

Synthèse du Président

Des experts des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, ainsi que des experts indépendants et des spécialistes de l'aviation civile, ont participé à la Réunion de réflexion sur les répercussions des événements du 11 septembre sur l'aviation civile, convoquée par le Directeur général du Bureau international du Travail les 29 et 30 octobre 2001, au siège de l'OIT à Genève, pour examiner, pendant deux jours d'intenses discussions, les répercussions de la crise sur le secteur. Toutes les observations faites par les participants seront consignées dans le rapport de la réunion. Les participants ont notamment fait ressortir les points suivants.

Répercussions

Les événements du 11 septembre sont différents des chocs subis dans le passé par le secteur. Ils ont eu des répercussions exceptionnelles, sans précédent, dévastatrices et immédiates sur tous les segments de l'industrie (compagnies aériennes, fournisseurs de services de navigation aérienne, aéroports, fournisseurs de services de maintenance et de restauration, etc.), avec des conséquences économiques et sociales imprévisibles. Il faudra probablement des années pour que le secteur retrouve le niveau d'activité qu'il avait avant le 11 septembre 2001.

La crise a fait ressortir la contribution de l'aviation civile à l'économie nationale et à l'économie mondiale. D'après les données publiées, il existe une corrélation étroite entre la croissance économique mondiale et le développement du trafic aérien. L'aviation civile fournit une infrastructure économique essentielle à tous les pays, et en particulier aux pays sans littoral, aux pays insulaires et aux pays les moins avancés, et elle assume une fonction d'intérêt public. L'aviation civile est l'un des secteurs les plus réglementés et elle offre l'un des modes de transport les plus sûrs. Son produit est périssable et les compagnies aériennes n'ont pas de stocks. La demande de transport aérien est cyclique et la main-d'œuvre représente une proportion importante des coûts d'exploitation totaux. L'aviation civile est une source d'emplois directs et indirects pour toutes sortes de secteurs apparentés. Un aéronef en état d'exploitation fournit 150 à 250 emplois directs, et il y a un emploi indirect supplémentaire pour chaque emploi direct dans une compagnie aérienne.

Avant les événements du 11 septembre, le secteur de l'aviation civile connaissait déjà des difficultés économiques. Il souffrait du ralentissement de l'activité économique mondiale, qui a d'abord touché les Etats-Unis puis d'autres régions du monde. La diminution brutale du nombre des passagers des classes privilégiées a affecté négativement

les recettes des compagnies aériennes. La classe affaires représente 25 pour cent des voyages par avion, mais elle génère 40 pour cent des recettes. Le ralentissement de l'activité du secteur a été considérablement amplifié par les événements du 11 septembre. L'aviation civile doit faire face à deux problèmes: le «facteur crainte» et la perte de confiance des passagers dans l'aptitude des compagnies aériennes à demeurer opérationnelles.

Il n'existe pas un marché unique de l'aviation civile; il est donc important d'opérer une désagrégation et d'analyser les différents impacts. Ces impacts diffèrent selon les régions et les segments de l'industrie. En Amérique du Nord, les Etats-Unis et le Canada ont été fortement touchés, tandis que le Mexique l'a été moins sévèrement. En Europe, l'Irlande est le pays qui a le plus souffert en raison de sa situation géographique; le service long-courrier entre l'Europe et les Etats-Unis et entre l'Europe et le Moyen-Orient a également été affecté. L'impact sur les voyages en Asie a été moins fort. D'une manière générale, il semble que les compagnies aériennes régionales ou qui pratiquent des tarifs bas ont été moins durement touchées par la crise.

On ne dispose pas encore de données officielles, mais les informations fournies par le secteur de l'aviation civile donnent à penser que l'impact sur l'activité et sur l'emploi est grave et que des mois s'écouleront avant que l'on puisse évaluer les répercussions réelles sur l'emploi. L'industrie du transport aérien emploie près de 4 millions de personnes dans le monde, et les premiers chiffres indiquent que plus de 200 000 personnes ont perdu ou perdront leur emploi dans l'avenir immédiat. L'emploi est le seul élément flexible dans le secteur.

La crise aura des répercussions sur tous les segments de l'industrie, sur l'emploi et les revenus, sur la technologie et les investissements, et sur la restructuration du secteur, notamment les partenariats et les alliances globales. L'évolution dans le secteur des assurances — avec une réduction des garanties et une forte augmentation des primes — a également un effet négatif sur l'aviation civile.

