Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/62
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 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

LA DURABILITÉ SOCIALE AU SERVICE DE LA CONNECTIVITÉ MONDIALE, DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE LA RÉSILIENCE DANS UN MONDE DYNAMIQUE

[Note présentée par la République dominicaine et l'Airport Services Association (ASA World), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), avec le parrainage d'Oman et de l'Organisation internationale du Travail (OIT)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les travailleurs de l'aviation sont au cœur de la connectivité mondiale, du développement économique et de la résilience du secteur. Cette réalité a été mise en évidence par la pandémie de COVID-19 et par la reprise et la relance qui ont suivi, mais on est fondé à penser que cette leçon a été oubliée. La durabilité du secteur de l'aviation repose sur sa durabilité sociale, économique et environnementale : trois dimensions indissociables, interdépendantes et qui se renforcent mutuellement.

Nous demandons à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'aller au-delà de la simple reconnaissance et de la prise de conscience de la durabilité sociale, et de s'attacher à institutionnaliser véritablement ce concept au sein des processus de travail de l'organisation. L'un des moyens les plus efficaces d'atteindre cet objectif consiste à renouveler et à élargir l'accord entre l'OACI et l'Organisation internationale du Travail (OIT) conclu en 2022. L'élargissement de cette coopération est nécessaire pour répondre aux priorités en matière de main-d'œuvre, notamment sa résilience, afin de garantir un secteur aéronautique durable, centré sur le facteur humain et prêt pour l'avenir – ce qui correspond exactement à l'objectif que devraient viser la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) et l'OACI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) veiller au renouvellement, et à l'amendement, le cas échéant, de l'Accord OIT-OACI avant sa date d'expiration en 2027 ;
b) appeler à la poursuite renouvelée d'une consultation étroite entre les secrétariats des deux organisations, afin de concrétiser et de mettre en œuvre l'accord OIT-OACI actuel et renouvelé ;
c) demander que l'Accord OIT-OACI renouvelé prévoie, à titre d'élément central, un engagement à garantir la mise en œuvre des objectifs, des domaines de préoccupation et d'intérêt communs, ainsi que des priorités ;

d) demander à l'OACI d'élaborer des orientations à l'intention des États, qui définissent les domaines dans lesquels la durabilité sociale doit être soutenue par des normes réglementaires et des infrastructures, réaffirmant ainsi l'engagement de l'OACI au regard de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).	
Objectifs stratégiques :	*Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *Aucun pays laissé de côté.*
Incidences financières :	Aucune incidence financière.
Références :	Résolutions A40-21 et A41-24 de l'Assemblée et note de travail A41-WP/55 Accord OIT-OACI, 2022 *Conclusions et recommandations de la Réunion technique de l'OIT sur le relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile*, 2023, TMGCAS/2023/9 Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* Rapports des Conférences ATConf/5 (2003) et ATConf-6 (2013) OACI, note A42-WP/205 Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), Rapport final, 2020 CART, Liste actualisée des principes clés et des recommandations, 2021

1. UNE AMPLEUR ACCRUE : RECONNAISSANCE ET PRINCIPES DE LA DURABILITÉ SOCIALE

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est de plus en plus consciente que la durabilité sociale est étroitement liée à la sécurité et à la croissance de l'aviation civile. Le secteur n'a pas besoin d'une nouvelle pandémie pour se rappeler que le personnel est fondamental pour la sécurité, la croissance et la résilience de l'aviation.

1.2 En 2020, l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) a placé la protection du personnel au cœur même de son cadre de reprise et de relance. Le premier des dix principes clés de la CART engageait les États et le secteur à « protéger les personnes », étendant explicitement cette protection aux « passagers, aux équipages et aux autres membres du personnel tout au long du voyage » — plaçant ainsi le personnel de l'aviation sur un pied d'égalité avec les passagers dans les orientations de l'OACI relatives à la relance après la pandémie, au plus haut niveau. Le rapport de la CART lui-même constatait que « *la santé de l'industrie de l'aviation est primordiale pour garantir des niveaux élevés de sécurité et de sûreté de l'aviation* », liant directement la viabilité du personnel aux résultats de sécurité que l'OACI a pour mission de protéger.

