



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 40 : Réglementation des services de transport aérien international

#### UN CADRE POUR L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE

(Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'ITF représente des travailleurs de l'aviation syndiqués du monde entier et est le porte-parole de millions de personnels de l'aviation. De leurs compétences et de leur dévouement dépendent au quotidien la sécurité et la sûreté du transport aérien dans le monde.

Ce document reconnaît la nécessité de tenir compte des aspects régionaux dans le développement d'un secteur aérien dynamique, analyse les défis qui se posent dans le secteur en Afrique et formule des recommandations pour la croissance de ce secteur des transports dans la région.

Il s'appuie sur les différentes manifestations soutenues par l'OIT relatives à l'avenir de l'aviation en Afrique.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à noter le présent rapport ;
- b) à entériner la participation des parties prenantes en Afrique, y compris les organisations représentant les personnels affiliés à l'ITF, et d'autres, au développement en toute sécurité et sûreté d'une aviation saine en Afrique.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, B, D et E. Elle approfondit les Objectifs stratégiques A et B en associant les agents de première ligne en tant que professionnels de la sécurité et de la sûreté, complète les Objectifs stratégiques D et E en traitant des questions qui limitent le développement efficace de l'aviation régionale et identifie les obstacles à la continuité de l'exploitation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités présentées dans la présente note de travail seront financées par les ressources du budget 2008-2010.
<i>Références :</i>	

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ITF.

## 1. **CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES**

1.1 La présente note contient une analyse des défis auxquels l'aviation fait face en Afrique, ainsi que les recommandations de l'ITF pour assurer la croissance du secteur du transport aérien dans la région. Elle s'appuie sur les conclusions des réunions suivantes :

- Réunion tripartite sur l'aviation civile, Genève, Suisse, janvier 2002
- Atelier tripartite sur l'aviation civile en Amérique latine et en Amérique centrale, San José, Costa Rica, mai 2003
- Atelier FES/ITF sur l'aviation civile en Afrique du Nord et au Moyen-Orient (Monde arabe), Beyrouth, Liban, décembre 2005
- Atelier OIT/ITF sur l'aviation civile en Afrique orientale, Nairobi, Kenya, juin 2006
- Atelier FES/ITF/OIT sur l'aviation civile en Afrique occidentale, Cotonou, Bénin, juillet 2006.

## 2. **DÉFIS**

2.1 Le manque d'infrastructure de transport adéquat demeure une contrainte majeure pour le développement du commerce international et interafricain. Le continent est la plupart du temps desservi par quelques entreprises privées de petites tailles opérant dans des conditions d'exploitation pauvres et faisant face à des risques et à des coûts plus élevés. Les coûts du transport de l'Afrique sont parmi les plus élevés au monde.

2.2 L'aviation civile en Afrique fait face à de nombreuses difficultés. L'existence de plus de 50 barrières non physiques a limité l'accès aux marchés africains du transport aérien avec pour résultat des marchés restreints, de petites compagnies aériennes, des coûts élevés de transports aériens en raison du manque relatif de coopération entre les compagnies aériennes et entre autorités de régulation de l'espace aérien.

2.3 L'on s'accorde que la situation diffère d'un pays à l'autre. Quelques pays ont les compagnies nationales économiquement saines, certaines partiellement privatisées, à même de concurrencer à pied d'égalité les concurrents étrangers. Dans d'autres pays, les compagnies aériennes nationales ont disparu ou font face à des difficultés financières et opérationnelles graves en plus de la forte concurrence des compagnies non africaines.

2.4 Ces dernières années plusieurs compagnies aériennes ont été liquidées et ont cessé leurs opérations.

2.5 L'industrie des transports aériens a un impact important sur le développement économique et la cohésion sociale, étant donné les responsabilités d'intérêt public des gouvernements pour une réglementation économique assurant la durabilité de l'infrastructure, atténuant les effets nuisibles de la crise sur l'emploi, et favorisant des bonnes pratiques et le dialogue social. Malheureusement, certains gouvernements dans la région ne se rendent pas toujours suffisamment compte de leurs rôles et responsabilités.

2.6 Actuellement, la tâche la plus importante est celle de rétablir la stabilité dans le secteur en maintenant des normes dans l'industrie de l'aviation civile. Il y a eu un nombre élevé de pertes d'avion en Afrique depuis 2002, et la sécurité aéroportuaire est cause de sérieuses préoccupations. Les normes de sécurité en matière d'aviation sont sérieusement menacées par l'absence de réglementation ou la non-application de celles qui existent, particulièrement pour les nouvelles compagnies.