Réponses stratégiques

La crise actuelle est mondiale et, partant, appelle une réponse au niveau mondial. Pour affronter la crise, les mesures pratiques suivantes devraient être prises:

- a) un examen du cadre économique et de la réglementation devrait être effectué pour tous les segments de l'industrie — l'aviation civile reste l'un des secteurs les plus fortement réglementés — afin de déceler ce qui peut empêcher la mise en place de solutions souples pour surmonter la crise. La crise appelle aussi une nouvelle réflexion sur la fonction d'«intérêt public» et sur la réglementation du transport aérien, quelle que soit la structure du capital des compagnies;
- b) il faudrait mettre l'accent sur la culture de la sécurité et sur le rôle du facteur humain dans le traitement des problèmes de sécurité et de sûreté, parce qu'un personnel formé et motivé tendra à professionnaliser la sécurité dans les aéroports, ce qui peut aider à redonner confiance aux passagers; une formation et un recyclage périodiques joueront un rôle très important à cet égard, y compris l'examen des questions liées aux compétences et à la délivrance des licences et des certificats;
- c) la technologie et les investissements, notamment dans la sécurité, devraient être privilégiés car ils peuvent contribuer à améliorer la sécurité et la sûreté et créer de nouveaux emplois;

-
- d) les gouvernements, les employeurs et les travailleurs devraient agir immédiatement pour limiter les suppressions d'emplois, atténuer les pertes et retenir le personnel qualifié. Les répercussions sur l'emploi touchent proportionnellement plus les femmes et les minorités ethniques. Les parties peuvent partager les expériences de pratiques exemplaires en fait de réponses innovantes à la crise;
 - e) une collaboration plus étroite devrait s'instaurer entre les organisations internationales afin de traiter de manière cohérente les effets à moyen et à long terme de la crise, en respectant les mandats des différentes organisations.

Rôle du dialogue social

La crise fournit aux partenaires sociaux l'occasion de renforcer et de promouvoir le dialogue social.

Rôle des gouvernements

Les gouvernements — chacun à sa manière et en envisageant l'avenir du secteur dans une optique particulière — ont apporté une contribution importante pour faire face aux événements du 11 septembre. Ils ont pris des mesures telles qu'un appui direct aux frais occasionnés par l'immobilisation des avions, des garanties de prêts, une couverture d'assurance, l'octroi d'une assurance chômage et d'une assurance maladie et des primes de recyclage.

Rôle des partenaires sociaux

Le dialogue social concernant la crise se tiendra surtout au niveau de l'entreprise. Les partenaires sociaux sont encouragés à étudier de nouvelles possibilités d'échanger des informations, de tenir des consultations et d'engager des négociations collectives. Devant la crise et au lieu de procéder à des licenciements, il faudrait envisager notamment des mesures telles que le partage de poste, le gel de l'embauche, les mises à la retraite volontaire et la réduction ou l'interdiction des heures supplémentaires. Il existe également de nouvelles perspectives et structures de dialogue social, par exemple les avis communs publiés par le Comité européen de dialogue sectoriel sur l'aviation civile.

Rôle du BIT

Le BIT devrait:

- 1) réunir des informations sur les meilleures pratiques et sur des moyens novateurs et conformes à l'intérêt collectif de répondre à la crise et communiquer ces informations à ses mandants;
- 2) entreprendre des études sur:
 - a) les répercussions diverses aux niveaux régional, sous-régional et intrarégional (différences d'impact entre les régions et dans chacune d'entre elles), sur différents segments sectoriels et divers marchés (différences d'impact entre les différents secteurs de l'aviation civile, entre les transporteurs à faibles coûts et les compagnies aériennes nationales, et entre les vols réguliers et les vols non réguliers);
 - b) les répercussions diverses de la crise sur les hommes et les femmes ainsi que sur les minorités;

-
- c) l'impact de la crise sur la restructuration du secteur (incidence sur les plans d'entreprise ou modification des plans de restructuration, et impact global sur la stratégie des compagnies et/ou sur leurs alliances);
 - 3) envisager la création d'une équipe spéciale du BIT sur l'emploi et la réinsertion dans le secteur;
 - 4) jeter des passerelles avec les organisations internationales intéressées pour s'entendre sur les moyens d'affronter et de gérer la crise;
 - 5) lors de ses travaux préparatoires en vue de la réunion de janvier 2002, l'OIT devrait:
 - a) prévoir une analyse de l'impact sur tous les segments de l'aviation civile au sens le plus large;
 - b) élargir la participation à toutes parties intéressées afin d'assurer un dialogue global. Les documents de travail que le Bureau établira pour cette réunion pourraient s'articuler autour des grands axes ci-après:
 - i) aspects juridiques et institutionnels;
 - ii) pratiques de gestion dans le secteur;
 - iii) impact social.