1.3 La durabilité sociale a été examinée lors des trois dernières Assemblées consécutives de l'OACI (voir les résolutions A40-21 et A41-24 de l'Assemblée et les notes de travail A41-WP/55 et A42-WP/205). En particulier, en 2025, la note A42-WP/205, qui a reçu un large soutien de l'Assemblée, a souligné que des travaux importants étaient menés en matière de développement économique au sein du Comité du transport aérien, sous la direction du Conseil de l'Organisation (voir AT-SD 223/3). La note A42-WP/205 a également mis en évidence le lien essentiel entre la culture de la sécurité positive et la dimension sociale. Les États et les organismes de réglementation sont de plus en plus conscients que la libéralisation et la croissance doivent être équilibrées et mesurées afin de garantir un niveau de sécurité

équivalent, voire supérieur. Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a examiné divers aspects de la libéralisation économique et souligné *l'importance des normes sociales et du travail applicables au personnel de l'aviation* ; il élabore actuellement des dispositions spécifiques pour répondre à ces préoccupations dans le cadre d'un futur modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA).

1.4 Par ailleurs, en 2022, l'accord entre l'OACI et l'Organisation internationale du Travail (OIT) a ouvert la voie à une collaboration entre ces deux organismes de réglementation des Nations Unies sur des questions communes et à un partage de compétences techniques susceptible de contribuer à la durabilité globale de l'aviation civile. En 2027, l'OACI aura l'occasion de conclure un nouvel accord et de tirer parti de l'expertise de l'OIT en matière de questions sociales, afin de consolider les progrès déjà réalisés dans les domaines d'intérêt commun (les femmes et l'aviation, l'avenir du travail décent et la collecte de données).

1.5 En 2023, la réunion technique de l'OIT sur *le relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile* a rassemblé des représentants des gouvernements, de l'industrie et du personnel de l'aviation, qui ont adopté des recommandations définissant un certain nombre de principes de durabilité sociale dans l'aviation fondés sur le travail décent, notamment :

a. Afin d'attirer les travailleurs et de les encourager à rester dans le secteur, *les perspectives de carrière et les conditions de travail devraient être compétitives et le travail décent, encouragé.*

b. *Un milieu de travail sûr et salubre et la sécurité opérationnelle sont indissociables*, et l'une des principales préoccupations de sécurité et de santé au travail concerne le temps de travail et des périodes de repos (limites de temps de service).

c. *Une culture de la sécurité positive vise à rendre l'industrie plus sûre et à écarter la crainte de représailles*, et pourrait permettre d'uniformiser de manière efficace les règles du jeu entre les pays, de favoriser le respect des règlements techniques et de répondre par anticipation aux préoccupations concernant le signalement de cas de violence ou de harcèlement, ou de tout autre incident ou d'un évènement, quel qu'il soit.

d. *Une « transition juste » vers un avenir du travail qui contribue au développement durable passe par le dialogue social, au cœur duquel se trouve la négociation collective*. Le dialogue social concilie les intérêts des travailleurs, des employeurs et des gouvernements et ouvre la voie vers une approche de l'avenir du travail centrée sur l'humain, afin de garantir la croissance, la continuité, la stabilité et la durabilité globale du secteur dans les années à venir.

2. TECHNOLOGIES ÉMERGENTES — PRIORITÉ AUX PERSONNES

2.1 Le manque de personnel qualifié représente un problème dans tous les secteurs, mais l'aviation dépend d'un nombre important de groupes de travailleurs hautement qualifiés et spécialisés, non seulement pour assurer sa résilience, mais surtout pour sa croissance. Il ne peut y avoir de croissance significative si un goulet d'étranglement est créé par une dimension sociale qui entrave le recrutement et le maintien d'un personnel qualifié. Cela vaut tout particulièrement pour les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID).