2.7 Les défis pour continuer à assurer les niveaux les plus élevés de sûreté et de sécurité peuvent être entravés par la décision de la Commission européenne de publier une liste de compagnies aériennes qui sont interdites dans l'Union Européenne. La plupart des compagnies interdites sont africaines. Les critiques africains précisent que la plupart de ces compagnies interdites n'opèrent plus et du reste, ne desservent pas l'Europe. Cependant, la pratique de délivrer des « certificats de complaisance » permettant à des avions, qui ne remplissent pas entièrement les normes de sécurité, de voler — doit être condamnée avec force.

2.8 La Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés de transports aériens en Afrique devait entrer en vigueur au mois d'août 2002. La réunion des ministres africains chargés des transports aériens (mai 2005) a exprimé des inquiétudes concernant le trop grand retard dans la mise en œuvre de la décision. Elle a noté que quelques États ont accompli des progrès dans ce sens mais que d'autres États sont à la traîne pour différentes raisons.

2.9 Les modèles traditionnels de gestion utilisés dans l'aviation sont en contradiction avec l'évolution en cours de l'environnement. Par exemple, la création de nouvelles compagnies aériennes privées et des transporteurs à bas coûts est un élément nouveau dans l'industrie. Il faut également mentionner la privatisation des infrastructures aériennes, comme les aéroports et les services de circulation aérienne. Bien que ceci crée des possibilités d'emploi, on assiste aussi à la précarisation des emplois et aux licenciements.

2.10 Ces défis ont eu des effets négatifs sur le nombre et la qualité des emplois dans l'aviation civile dans la région, bien qu'il ne soit malheureusement pas possible de donner des chiffres précis. Les compressions qui se sont produites dans plusieurs pays ont affecté et peuvent affecter encore certains groupes professionnels. On a constaté que dans plusieurs cas les travailleurs licenciés n'ont pas perçu leurs droits légaux, ou ont dû parfois attendre plusieurs années avant de les recevoir.

2.11 Les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes africaines incluent les impôts élevés, les taxes aéronautiques et les prix du carburant. Le degré de telles difficultés change d'un pays à l'autre.

2.12 Les coûts d'assurance ont accru considérablement en raison des événements internationaux et régionaux récents. Les coûts de sécurité pour les compagnies aériennes ont augmenté, alors que ces coûts devraient être à la charge des gouvernements.

2.13 La coopération entre toutes les parties prenantes du secteur n'a pas encore permis de relever convenablement ces défis, et un meilleur dialogue social est essentiel.

### 3. BONNES PRATIQUES

3.1 L'atelier a considéré qu'il n'y avait aucun modèle de « bonnes pratiques » et qu'aucune stratégie rapportée n'était vraiment adaptable aux circonstances et aux besoins d'autres pays. Les bonnes pratiques ne sont pas statiques; leur fonctionnement devrait être surveillé et des expériences partagées.

Des bonnes pratiques dans certaines périodes de crise sont censées avoir un caractère provisoire, et peuvent ne pas convenir dans des circonstances normales. Des politiques socialement responsables de gestion des ressources humaines peuvent contribuer à développer des politiques à long terme, proactives, renforçant la confiance entre gestionnaire et travailleurs.

## 4. RECOMMANDATIONS

### 4.1 Principes et droits fondamentaux

4.1.1 Les travailleurs et les employeurs de l'aviation civile doivent pouvoir jouir des avantages des principes et des droits fondamentaux au travail, en particulier le droit à la liberté d'association, à la négociation collective, et des responsabilités sociales des entreprises.

### 4.2 Sûreté et sécurité

4.2.1 Le renforcement d'une culture de la sûreté et de la sécurité dans tous les chaînons du secteur de l'aviation, à travers la formation et d'autres activités devant aider les employés à acquérir de nouvelles compétences, aidera à restaurer la confiance des passagers à l'industrie, ce qui, à son tour, conduira à une plus grande stabilité.

4.2.2 Les gouvernements, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes ont un rôle important à jouer dans la sûreté et la sécurité. Les gouvernements ont la responsabilité de la sûreté et de la sécurité de leurs citoyens et devraient s'assurer que les mesures de sécurité appropriées existent dans l'industrie d'aviation et sont, là où c'est nécessaire, conformes aux normes, pratiques recommandées et documents cadres de l'OACI. La création de l'Organisation Est Africaine de Coopération pour la Sûreté et la Sécurité de l'Aviation Civile est un pas en avant. Des organisations similaires devraient être créées dans les autres sous-régions.

