



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal (siège), 16 au 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

**3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires
de l'aviation novateurs pour le transport aérien international**

**MODÈLE D'ARTICLE SUR LES « QUESTIONS SOCIALES ET DU TRAVAIL »
DANS LES NOUVEAUX TASA POUR PROMOUVOIR UNE LIBÉRALISATION
SOCIALEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

[Note de travail présentée par l'organisation des Nations Unies – Organisation internationale
du Travail (OIT), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF),
la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les garanties sociales ne peuvent être dissociées de celles liées au travail et vont de pair avec une libéralisation progressive, ordonnée et durable du transport aérien international. À la lumière des conclusions et recommandations adoptées lors de précédentes Conférences mondiales de transport aérien, certains États membres et organismes régionaux ont inclus dans de récents accords sur les services aériens (ASA) des articles portant sur les « aspects sociaux et liés au travail ». Ceci conforte le principe stratégique d'intégration impérative de la durabilité sociale et du travail dans les démarches de libéralisation, d'investissement et de connectivité.

En réalité, toute stratégie de croissance, de connectivité et d'expansion axée exclusivement sur l'octroi d'un « **plein** accès au marché » et de « dispositions en matière d'accès au marché **totale**ment souples » dans les ASA pourrait conduire à une situation incontrôlable et produire précisément l'inverse de l'effet escompté. Une telle évolution structurelle en matière d'accès au marché, de propriété et d'exploitation, ainsi que le regroupement d'activités et les nouveaux modèles d'entreprise et pratiques commerciales des compagnies aériennes (dont des changements de propriété et de contrôle), auraient des répercussions sur l'emploi et la protection des travailleurs, et constitueraient un défi pour l'efficacité, la sécurité et la durabilité sociale, de même que pour le contrôle et la mise en application de la réglementation dans le secteur de l'aviation.

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'Organisation internationale du Travail (OIT) de 2023 pour le secteur de l'aviation ;

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

b) saluer les travaux du Groupe d’experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) visant à poursuivre l’élaboration du Modèle d’accord sur les services aériens (TASA) de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), et prier instamment le Groupe d’experts d’inclure un article facultatif sur les « aspects sociaux et liés au travail » dans le cadre de la mise à jour du TASA ; c) encourager les États membres à poursuivre résolument la mise en place de dispositifs juridiques et institutionnels et l’harmonisation progressive des cadres réglementaires intégrant des protections en matière de travail décent, en particulier celles alignées sur les Principes et droits fondamentaux au travail de l’OIT.	
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l’Objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	ATConf/7-WP/5, « Optimiser la connectivité aérienne par des cadres de réglementation économique », 2026. Modèle d’article de l’ASA autrichien ASA UE-Qatar ASA UE-ASEAN 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. ATConf/6 : Rapport (Doc 10009), 2013. OACI, Étude du Secrétariat de l’OACI sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté, lettre aux États EC 2/93, AN 11/41-05/83, 12 août 2005. ATConf/5 : Rapport (Doc 9819), 2003. ATConf/5 : Rapport (Doc 9644), 1994.

1. CONTEXTE

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 (secteur) 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. En 2023, l’OIT a organisé une [Réunion technique sur le relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l’aviation civile](#). La réunion a adopté des [Conclusions et recommandations](#), dont le paragraphe 7 :

« Les changements structurels sur le plan de la propriété, de l’exploitation et du regroupement d’activités, ainsi que l’adoption de nouveaux modèles commerciaux et de nouvelles pratiques (y compris la propriété et le contrôle dans des pays autres que l’État d’immatriculation) sont autant de caractéristiques du secteur qui pourraient avoir une incidence sur l’emploi et la protection des travailleurs, et soulever des difficultés sur le plan du contrôle et de la mise en application de la réglementation. Une prise en compte cohérente de ces particularités, dans les domaines politique, réglementaire et pratique, peut faire progresser le travail décent dans le secteur et contribuer à relever les défis en matière de sécurité, de santé et d’inspection. »

1.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale (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 passagers et passagers. Les précédentes Conférences mondiales de transport aérien de l'OACI ont adopté des conclusions et recommandations, notamment les principes suivants :

- a) *« 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. »*²
- b) *« 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. »*³
- c) *« 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. »*⁴

2. ANALYSE

2.1 Conformément à son mandat, et depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) déploie de louables efforts pour appuyer l'action de l'OACI, tout en tenant compte des points de vue des États membres et des parties prenantes. Depuis plus de dix ans, l'ATRP mène des travaux exhaustifs en vue de fournir aux États membres une base sur laquelle s'appuyer pour poursuivre la libéralisation et le développement.

