

CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN : DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 1 : Aperçu préliminaire

1.1 : Historique et expérience de la libéralisation

CONSÉQUENCES DE LA RESTRUCTURATION DE L'AVIATION CIVILE SUR L'EMPLOI ET LES PRATIQUES SOCIALES

(Note présentée par l'Organisation internationale du Travail [OIT])

1. L'Organisation internationale du Travail est une institution spécialisée du système des Nations Unies chargée des questions sociales et de travail. Du 21 au 25 janvier 2002, elle a organisé une réunion intitulée *Réunion tripartite sur l'aviation civile: conséquences sociales et en matière de sécurité de la crise consécutive au 11 septembre 2001*, qui s'est tenue après la *Réunion de réflexion sur les répercussions des événements du 11 septembre dans le secteur de l'aviation civile* (Genève, 29-30 octobre 2001). Les participants à ces deux réunions ont appelé l'OIT à «renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organes chargés de réglementer la sécurité aérienne et les instances économiques, les organisations internationales pertinentes, y compris l'OACI et les institutions financières internationales, en vue de promouvoir la coopération économique et l'importance de la consultation tripartite et du dialogue social et technique permanent».

2. Les participants ont pris acte des répercussions des événements du 11 septembre et de la crise qu'ils ont entraînée dans le secteur de l'aviation civile. Ils ont examiné les mesures à prendre pour faire face à la crise, mais également les effets à long terme, sur l'emploi et dans le domaine social, du processus actuel de libéralisation et de restructuration du secteur.

3. Les participants ont également examiné la nature du processus de libéralisation, le contexte dans lequel il s'inscrit et les diverses formes qu'il peut revêtir, ainsi que le cadre réglementaire du secteur, la notion d'intérêt public et les questions liées à la privatisation et aux fusions et acquisitions. Ils ont reconnu que l'existence d'un secteur de l'aviation civile dynamique est dans l'intérêt public et que les intérêts liés à la sûreté et à la sécurité publiques exigent des gouvernements qu'ils jouent un rôle actif dans la protection et l'entretien des infrastructures de l'aviation civile. Le mouvement syndical est largement favorable au maintien de la «fonction d'intérêt public».

¹ Les versions en français et en espagnol ont été fournies par l'Organisation internationale du Travail (OIT).

4. Les participants ont par ailleurs examiné les conséquences de la libéralisation sur l'emploi et dans le domaine social car la communauté internationale a rappelé à de nombreuses occasions le rôle important joué par l'OIT dans l'élaboration et la mise en œuvre des normes internationales du travail. Cette communauté de vues a permis d'éviter la multiplication des normes, avec les risques de divergences d'interprétation et d'application qu'elle comporte. Ces normes fournissent un cadre propice à la réalisation de l'objectif du travail décent dans tous les pays en tenant compte des conditions nationales. L'OIT encourage la participation des travailleurs à l'élaboration et à la mise en œuvre des décisions qui les concernent, quel que soit le niveau auquel ces décisions sont prises.

5. La poursuite de la libéralisation du secteur de l'aviation civile touche directement les employeurs, les travailleurs et les syndicats et influe sur les relations professionnelles car la décentralisation entraîne inévitablement le morcellement de ces relations, l'externalisation suppose que l'on confie à un tiers les responsabilités concernant l'emploi et les relations professionnelles, et ce mouvement centrifuge peut aboutir à la création d'une nouvelle catégorie de travailleurs moins bien lotie en termes de conditions d'emploi. Globalement, les syndicats estiment que la restructuration a eu sur leurs membres des effets négatifs ou neutres dans le meilleur des cas, surtout avec l'arrivée sur le marché des transporteurs pratiquant des tarifs bas. Les syndicats et organisations professionnelles du secteur sont diversement disposés à accepter les différentes formes de libéralisation.

6. La croissance lente, mais continue, de l'emploi dans le secteur de l'aviation a connu un brusque coup d'arrêt en 2001. Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord et d'Europe ont réagi différemment à la crise mais, au final, les différentes approches ont donné sensiblement les mêmes résultats, à savoir que le nombre de licenciements effectifs a été bien inférieur à celui qui avait été initialement prévu. Les suppressions d'emplois sont souvent le fait d'entreprises qui se réorganisent en vue d'une privatisation ou d'une transformation en société commerciale. D'après les statistiques, il ne semble pas que l'ouverture du capital des compagnies aériennes ait des conséquences directes sur l'emploi dans les compagnies concernées ou dans l'ensemble du secteur.

7. Les salariés ont souvent l'impression d'être les premières victimes des crises, car c'est d'abord à eux que l'entreprise demande de faire des sacrifices. Compte tenu de la nature cyclique de l'activité dans le secteur, il y a souvent décalage entre les attentes des employeurs et des travailleurs et l'état actuel ou futur du marché. Le point de savoir si une politique sociale est acceptable ou pas dépend souvent des circonstances.

8. La libéralisation constitue un défi, mais aussi une chance pour le dialogue social. La négociation collective, qui est au départ un mécanisme de redistribution, est de plus en plus utilisée comme un outil de restructuration des entreprises ou de restructuration économique. Les travailleurs jouent un rôle toujours plus important dans les stratégies mises en œuvre par les compagnies aériennes pour faire face à la concurrence. De nombreuses compagnies nationales étant à capitaux publics, leur restructuration suppose souvent une intervention (financière) de l'Etat. Les syndicats estiment que les mesures prises par ce dernier pour promouvoir le dialogue social, qui permet de trouver des parades novatrices et socialement acceptables, sont tout aussi importantes pour le secteur.

9. SUITE PROPOSÉE

9.1 L'OIT appelle les participants à la Conférence à réaffirmer, comme ils l'avaient fait en 1994, que les travailleurs jouent un rôle majeur dans le secteur de l'aviation et devraient être associés à toutes les discussions concernant sa future réglementation économique. Elle appelle par ailleurs l'OACI à

insérer dans les conclusions de la Conférence une recommandation invitant les gouvernements de ses États membres à :

- a) respecter la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi;
- b) reconnaître l'importance vitale d'une main-d'œuvre bien formée et motivée et de relations professionnelles harmonieuses pour que le secteur puisse continuer à croître, dans l'intérêt du développement international et national;
- c) reconnaître que la poursuite de la libéralisation du secteur se heurtera à une résistance plus ou moins forte des salariés compte tenu des conséquences importantes qu'elle aura pour les employeurs, les travailleurs et les syndicats, du point de vue notamment de l'intensité du travail, de la sécurité de l'emploi, de la satisfaction au travail et des relations entre syndicats et employeurs;
- d) prendre les mesures nécessaires pour éviter que la libéralisation ne compromette le dialogue social et associer dès que possible les parties intéressées. Dialogue social et participation peuvent apporter une contribution importante à la protection des travailleurs, à la stabilité et à la paix sociales et à la productivité et à la compétitivité;
- e) jouer un rôle actif dans le processus (de nombreuses compagnies aériennes sont à capitaux publics) en apportant un appui financier aux mesures destinées à atténuer les effets de la libéralisation et aux initiatives destinées à promouvoir le dialogue social, qui permet de trouver des parades novatrices et socialement acceptables.