### 4.3 Restructuration

4.3.1 Le développement coordonné des services de circulation aérienne doit être assuré dans le cadre de l'OACI et de ses principes de la souveraineté et de réciprocité, afin de faciliter la participation de toutes les nations dans la fourniture des services aériens et dans les bénéfices des avantages économiques y afférant. Les mêmes principes sont contenus dans la décision de Yamoussoukro, y compris la concurrence juste et non discriminatoire.

### 4.4 Dialogue social

4.4.1 Il était convenu que les changements dans l'industrie, là où cela est nécessaire — stabilité, restructuration, sécurité et sûreté —, doivent faire l'objet de discussions dans le cadre d'un dialogue social franc, transparent, efficace et productif, reflétant les conditions existantes et prévisibles.

4.4.2 Afin de contribuer au développement d'une industrie de l'aviation prospère pour le vingt et unième siècle, le dialogue social doit être encouragé sur les lieux de travail, dans l'entreprise, et aux plans national et international.

4.4.3 Le dialogue social doit s'appliquer à tous les types de négociation, de consultation ou simplement d'échange d'informations entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des

travailleurs sur des questions d'intérêt commun concernant la politique économique et sociale. Il peut être bipartite ou tripartite et peut avoir lieu à tous les niveaux.

4.4.4 L'identification des niveaux appropriés auxquels le dialogue social aura lieu, celle des parties concernées, leur engagement dans le processus, leur formation pour une participation efficace au processus, et l'éventuel besoin de modèles régionaux ou nationaux, sont des conditions préalables essentielles pour un dialogue social efficace et transparent.

4.4.5 L'idéal est d'établir ou de renforcer, aux niveaux national et régional, des cadres tripartites de consultation sur l'aviation pour assurer la participation des partenaires sociaux dans le développement des politiques nationales d'aviation.

4.4.6 Le dialogue social sur l'aviation civile pratiqué en Europe et dans quelques pays africains (comme l'ASECNA/FESTA en 1990) pourrait servir de modèles. Mais, différentes circonstances peuvent exiger différentes approches. Cependant, en général des politiques similaires doivent être mises en œuvre au niveau des organes régionaux comme l'Union africaine, la Communauté Est africaine, le COMESA, la CEDEAO, la SADC, l'UEMOA, la CEMAC, et d'autres organes en Afrique.

4.4.7 L'ITF se félicite de la décision par la Conférence mondiale de transports aériens de l'OACI en mars 2003, de mettre pleinement à profit les vertus du dialogue social dans le cadre du débat économique mondial sur l'industrie de l'aviation.

#### 4.5 **Le rôle du gouvernement**

4.5.1 Les gouvernements doivent reconnaître le rôle d'intérêt public essentiel que l'aviation civile joue dans l'économie dans son ensemble et lui accorder une place et des ressources appropriées dans la planification stratégique nationale, régionale ou sous-régionale.

4.5.2 Le développement des transports aériens exige une infrastructure appropriée, donc des investissements continus de la part des gouvernements, ceci afin de pouvoir répondre à la demande sans cesse en hausse. Ces investissements ne doivent pas se faire aux dépens des travailleurs.

4.5.3 Il y a une demande continue pour la formation et le recyclage, dans l'intérêt et des compagnies et des employés. Les gouvernements, dans le cadre de l'OACI et d'autres, ont une responsabilité d'établir des normes de formation, y compris pour les licences du personnel navigant commercial, technique et autres.

4.5.4 Les gouvernements doivent encourager des consultations parmi les partenaires sociaux dans l'aviation civile à tous les niveaux, et suivre son évolution.

4.5.5 Comme « bonne pratique », les politiques sociales des gouvernements doivent prévoir des allocations de chômage, l'assurance-maladie, garantir les pensions, assurer la formation et initier des formations complémentaires pour les travailleurs sans emploi. À cet effet, les gouvernements doivent veiller à la mise en œuvre des « bonnes pratiques » en vue de favoriser la paix sociale et de veiller à la transparence des compensations aux travailleurs.

4.5.6 En matière de formation, les gouvernements doivent — dans l'esprit de promouvoir un pool national de compétences — créer des fonds bloqués de formation professionnelle.

4.5.7 Les gouvernements doivent couvrir les coûts afférant à la sécurité et garantir un soutien pour une assurance mutuelle, évitant de ce fait des dommages financiers aux compagnies qui pourraient compromettre les outils de travail et entraîner des licenciements.

