



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

LA DURABILITÉ SOCIALE DANS L'AVIATION CIVILE AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA BONNE APPLICATION DU PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'OACI

[Note présentée par l'Autriche, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour se développer, l'aviation civile a besoin de plus de personnes : plus de passagères et passagers, plus d'expéditeurs de fret et plus de personnel. À l'échelle mondiale, la relance de l'aviation civile après la pandémie de COVID-19 a été inégale, en partie parce que les conditions d'emploi défavorables ont conduit des travailleuses et travailleurs de l'aviation à changer de secteur professionnel. En d'autres termes, le manque de durabilité sociale dans l'aviation civile a affaibli la relance. La sécurité de l'aviation est elle aussi tributaire de cette dimension sociale de la durabilité. En faisant du personnel une priorité, on favorise l'instauration d'une culture où les problèmes de sécurité peuvent être signalés facilement, sans crainte de représailles. Cette « culture de la sécurité positive » joue un rôle essentiel dans l'amélioration des résultats déjà exemplaires de l'aviation civile en matière de sécurité.

À ses 40^e et 41^e sessions, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a pris acte de la nécessité de faire de l'aviation civile un secteur durable sur le plan social (voir résolutions A40-21 et A41-24 et note A41-WP/55). En créant deux groupes restreints, l'un sur le rôle de chef de file de l'OACI dans le développement économique du transport aérien et l'autre sur la dimension sociale de la durabilité, le Conseil a établi un cadre qui permettra de poursuivre ces travaux. Aux mêmes sessions, l'Assemblée a affirmé que l'OACI ferait sa part pour atteindre les objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et collaborerait pour ce faire avec d'autres organismes du système des Nations Unies. À cette fin, l'OACI a conclu en 2022 un nouvel accord avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) des Nations Unies. S'il est activement entretenu, ce partenariat pourrait bien contribuer à la réalisation des objectifs de l'OACI en matière de durabilité sociale et de développement économique. En élargissant leur coopération aux nouvelles priorités en matière de personnel, y compris la résilience de la main-d'œuvre et les stratégies en faveur d'une transition juste, les deux organisations pourront œuvrer ensemble pour faire de l'aviation un secteur durable et prêt pour l'avenir.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) réaffirmer l'engagement de l'OACI en faveur de la durabilité sociale de l'aviation civile ;

	b) demander au Conseil de l'OACI, au Comité du transport aérien (ATC), au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et au Secrétariat de s'engager à favoriser la durabilité sociale, pour contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI ; c) demander à l'OACI de collaborer avec l'OIT dans des domaines d'intérêt commun afin de concrétiser et de mettre en œuvre l'Accord OIT-OACI ; d) s'engager à renouveler, et à amender le cas échéant, l'Accord OIT-OACI avant sa date d'expiration en 2027.
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note 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>	Les activités de l'OACI visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2025-2028 de l'OACI.
<i>Références :</i>	Résolutions A40-21 et A41-24, <i>Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030</i> A41-WP/55, <i>Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 — Objectifs de développement durable (ODD)</i> Accord OIT-OACI, 15 mars 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, 24-28 avril 2023, document de l'OIT publié sous la cote TMGCAS/2023/9 A41-WP/540, <i>Sustainable Development Goal 8 – Recognising the role and opportunities for collaboration with the International Labour Organization</i> Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Rapport de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), point 1.1 (f) de l'ordre du jour

1. INTRODUCTION

1.1 Dans sa résolution A41-24, *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a estimé que les avantages du transport aérien ne se matérialiseraient que si celui-ci est « viable sur [le plan] économique », et qu'il produit des « avantages socio-économiques considérables ». Elle a pris acte du fait qu'il lui fallait s'associer à d'autres acteurs et à d'autres organismes des Nations Unies pour atteindre les objectifs de développement durable (ODD). Les travaux de l'Organisation sur le développement économique du transport aérien devraient contribuer à la réalisation des ODD, en particulier l'ODD 8, qui consiste à promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous¹.

1.2 Dans sa résolution A41-24, l'Assemblée a prié instamment les États membres « de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi »

¹ Résolution 70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies, p. 21-22/38.

et de renforcer l’aviation civile « par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l’aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD » (voir par. 1, 2 et 5). L’emploi joue donc un rôle clé dans l’aviation, et les États membres devraient veiller, dans leurs politiques et plans relatifs à l’aviation civile, à le rendre durable pour toutes les catégories professionnelles du secteur, y compris les pilotes, le personnel de cabine, le personnel au sol, le personnel d’entretien des aéronefs, les contrôleuses et contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciennes et électroniciens en sécurité de la circulation aérienne².

2. ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L’OACI RELATIVES À LA DURABILITÉ SOCIALE

2.1 Les travaux de l’OACI sur le développement économique du transport aérien relèvent du Comité du transport aérien (ATC), sous la direction du Conseil de l’Organisation (voir AT-SD 223/3). En examinant différents aspects de la libéralisation économique, le Groupe d’experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a estimé que certaines préoccupations persistantes, concernant notamment les normes sociales et les normes de travail applicables au personnel de l’aviation, constituaient d’importantes questions de « protection » que l’OACI devrait prendre en compte dans ses politiques futures³.

2.2 Le Conseil de l’OACI dispose d’un Groupe restreint sur le rôle de chef de file de l’OACI dans le développement économique du transport aérien et a récemment créé le Groupe restreint chargé d’étudier la dimension sociale de la durabilité, afin de répondre aux préoccupations exprimées lors d’une séance d’information informelle à l’intention du Conseil sur l’état du secteur du point de vue de la durabilité sociale, soulignant ainsi à nouveau que l’Organisation a bien conscience que la dimension sociale est indissociable de la croissance de l’aviation.