2.2 Le déploiement accéléré de l'intelligence artificielle (IA), de l'automatisation et de l'analyse avancée des données dans les domaines de la gestion du trafic aérien, de l'exploitation des aéronefs, de la maintenance et du traitement des passagers ne peut se faire au détriment du personnel, qui reste essentiel à la sécurité des opérations. Lorsque la technologie est mise en place sans dialogue social et sans les investissements correspondants dans la formation et la requalification, elle risque d'aggraver les déficits de compétences plutôt que de les combler, en particulier dans les États qui ne disposent pas des ressources nécessaires pour s'y adapter rapidement.

2.3 Une approche des technologies émergentes centrée sur les personnes exige que les États et le secteur privé considèrent la transition de la main-d'œuvre comme un processus planifié plutôt que comme un effet secondaire de l'innovation. Cela implique de déterminer, dans le cadre du dialogue social, quelles compétences seront rendues obsolètes et lesquelles seront créées, et de veiller à ce que des mécanismes (programmes de recyclage et cadres de compétences actualisés) soient en place pour orienter les travailleurs vers de nouvelles fonctions plutôt que de les exclure du secteur. Le concept de « transition juste » de l'OIT, évoqué par les gouvernements, le secteur privé et les travailleurs lors de la réunion technique de l'OIT de 2023, offre un cadre sur lequel l'OACI peut s'appuyer plutôt que d'en élaborer un de manière indépendante.

2.4 Le lien entre l'adoption des technologies et la culture de sécurité positive est direct. Les systèmes basés sur l'IA dépendent toujours de la supervision, du jugement et de la confiance des humains ; un personnel inquiet pour la sécurité de l'emploi, insuffisamment formé aux nouveaux systèmes ou exclu des décisions concernant le déploiement des technologies est moins susceptible de faire part ouvertement de ses préoccupations ou de travailler de façon constructive avec les nouveaux outils. La prise en compte des considérations de durabilité sociale dans la gouvernance des technologies émergentes n'est donc pas une question sociale secondaire mais est indispensable à la position de sécurité que les nouvelles technologies sont censées renforcer.

2.5 Cela est particulièrement urgent pour les PMA, les PDSL et les PEID, où les capacités institutionnelles et humaines limitées font que l'écart entre les pionniers et ceux qui sont laissés pour compte pourrait se creuser davantage en l'absence d'un soutien ciblé. Les orientations élaborées conjointement par l'OACI et l'OIT, réaffirmant le principe *Aucun pays laissé de côté*, devraient aborder explicitement les modalités de la mise en place des technologies émergentes de façon à renforcer les capacités locales plutôt qu'à s'y substituer.

3. CONCLUSION

3.1 La durabilité sociale est indissociable de la durabilité économique/financière et environnementale ; ces trois dimensions sont interdépendantes et se renforcent mutuellement. Un secteur de l'aviation sûr, résilient et en croissance nécessite des effectifs valorisés, formés, protégés et consultés dans le cadre d'un dialogue social constructif sur les décisions qui ont des incidences sur leurs moyens de subsistance, y compris celles concernant la mise en place de technologies qui redéfinissent les modes de travail dans l'aviation.

3.2 La reconnaissance et les fondements des principes de durabilité sociale du secteur ont été entérinés par la CART, l'ATRP et trois Assemblées consécutives de l'OACI, ainsi que dans les conclusions et recommandations de l'OIT de 2023 pour le secteur de l'aviation. Par conséquent, le renouvellement et l'élargissement de l'Accord OIT-OACI offrent un mécanisme concret et réalisable pour institutionnaliser ces principes, en favorisant la cohérence des politiques ainsi que l'application pratique et la mise en œuvre d'un partenariat déjà existant.

3.3 La septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) a l'occasion de concrétiser une approche centrée sur l'humain pour l'avenir de l'aviation et de faire progresser cette démarche, à mesure que le secteur se développe et se modernise, tout en reconnaissant les liens étroits, complexes et cruciaux entre les politiques sociales, commerciales, financières, économiques et environnementales.

— FIN —