4.5.8 Les gouvernements doivent continuer à préserver l'indépendance et l'intégrité des services nationaux de réglementation de sûreté aérienne et à favoriser l'élaboration, par ces services, de normes applicables.

4.5.9 Les gouvernements doivent continuer à s'assurer, en faisant les investissements nécessaires, que leurs autorités aéronautiques nationales ont les moyens et les ressources nécessaires pour la supervision et la mise en œuvre efficaces de toutes les composantes d'une industrie de plus en plus globale même si elle est fragmentée.

4.5.10 Au vu de l'actuelle situation financière précaire du secteur de transports aériens, il est important que les aéroports et les fournisseurs de services de contrôle de circulation aérienne évitent des augmentations des charges, même si en même temps il y a une nécessité pour les gouvernements de maintenir les capacités de ces services d'infrastructure essentiels.

4.5.11 Il est essentiel que les gouvernements s'assurent que les fournisseurs de services et de produits aériens n'abusent pas de leur monopole, et appliquent les règles économiques basées sur les principes du prix juste, dans la transparence des coûts et de l'égalité du traitement pour tous les services, en gardant à l'esprit la nécessité de s'assurer que tout au long de la chaîne, tous puissent être efficaces et fournir respectivement leurs services.

4.5.12 Les gouvernements doivent, dans le contexte de nouveaux règlements de sécurité, s'assurer que les droits fondamentaux et civiques des employés de l'aviation sont protégés.

4.5.13 Les gouvernements, avec l'appui actif de l'industrie et des travailleurs, doivent recueillir des données, surveiller l'emploi et les tendances dans l'industrie, et produire des statistiques sur l'emploi, en vue de faciliter le dialogue social et la planification dans le secteur.

#### 4.6 **Bonnes pratiques**

4.6.1 Des mesures doivent être prises pour assurer l'échange et une large diffusion d'informations sur le recours à de bonnes pratiques en ce qui concerne des politiques socialement responsables de ressources humaines. Ces pratiques comprennent les mesures mentionnées dans les rapports nationaux et internationaux présentés pendant les ateliers de l'ITF, et aussi provenant d'autres sources.

#### 4.7 **Activités de l'OIT**

4.7.1 Le Bureau International du Travail doit maintenir un programme actif visant à promouvoir le dialogue tripartite dans le secteur de l'aviation civile africaine, à établir des liens actifs avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association Africaine des Compagnies Aériennes (AFRAA), l'Association des compagnies aériennes arabes, à favoriser et diffuser des exemples de bonnes pratiques sur le dialogue social dans la région. Il doit également intervenir fortement pour favoriser les droits fondamentaux des travailleurs dans la région et la mise en application des conventions appropriées.

## 4.8 **Rôle de l'ITF**

4.8.1 Le rôle de l'ITF doit être un engagement proactif dans l'aviation africaine, à travers son secrétariat et ses syndicats affiliés, à tous les niveaux d'activité et de préoccupation.

4.8.2 L'ITF est ouverte à des consultations et des négociations avec toutes les parties prenantes dans l'industrie. Elle s'assurera que les représentants des travailleurs sont démocratiquement élus et représentent dûment leurs mandants respectifs.

~~4.8.3 Aussi, les progrès dans la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro et/ou dans l'intégration de l'aviation en Afrique orientale sont les bienvenus, tant que les intérêts des travailleurs sont représentés et leurs voix entendues. En conséquence, une place dans le « comité de suivi » de la décision de Yamoussoukro et d'autres dans des comités similaires, comme le processus d'intégration Est Africain, doivent être obtenues.~~

~~4.8.4 L'ITF doit suivre de tels processus, surveiller, rassembler et diffuser les informations appropriées, au besoin, rappeler aux gouvernements leurs rôles et engagements, et intervenir au nom de ses affiliés.~~

~~4.8.5 Elle doit veiller que les questions de sûreté et de sécurité de l'aviation ne tombent jamais dans les domaines ouverts à la concurrence. Là où et quand des normes de sûreté et de sécurité d'aviation sont développées, l'ITF doit veiller que les travailleurs, dès les phases préparatoires, soient de la partie, et s'assurer que les normes sont mises en application. C'est particulièrement le cas, et pas exclusivement, pour l'Organisation Est africaine de coopération pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.~~