2.3 Dans la droite ligne de la résolution A41-24, l’OACI et l’Organisation internationale du Travail (OIT) ont conclu un accord en 2022, qui officialise une collaboration plus étroite dans des domaines d’intérêt commun, parmi lesquels l’avenir du travail décent et durable dans l’aviation.

3. DURABILITÉ SOCIALE ET CULTURE DE LA SÉCURITÉ POSITIVE

3.1 Dans l’Annexe 19 et les éléments indicatifs correspondants, l’OACI prend acte de l’importance d’une culture de la sécurité positive.

3.2 La culture de la sécurité positive est le fondement d’un système de gestion de la sécurité (SGS) tout à fait fonctionnel. Pour que le personnel de l’aviation et toutes les parties prenantes prennent une part active à la détection des dangers et au signalement des erreurs, il faut qu’il existe une culture qui leur permette de se fier à ce système dans une mesure suffisante. La solidité d’une culture de la sécurité positive est directement liée à la place qu’accordent les États et les entreprises à la durabilité sociale – en d’autres termes, il faut qu’ils soutiennent les processus, les structures et les éléments qui bénéficient à la société et protègent les personnes⁴. Les États et les exploitants qui font de la durabilité sociale une priorité créent un terrain fertile pour une culture de la sécurité positive ; faute de quoi, cette culture aura du mal à prendre racine et risquera de s’étioiler. Les personnes qui utilisent les SGS pour effectuer des signalements doivent avoir la certitude qu’elles seront considérées comme de véritables partenaires de la sécurité et

² L’OACI avait tiré des conclusions similaires à l’issue de l’ATConf/5, en 2003 [point 1.1 (f) de l’ordre du jour].

³ Rapport ATRP/17 (couverture jaune), § 1.2.2, 1.2.3 et 1.2.6.

⁴ Pacte mondial des Nations Unies.

qu'elles ne feront pas l'objet de représailles. À tous les niveaux, des exploitants aux organismes de réglementation, les responsables doivent faire preuve, par leurs paroles et par leurs actes, de leur engagement en faveur de la durabilité sociale en tant que fondement essentiel d'une culture de la sécurité positive.

4. L'ACCORD OIT-OACI EN FAVEUR DU TRAVAIL DÉCENT ET D'UNE CROISSANCE RICHE EN EMPLOIS

4.1 Conformément à l'Accord OIT-OACI, les deux organisations réaliseront conjointement certaines activités dans différents domaines, notamment des recherches, des réunions techniques, des services consultatifs techniques et des activités de formation, et élaboreront ensemble les orientations nécessaires. Elles ont également défini trois domaines d'intérêt commun : les femmes et l'aviation, l'avenir du travail décent et durable dans le secteur de l'aviation et la collecte de données. Compte tenu de ses contraintes financières, l'OACI pourra collaborer utilement avec l'OIT dans le cadre de l'Accord pour tirer parti de son savoir-faire en ce qui concerne les questions sociales, de manière à faire progresser les travaux dans ces domaines.

4.2 Les principes du travail décent, qui ont été définis au cours de la Réunion technique de l'OIT sur le relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile tenue en 2023, reposent sur un certain nombre d'éléments, notamment les perspectives d'emploi (c'est-à-dire l'amélioration de l'attrait du secteur), une rémunération adaptée et un travail productif (amélioration des conditions d'emploi pour encourager les travailleuses et travailleurs à rester), un environnement de travail sûr et des horaires corrects (promotion d'une culture de la sécurité positive et limitation du temps de travail), le dialogue social, la représentation des travailleuses et travailleurs et celle des employeuses et employeurs (stabilisation de la relation de travail), et l'élargissement du vivier de talents.

4.3 Lors de la Réunion technique, les gouvernements, l'industrie aéronautique et le personnel de l'aviation ont recommandé que l'Organisation collabore avec l'OACI sur plusieurs questions, notamment la planification d'une transition juste, l'évaluation de la nécessité pour l'OIT de mettre en place des normes efficaces qui tiennent compte des grandes préoccupations de l'OACI en matière de sécurité et de santé au travail, le renforcement de la coopération à l'appui de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) et la promotion de la cohérence des politiques en ce qui concerne l'avenir du travail décent et durable dans le secteur de l'aviation.

4.4 L'OACI a compris que pour atteindre les ODD, il faudrait s'employer à les promouvoir. Dans la résolution A41-24, l'Assemblée charge le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD.

5. CONCLUSION

5.1 L'OACI a pleinement conscience que l'aviation civile doit être socialement, économiquement et écologiquement durable pour soutenir la croissance du secteur. Les politiques mises en place devraient faciliter la création d'emplois décents, le recrutement et la fidélisation du personnel de l'aviation, et l'amélioration constante de la gestion de la sécurité sur les lieux de travail du secteur.

5.2 La création du Groupe restreint sur le rôle de chef de file de l'OACI dans le développement économique du transport aérien et du Groupe restreint chargé d'étudier la dimension sociale de la durabilité constitue une étape importante dans la réalisation de cet objectif. La signature de l'Accord OIT-OACI représente elle aussi un pas important dans cette direction.

5.3 Tous les groupes de travail de l'OACI qui travaillent sur ces sujets, notamment les groupes restreints susmentionnés, l'ATC et l'ATRP, doivent continuer à accorder une attention particulière à la durabilité sociale.

— FIN —