
Répercussions sociales des événements consécutifs au 11 septembre 2001 dans le secteur de l'aviation civile

Document d'information présenté pour discussion
à la Réunion de réflexion sur les répercussions
des événements du 11 septembre sur l'aviation civile
(29-30 octobre 2001)

Genève, 2001



Répercussions sociales des événements consécutifs au 11 septembre 2001 dans le secteur de l'aviation civile

Document d'information présenté pour discussion
à la Réunion de réflexion sur les répercussions
des événements du 11 septembre sur l'aviation civile
(29-30 octobre 2001)

Genève, 2001

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Introduction	1
2. Immobilisation des avions	2
3. Evolution antérieure de l'emploi, du trafic et de la capacité	4
4. Réduction des capacités et suppression d'emplois	5
5. Réductions de salaire et d'horaire.....	8
6. Le dialogue social pour réduire les conflits	8
7. Mesures gouvernementales.....	10
7.1. Etats-Unis	10
7.2. Europe	10
7.3. Asie.....	11
8. Conclusions.....	12

1. Introduction ¹

1. A la suite du 11 septembre, le secteur du transport aérien, dont les taux de croissance étaient déjà en baisse et même négatifs à cause du ralentissement de l'activité économique, a dû faire face à une chute brutale de la demande. Dans les quatre jours qui ont suivi, les réservations ont diminué de 74 pour cent sur les vols intérieurs aux Etats-Unis et de 19 pour cent sur les autres vols ². La peur a conduit certains candidats au voyage à annuler leurs vacances et les entreprises à reporter leurs réunions ou à recourir à la vidéo ou à la téléconférence.
2. En septembre 2001, selon l'Air Transport Association of America, qui représente environ 95 pour cent du trafic des compagnies aériennes des Etats-Unis, les passagers-miles payants étaient en baisse de 32,5 pour cent par rapport à septembre 2000 pour les vols intérieurs et de 30,1 pour cent pour les vols internationaux. Le taux de remplissage était de 59 pour cent (56,2 pour cent sur les vols intérieurs et 66,1 pour cent sur les vols internationaux), contre 69,9 pour cent un an auparavant.
3. Southwest, qui est l'une des compagnies aériennes américaines les plus dynamiques, indique que son taux de remplissage n'a cessé d'augmenter depuis qu'elle a repris ses vols le 14 septembre; les deux premières semaines d'octobre, il n'a été inférieur à son niveau de la période correspondante de 2000 que de 5,4 points de pourcentage. Toutefois, les recettes unitaires sont bien moindres que l'année précédente et sont inférieures de 10 à 12 pour cent au seuil de rentabilité.
4. Le ralentissement de l'activité a conduit des compagnies aériennes à réduire la fréquence de leurs vols et leurs destinations. Swissair a suspendu ses vols pendant deux jours, de sorte que des milliers de passagers se sont trouvés bloqués dans différents endroits du monde, et il ne se passe pas de jour sans que les médias annoncent la faillite imminente de telle ou telle grande compagnie aérienne. Cette situation, qui s'ajoute à la peur, est source de malaise et d'incertitude pour les candidats au voyage. La confiance des voyageurs dans le transport aérien se trouve donc sapée pour deux raisons, ce qui fait que la crise actuelle pourrait avoir des effets beaucoup plus préjudiciables que les précédentes. Pour le trafic aérien, les prévisions à court terme sont toutes négatives. On avance que le 11 septembre aura deux fois plus d'impact que la guerre du Golfe. L'activité ne devrait redevenir parfaitement normale qu'en 2003, c'est-à-dire de 18 à 24 mois après les événements, alors qu'il n'avait fallu attendre que de six à douze mois après la guerre du Golfe ³.

¹ Ce document d'information est fondé sur un document préparé pour le Bureau international du Travail par M. Peter Morrell et M^{me} Fariba Alamdari, Air Transport Group, Cranfield University, Royaume-Uni.

