1 et 2.2.6.1.

⁵ Doc 9819 ATConf/5, Conclusion 1.1.3.1(f).

- ii. que « 5.2 La coopération entre les États facilite la libéralisation et prévient les conflits, spécialement en ce qui concerne les questions de politique ou de législation sur la concurrence et les conditions d'emploi intéressant le transport aérien international. »

c) La Conférence (ATConf/6) a adopté les conclusions et recommandations suivantes :⁶

- a. « La libéralisation est un moyen et un processus, non une fin. L'objectif de l'évolution de la réglementation est de créer un environnement propice dans lequel le transport aérien international peut se développer et s'épanouir de façon ordonnée, efficace, économique et durable, sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en respectant les normes sociales et les normes du travail. »
- b. « que l'OACI entreprenne l'élaboration d'un accord international sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des préoccupations de sécurité et de sûreté, du principe de réciprocité, de la nécessité de permettre une adaptation graduelle et progressive, avec des sauvegardes, de la nécessité de tenir compte des expériences régionales, des exigences des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre. »

2. ANALYSE

2.1 Les coûts de main-d'œuvre, la productivité et la durabilité sociale sont au cœur de la compétitivité et de la réussite de tout transporteur ou de toute entreprise du secteur de l'aviation. Par conséquent, les cadres réglementaires et institutionnels doivent évoluer de manière à être adaptables et cohérents, et à répondre aux enjeux de durabilité sociale et de développement économique de l'aviation et de ses écosystèmes de main-d'œuvre. En outre, en matière de capacité organisationnelle et de durabilité socialement responsable, les efforts visant à attirer et à retenir efficacement les effectifs devraient s'appuyer sur le renforcement des stratégies sociales, du travail et de développement du capital humain, par le biais du « travail décent » et des Principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT.

2.2 Le secteur de l'aviation s'engage à rester l'un des modes de transport les plus sûrs. Mais pour attirer les travailleurs et les encourager à rester dans le secteur, les perspectives de carrière ainsi que les conditions de travail devraient être compétitives et favoriser le travail décent. Bien que le secteur de l'aviation crée de nombreux emplois décents, de nouvelles améliorations restent nécessaires en matière de sécurité et de santé au travail et de conditions de travail, ainsi que de prévention et de gestion de la violence et du harcèlement sur le lieu de travail. Tout en reconnaissant les particularités du secteur de l'aviation civile, il est primordial de garantir le travail décent pour attirer et retenir les travailleurs peu ou hautement qualifiés et préserver l'emploi, notamment en réaffirmant la pertinence constante de la relation de travail en tant que moyen d'apporter certitude et protection juridique aux effectifs.

2.3 Il faut une approche centrée sur l'humain pour promouvoir le travail décent et investir dans la formation, le développement des compétences et l'apprentissage tout au long de la vie. Pour continuer à garantir des normes élevées de sécurité et de qualité, il est nécessaire d'évaluer les besoins du marché du travail et de remédier aux pénuries de compétences par la reconversion et le perfectionnement professionnels. Il faut pour cela analyser les meilleures pratiques en matière de reconnaissance transfrontalière des compétences, de certification professionnelle, d'apprentissage et de formation tout au long de la vie, ainsi que mettre en place des mécanismes de collaboration tripartite. Cela contribuera à

⁶ Doc 10009, Conclusion 2.1.3.1 (b) et Recommandation 2.2.4(d).

restaurer l’attractivité du secteur et à promouvoir une plus grande diversité des effectifs, tout en garantissant la sécurité des activités. Des mécanismes de financement public pourraient soutenir ces objectifs.

3. CONCLUSION

3.1 Depuis la précédente Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), la pandémie de COVID-19 et les tensions géopolitiques ont affecté le rythme des mesures de réglementation économique susceptibles de conduire à une plus grande libéralisation. L’attraction et la rétention des effectifs, le travail décent ainsi que des environnements de travail sûrs et sains sont étroitement liés aux mesures de réglementation économique, à la pérennité des entreprises, à la rentabilité et à la sécurité des activités.

3.2 Dans le cadre de sa contribution à l’analyse par l’OACI des questions sociales et liées au travail, l’OIT a toujours préconisé une approche fondée sur le « travail décent », que ce soit lors des précédentes Conférences mondiales de transport aérien (ATConf), des Assemblées, des groupes de travail informels du Conseil, d’un Sommet sur l’égalité des genres dans l’aviation, des réunions de la prochaine génération de professionnels de l’aviation (NGAP) ou des réunions du Groupe d’experts sur la réglementation du transport aérien. L’OIT serait favorable à la poursuite et à l’approfondissement de la collaboration sectorielle avec l’OACI dans le cadre d’un accord OIT-OACI renouvelé.

— FIN —