~~4.8.6 Là où et quand des normes de formation sont développées, l'ITF doit veiller à être consultée et impliquée dans la formation à donner dès les phases initiales. Elle doit aussi s'assurer que les employeurs adhèrent aux normes de formation convenues.~~

~~4.8.7 On devrait envisager, et si possible faciliter, la création d'un forum de négociations collectives supranational, sous régional ou régional, là et quand cela paraît nécessaire.~~

~~4.8.8 L'ITF doit participer aux efforts d'évaluation et de mobilisation des fonds pour la formation professionnelle, ensemble avec les gouvernements et les employeurs.~~

## ~~5. MISE EN ŒUVRE ET CONTRÔLE~~

### ~~5.1 Au niveau national~~

~~5.1.1 Les syndicats de l'aviation civile devraient s'efforcer d'augmenter leurs effectifs. Plus les syndicats seront puissants, plus ils pourront assumer leur rôle de partie prenante. Ils devraient tout particulièrement cibler les travailleurs non syndiqués, les travailleuses et les jeunes.~~

~~5.1.2 Les syndicats de l'aviation devraient chercher à consolider leur rapport de force pour obtenir un maximum de pouvoir ; il faudrait aussi encourager une meilleure coordination nationale entre les syndicats de l'aviation et avec les syndicats des autres secteurs.~~

~~5.1.3 Des syndicats non affiliés à l'ITF devraient être invités à s'affilier à l'ITF pour accroître le rapport de force de l'ensemble de l'ITF.~~

~~5.1.4 — Les syndicats devraient prendre contact avec les parties prenantes et mieux faire connaître la position des travailleurs et travailleuses sur d'éventuels développements dans l'aviation, en s'appuyant sur ce document. Les parties prenantes sont les gouvernements, les parlementaires, les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires, les régulateurs, les agences nationales de l'aviation, les fournisseurs de services de circulation aérienne, les services se rapportant à l'aviation, les médias, etc.~~

## ~~5.2 — Au niveau sous-régional~~

~~5.2.1 — Les syndicats dans les sous-régions devraient essayer de prendre contact avec des organismes sous régionaux, d'une manière concertée et avec un agenda harmonisé. Cela concerne notamment les organes intergouvernementaux (conseil des ministres), les organes normatifs, les employeurs, etc.~~

~~5.2.2 — Pour aboutir à une position harmonisée, il est essentiel de rechercher une coordination sous régionale. Les syndicats devraient envisager la création de groupes de travail sous régionaux pour lancer, contrôler et faire avancer ce processus.~~

~~5.2.3 — Afin de relancer le dialogue social au sein de la structure de l'ASECNA, il serait souhaitable de réactiver la coordination syndicale au travers de FESTA, actuellement dans un état dormant.~~

## ~~5.3 — Au niveau régional et international~~

~~5.3.1 — Dans le cadre d'une coordination avec le bureau régional de l'ITF à Nairobi et/ou avec le coordinateur de l'Afrique francophone, le Secrétariat devrait prendre contact avec des organes régionaux et internationaux et promouvoir ce document, ainsi que la participation des travailleurs et travailleuses à tout le processus décisionnel.~~

~~5.3.2 — Vous trouverez, jointe à ce document, la liste de tous les bureaux de l'OIT en Afrique, la participation de l'OIT à ce processus étant essentielle.~~

## ~~5.4 — Contrôle~~

~~5.4.1 — Il appartient aux syndicats nationaux et au Secrétariat de l'ITF d'assurer le suivi et la mise en œuvre de ce document. Toutes les réunions mondiales et régionales de l'aviation devront, à l'avenir, insérer ce point à l'ordre du jour de leurs discussions.~~

~~5.4.2 — On devrait envisager de tenir l'OIT à Genève régulièrement au courant des développements, pour veiller à ce que cette organisation continue à participer à cette démarche.~~

## ~~5.5 — Annexe : ILO Offices in Africa~~

- ~~● ILO Office in Abidjan~~
- ~~● ILO Office in Addis Ababa~~
- ~~● ILO Office in Algiers~~
- ~~● ILO Office in Antananarivo~~
- ~~● ILO Office in Cairo [Public: English]~~
- ~~● ILO Office in Dakar [Public: Français]~~
- ~~● ILO Office in Dar-es-Salaam~~
- ~~● ILO Office in Kinshasa~~



- ~~ILO Office in Lagos~~
- ~~ILO Office in Lusaka~~
- ~~ILO Office in Pretoria~~
- ~~ILO Office in Yaoundé~~