² Commerzbank, 28 septembre 2001.

³ Aviation Strategy, Global demand outlook, oct. 2001.

Tableau 1. Prévisions du trafic après le 11 septembre

	Etats-Unis		Europe		Asie		Reste du monde	
	Dom*	Int**	Dom*	Int**	Dom*	Int**	Dom*	Int**
Sept.-déc. 2001	-30	-40	-10	-20	-5	-10	-5	-15
Court terme (janv.-août 2002)	10	-20	-5	-10	-2	-5	-3	-10
Court terme (sept.-déc. 2002)	5	10	5	10	5	5	5	5
Redressement (2003)	15	20	7	20	15	20	12	20
Moyen terme (2004-2006)	4	6	5	6	9	9	5	8

* Vols intérieurs.
** Vols internationaux.
Source: Aviation Strategy, octobre 2001.

5. En Asie, Japan Air Lines prévoit une chute de 20 pour cent du nombre de passagers internationaux au cours de la période de six mois qui finira en mars 2002.
6. L'Association du transport aérien international (IATA) a établi des prévisions par région comparant 2001 et 2000 (tableau 2). Elle a reporté la publication de ses prévisions annuelles sur trois ans.

Tableau 2. Prévisions de l'IATA concernant le trafic aérien en 2001 par rapport à 2000 (kilomètres par passager; changement en pourcentage) (octobre 2001)

Vols intérieurs Etats-Unis	-7 à -13
Vols transatlantiques	-6 à -12
Vols transpacifiques	-4 à +0
Vols intra-européens	-1 à -5
Total vols internationaux	jusqu'à -6

7. La diminution du trafic international prévue pour 2001 doit être comparée à celle qui avait suivi la guerre du Golfe (-3,8 pour cent en 1991). Les services internationaux des compagnies appartenant à l'Association des compagnies aériennes européennes (AIEA) avaient reculé de 6,3 pour cent en 1991, mais ce recul avait été suivi d'une progression de 14 pour cent en 1992. Le trafic international des compagnies des Etats-Unis avait été moins touché par la guerre du Golfe et la récession, le recul se limitant à 2 pour cent de 1990 à 1991.
8. Un secteur confronté à une telle diminution de la demande n'a pas d'autre choix que de réduire sa capacité et ses effectifs. C'est exactement la politique que la majorité des compagnies aériennes ont adoptée, comme on le verra dans les sections qui suivent.

2. Immobilisation des avions

9. Lufthansa a décidé de remettre à plus tard l'achat de quinze A380 et de quatre B747-400 et d'immobiliser une vingtaine de ses 236 appareils. Air France retirera de sa flotte cinq A310 et immobilisera un avion cargo B747. Au cours des quatre prochains mois, elle retirera du service quatre autres A310 et elle fera de même pour quatre B747-200 au début de l'été 2002.

