



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 40 : Réglementation des services de transport aérien international

LES AVANTAGES DE LA CONSULTATION DANS LA SPHÈRE INDUSTRIELLE

(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 dans le monde.

L'aviation est un secteur économique qui s'appuie sur « l'humain », avec pour ressources essentielles des effectifs professionnels et bien formés, pierre angulaire de la sécurité et de la sûreté. Mais beaucoup de personnels de l'aviation ont vu leurs conditions de travail, et leur sécurité d'emploi, se dégrader.

Ce document expose les conséquences de ces évolutions sur les résultats du secteur, propose une participation proactive de toutes les parties prenantes et avance qu'une réglementation « SMART » est la solution d'avenir pour le secteur.

Il s'appuie sur les conclusions de la 35^e Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte du présent rapport ; et
- b) à s'engager dans un dialogue proactif, bipartite ou tripartite, sous l'égide de l'OIT.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, B, C et D. Elle approfondit les Objectifs stratégiques A et B en insistant sur la formation professionnelle des personnels, qui se situent en première ligne sur le front de la sécurité et de la sûreté. Elle complète les Objectifs stratégiques C et D en traitant de l'aviation durable. |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités citées dans la présente note de travail devront éventuellement être financées au moyen des ressources prévues dans le budget 2008-2010. |
| <i>Références :</i> | Doc 9847, A35-EC, Rapport de la Commission économique et note de travail A35-WP/136 de l'ITF. |

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ITF.

1. CONTEXTE

1.1 Il est largement reconnu que le secteur du transport aérien apporte une contribution importante aux économies nationales et, partant, à la croissance mondiale. L'aviation est source d'infrastructures importantes, ce qui est dans l'intérêt public, notamment pour les pays insulaires, les pays enclavés, les pays dont l'économie repose sur le tourisme et les pays les moins avancés, ainsi que pour les pays ayant une grande superficie (Réunion tripartite de l'OIT sur l'aviation civile, Genève, janvier 2002).

1.2 L'existence d'un secteur de l'aviation civile dynamique, de même que l'accès à celui-ci, est une question d'intérêt public, et pas une pure activité commerciale. Dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté publiques, les gouvernements doivent donc jouer un rôle actif dans la protection et l'entretien des infrastructures de l'aviation civile.

1.3 Le secteur aérien représente des millions d'emplois dans le monde.

1.4 Le secteur de l'aviation est tributaire des flux de trésorerie et se caractérise par une demande cyclique. Il ne parvient généralement qu'à obtenir de faibles bénéfices, et ce même dans les pays où le secteur a réalisé de grandes économies d'échelle.

1.5 Le contexte réglementaire actuel du transport aérien international se caractérise par différents niveaux de réglementation en fonction des États, du type de services et d'activités spécifiques, ce qui se traduit par différents niveaux de flexibilité pour les transporteurs aériens.

1.6 Le mouvement syndical est fortement favorable au maintien de la fonction d'intérêt public de l'aviation civile. Avec une libéralisation accrue, les actionnaires et le cours de l'action deviennent un facteur prépondérant dans le processus décisionnel de l'entreprise, souvent au détriment de l'intérêt public. Il est dès lors de plus en plus important de réglementer pour garantir le maintien des normes et la sécurité et la sûreté de l'aviation.

2. EFFETS DE LA LIBÉRALISATION SUR LE PERSONNEL

2.1 La restructuration du secteur de l'aviation civile a des conséquences pour les employeurs et les salariés. Les entreprises cherchent à diminuer les coûts, notamment en matière de personnel, et exigent une productivité accrue et une qualité de service améliorée. Ces stratégies ont d'importantes conséquences pour les syndicats et les relations professionnelles, car la décentralisation crée invariablement une fragmentation, l'externalisation implique un transfert de responsabilités à un fournisseur tiers en matière d'emploi et de relations professionnelles, et la fragmentation peut donner lieu pour le personnel à un système à deux vitesses, voire plus, généralement avec des conditions de travail inférieures.

2.2 Plusieurs études traitent des conséquences de la restructuration aérienne sur les syndicats et leurs membres. L'externalisation à l'échelon planétaire a été identifiée comme l'une des nombreuses évolutions regrettables, à l'instar de l'impact négatif général de la restructuration sur les conditions de travail des salariés, la sécurité d'emploi, l'épanouissement professionnel et la qualité des relations entre syndicats et direction.

2.3 Avant 2001, l'emploi dans le secteur était en général relativement stable, avec moins d'1% d'augmentation par an.

2.4 La croissance lente mais continue de l'emploi dans l'aviation a été brutalement interrompue en 2001. Après les événements du 11 septembre, les transporteurs ont aussitôt annoncé des diminutions de service et des licenciements. Les femmes en ont particulièrement fait les frais.

2.5 Tandis que les compagnies aériennes nord-américaines ont très vite annoncé des licenciements massifs, beaucoup de transporteurs européens ont envisagé et mis en œuvre des solutions différentes pour éviter les pertes d'emploi directes et ont longuement consulté les salariés et les syndicats. Le dialogue social tel qu'il est pratiqué en Amérique du Nord semble avoir exacerbé des tensions de longue date entre directions et personnels.

3. LES AVANTAGES DE LA CONSULTATION

3.1 La libéralisation présente de nombreux défis mais aussi des perspectives de participation accrue des parties prenantes.

3.2 La 35^e Assemblée de l'OACI a noté une proposition de l'ITF visant à inclure les travailleurs dans les négociations des services aériens et dans les réunions de l'OACI concernant le transport aérien, et elle a décidé qu'une approche pragmatique au cas par cas serait préférable à l'adoption d'une politique générale sur leur inclusion. Il est maintenant temps de s'orienter vers ce type de dialogue quand il s'avère nécessaire.

3.3 L'OIT définit le dialogue social comme incluant tous types de négociations, consultations et échanges d'information entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs sur des questions d'intérêt commun en matière de politique économique et sociale. Cette définition intègre les systèmes de relations professionnelles traditionnels dans une acception élargie du dialogue social, qui constitue alors un mécanisme permettant de concilier les opinions divergentes des parties prenantes, que ce soit au niveau de l'entreprise ou au niveau sectoriel, national ou international.

3.4 Par la négociation, les travailleurs et les employeurs peuvent arriver ensemble à des solutions permettant de renforcer la compétitivité, tout en promouvant et en protégeant l'emploi.

3.5 Dans ce processus, la réglementation continue à jouer un rôle important pour l'essor du secteur aérien, mais doit correspondre aux besoins du 21^{ème} siècle.

3.6 Il ne faut donc pas une simple « re-réglementation », mais bien une réglementation « intelligente » ou, selon l'acronyme anglais, « smart » :

« **S**ustainable » : durable et compatible avec les besoins sociaux, économiques et environnementaux à long terme du secteur et de la société dans laquelle elle s'inscrit ;

« **M**esurée » : la réglementation ne doit pas multiplier les procédures administratives tout en assurant une protection adéquate pour les parties concernées ;

« **A**ccessible » : ouverte à l'apport de toutes les parties prenantes ; établir précisément des lignes de

« **R**esponsabilité » : pour différentes activités ou pour la prestation de différents services ;

« Targeted » : ciblée sur des domaines d'activité fondamentaux comme la formation, la sécurité et la sûreté.

3.7 De cette manière, la réglementation pourra non seulement gérer les mutations de l'aviation au 21^{ème} siècle, mais également tirer parti du savoir-faire et du professionnalisme des personnels aériens.

— FIN —