2.2 Plus récemment, l'ATRP a réfléchi à d'éventuelles révisions de l'actuel Modèle d'accord sur les services aériens (TASA), outil que les États membres et les négociateurs de services aériens peuvent utiliser à leur discrétion pour développer plus avant le secteur. L'un des groupes de travail de l'ATRP envisage actuellement la possibilité d'inclure facultativement dans le TASA un modèle d'article sur les questions sociales et du travail. Il s'agit là d'une avancée majeure. S'il devient réalité, ce modèle d'article pourrait soutenir les principes de l'OACI visant à favoriser le développement du transport aérien de manière ordonnée, efficace et économique, et cela dans le respect des normes sociales et des normes du travail.

2.3 À la connaissance de l'OIT, plusieurs articles relatifs aux questions sociales et du travail ont été inclus dans de récents accords sur les services aériens (ASA). Le modèle de clause autrichien ainsi que les Accords de services aériens (ASA) conclus par l'Union européenne avec le Qatar et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est contiennent également de telles dispositions. Certaines d'entre elles reposent sur les concepts suivants :

- Les ASA ont une incidence sur le travail, l'emploi et les conditions de travail.

² 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.

³ Doc 9819 ATConf/5, Conclusion 1.1.3.1(f).

⁴ Doc 10009, ATConf/6, Conclusion 2.1.3.1 (b).

- L'adhésion aux principes des normes reconnues énoncées dans les conventions internationales.
- L'encouragement et la promotion de normes du travail élevées.
- Une mention que « *Tous les États Membres de l'OIT ont le devoir d'adopter, de mettre en œuvre et de faire appliquer effectivement leur législation nationale afin de garantir que les principes et droits fondamentaux au travail et les conventions internationales du travail ratifiées s'appliquent et assurent une protection à tous les travailleurs du secteur de l'aviation civile, en tenant compte des obligations qui leur incombent en vertu d'autres normes internationales du travail* ». ⁵

2.4 La Note de travail 5 ([ATConf/7-WP/5](#)) semble préconiser une approche fortement entropique pour relever les défis de réglementation économique qui se posent depuis des décennies. « Elle contient ainsi des propositions pratiques, axées sur la mise en œuvre, pour permettre aux États d'optimiser la connectivité aérienne en optant pour une libéralisation de l'accès au marché », en soulignant tout particulièrement qu'ils devraient accorder « un **plein** accès au marché » et introduire dans les accords sur les services aériens des « dispositions en matière d'accès au marché totalement souples ». Toutefois, l'OACI souligne aussi que « les États devaient assumer leurs responsabilités premières en matière de supervision de la réglementation relative à la sécurité et à la sûreté de l'aviation, quels que soient les changements apportés à la réglementation économique ». ⁶

3. CONCLUSION

3.1 Le secteur de l'aviation doit se développer mieux que par le passé pour atteindre de nouveaux sommets, en particulier en matière de durabilité sociale. Mais pour combler les pénuries de compétences, attirer et retenir les travailleurs, les perspectives de carrière et conditions de travail devraient être compétitives et favoriser le travail décent. Tout en reconnaissant les particularités du secteur de l'aviation civile, il est primordial de garantir un travail décent pour attirer et retenir les effectifs, qu'ils soient peu ou hautement qualifiés, et préserver l'emploi.

3.2 La Conférence peut encourager les membres de l'ATRP et les parties prenantes à agir rapidement et à prendre les mesures nécessaires pour garantir l'inclusion dans les ASA d'un modèle d'article facultatif sur les questions sociales et du travail. Les stratégies nationales visant à accroître la compétitivité et l'attractivité du secteur en sortiraient gagnantes, au bénéfice des États membres, de la connectivité, des investissements, des compagnies aériennes et des travailleurs.

— FIN —

⁵ 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, par. 7.

⁶ OACI, Étude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté, 2005.