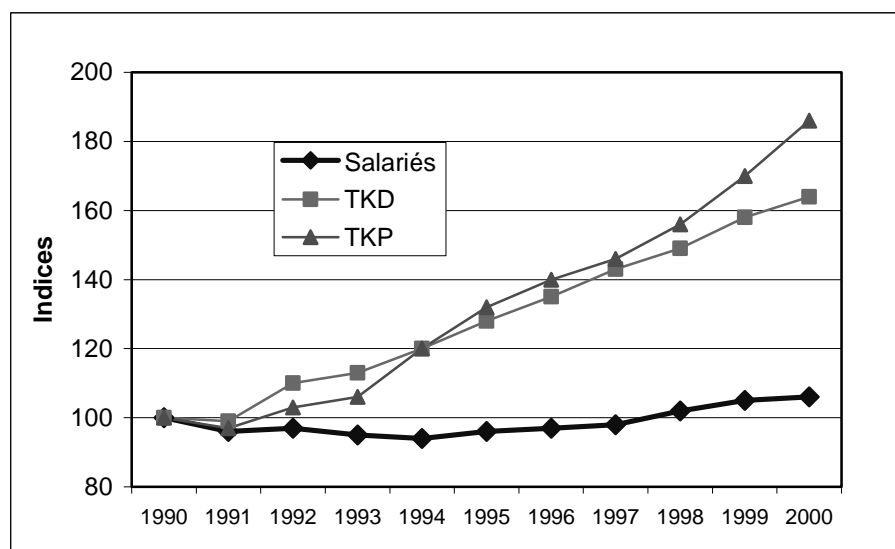
-
10. Virgin Atlantic a immobilisé cinq B747-200 et Aer Lingus mettra fin à la location de deux A330 et d'un A321 et elle retirera du service deux B737-400. British Airways avait déjà prévu de mettre hors service sa flotte de B747-200, et elle retire actuellement six B767 ainsi que quatre appareils à fuselage étroit de type non spécifié et dix autres long-courriers. British Midland a immobilisé huit appareils et SAS en mettra seize hors service.
 11. Lufthansa, qui a immobilisé 28 appareils depuis le 11 septembre, a décidé, face à la faiblesse de la demande, de mettre hors service dix autres appareils court ou moyen-courriers et cinq long-courriers, réduisant sa capacité en sièges de 8 pour cent pour les vols intercontinentaux et de 7,5 pour cent pour les vols européens. Wolfgang Mayrhuber, qui est à la tête de cette compagnie, aurait informé le personnel par Intranet que le nombre quotidien de passagers était inférieur de 30 000 à celui enregistré au cours de la période correspondante de l'année précédente. Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver le 28 octobre, Lufthansa arrêtera ses vols Berlin-Moscou et Berlin-Washington. Au total, 42 services long-courriers seront supprimés et neuf autres devraient l'être d'ici la mi-janvier. Le 1^{er} novembre, Lufthansa aura supprimé plus de 200 vols quotidiens court et moyen-courriers.
 12. On estime que, sur les 6 300 appareils à réaction exploités par les compagnies aériennes des Etats-Unis, 1 250 pourraient être stockés, rendus aux entreprises qui les louaient ou, si possible, vendus⁴. La valeur des appareils aurait déjà diminué de quelque 15 pour cent par rapport aux prix pratiqués quelques mois auparavant, lesquels avaient déjà baissé d'environ 10 pour cent du fait de la récession qui était attendue.
 13. Delta Air Lines se dispose à immobiliser jusqu'à 60 appareils. Les vols reliant New York à Tokyo, Tel-Aviv, Munich, Dublin, Shannon, Le Caire, Dubaï, Zurich et Bruxelles seront suspendus jusqu'en mars 2002 et les vols pour Stockholm sont suspendus *sine die*.
 14. US Airways a porté à plus de 100 le nombre d'appareils anciens qu'il est prévu de retirer. Cela inclura toute la flotte de MetroJet (42 Boeing 737-200) et l'arrêt des vols à bas coût. En outre, 40 Fokker 100 et 20 Boeing MD-80 devraient être peu à peu retirés au cours des sept prochains mois.
 15. Northwest a immobilisé 21 appareils, dont cinq McDonnell Douglas DC-10, trois DC-9, 12 Boeing 727 et un Airbus 320. Ses deux filiales régionales réduisent aussi leur activité. Express a licencié 650 personnes et réduit ses services de 20 pour cent. Mesaba réduit ses effectifs de direction de 30 pour cent et ses services de 20 pour cent. Southwest Airlines reportera la livraison de onze 737-700 commandés pour cette année.
 16. Boeing réduit les livraisons prévues d'appareils pour 2001 de 538 (chiffre déjà révisé à cause du ralentissement de l'activité aux Etats-Unis) à 500 et, pour 2002, de 510-520 à 400. Airbus n'a pas encore fait connaître ses plans.
 17. Comme il sera exposé plus en détail à la section 4, les compagnies aériennes ont réagi à la diminution du trafic en réduisant leur capacité et en comprimant largement leurs effectifs. Cela soulève la question de savoir comment le secteur peut sortir de ce genre de crise en réduisant au minimum les suppressions d'emplois. Pour répondre à cette question, il serait utile d'examiner comment le trafic, la capacité et l'emploi ont évolué au début des années quatre-vingt-dix après la récession économique et la guerre du Golfe.

⁴ *Aircraft Value News*, 24 septembre 2001.

3. Evolution antérieure de l'emploi, du trafic et de la capacité

18. Comme il ressort de la figure 1, la récession économique et la guerre du Golfe ont eu pour effet de ralentir la demande de voyages aériens. Devant ce qui était perçu comme une menace d'attaque terroriste, le trafic sur l'Atlantique Nord a baissé de 35 pour cent au premier trimestre de 1991. Pendant la même période, le trafic entre l'Europe et le Moyen-Orient a diminué de 70 pour cent⁵. En conséquence, les compagnies aériennes ont réduit leur capacité et leurs effectifs. Or l'impact sur la main-d'œuvre a été plus profond. Il est manifeste que, bien que le trafic ait repris en 1993, le niveau d'emploi a continué de fléchir jusqu'en 1995 avant d'amorcer une reprise.

Figure 1. Niveau de trafic, de capacité et d'emploi des grandes compagnies aériennes dans le monde



TKD: tonnes-kilomètres disponibles; TKP: tonnes-kilomètres payantes.

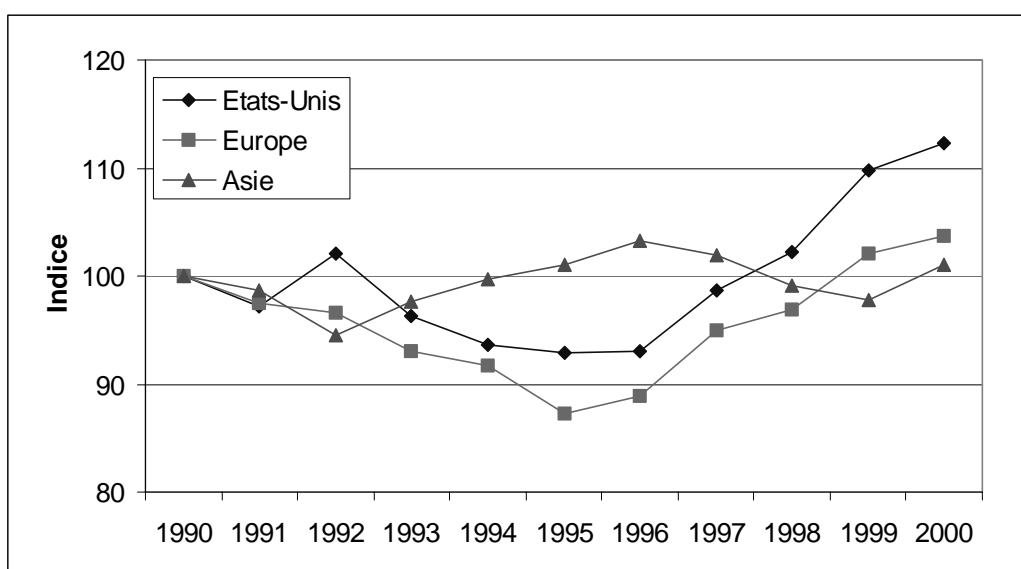
Source: IATA: *World Air Transport Statistics (WATS)*, 2001.

19. Pour mieux comprendre l'évolution de la situation du début des années quatre-vingt-dix après la récession, on a procédé à un examen plus détaillé (d'après le trafic total ou les tonnes-kilomètres) de cinq grandes compagnies aériennes par région. Le niveau d'emploi a baissé dans toutes les régions en 1990 et 1991. Toutefois, les effectifs des cinq principaux transporteurs des Etats-Unis ont légèrement augmenté en 1992, ce qui tient en partie au fait que des compagnies aériennes telles que Delta ont engagé un certain nombre d'anciens salariés de Pan Am en relation avec l'acquisition des avoirs de cette compagnie après sa faillite. Cependant, si l'on examine le niveau total d'emploi pour l'ensemble du secteur, on constate que ce niveau est resté inférieur à celui de 1990 jusqu'en 1995, époque à laquelle il a commencé à remonter.
20. Les niveaux d'emploi des compagnies aériennes européennes ont continué à diminuer jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix en raison de la libéralisation des services aériens intra-européens en janvier 1993. Ces compagnies ont dû maîtriser leurs coûts en raison de l'intensification de la concurrence. Ce sont les coûts de main-d'œuvre qui ont retenu la plus grande attention, vu qu'ils représentent un tiers environ de leurs frais d'exploitation et qu'ils sont plus faciles à maîtriser que bien d'autres éléments du coût.

⁵ AVITAS Inc.: «Are we for another 1991 situation?», sept. 2001.

21. Les compagnies aériennes asiatiques ont également réduit leurs effectifs entre 1990 et 1993 en raison de la récession mondiale. Elles ont aussi mis en œuvre des politiques visant à réduire les coûts de main-d'œuvre par suite de la crise financière qui a frappé l'Asie en 1997 et 1998.
22. Toute une série de mesures ont été prises par les compagnies aériennes pour comprimer leurs effectifs, et notamment: des licenciements ou des programmes de départs volontaires, des réductions de salaire, l'introduction de doubles niveaux de salaire, la sous-traitance de la main-d'œuvre, le recours à des salariés basés à l'étranger, l'emploi d'une main-d'œuvre étrangère moins coûteuse et le franchisage. Les salariés de certaines compagnies aériennes des Etats-Unis ont obtenu en contrepartie une participation aux bénéfices et à la gestion (participation au capital et au conseil d'administration). Cette dernière mesure a également été adoptée en Europe. Un rachat de l'entreprise par son personnel est actuellement envisagé pour Sobelair, filiale belge charter de Sabena.

Figure 2. Niveau d'emploi dans cinq grandes compagnies aériennes par région



Source: IATA: *World Air Transport Statistics (WATS)*, 2001.

23. Il convient de signaler que la réduction du nombre de salariés enregistrée depuis 1991 ne s'est pas toujours accompagnée d'une détérioration de l'emploi dans l'ensemble du secteur. Dans certains cas, la main-d'œuvre se déplace d'une compagnie à une autre, ce qui se produit lorsque des compagnies aériennes sous-traitent certaines de leurs activités telles que l'entretien et la restauration. Par exemple, Shannon Aerospace en Irlande se charge de l'entretien d'aéronefs pour le compte d'un certain nombre de transporteurs européens y compris ses propres actionnaires, Swissair et Lufthansa. Lufthansa a transféré à cette compagnie une proportion importante de ses activités d'entretien, ce qui revient à déplacer des emplois vers un pays où les salaires sont plus bas.

4. Réduction des capacités et suppression d'emplois

24. Le tableau 3 montre comment, dans les trois régions, les grandes compagnies aériennes ont réagi au cours de la période qui a suivi le 11 septembre. Au total, les compagnies aériennes européennes ont annoncé près de 30 000 suppressions d'emplois, ce qui touche 10 pour cent de leurs effectifs totaux. A l'évidence, la situation était pire en Amérique du Nord, où 95 000 suppressions d'emplois ont été annoncées, ce qui représente 30 pour cent des

effectifs. En Asie — la région la moins touchée —, les suppressions ne concernent jusqu'ici que 2 500 emplois, soit 2,5 pour cent des effectifs.

- 25.** Il convient de noter que certaines des suppressions d'emplois indiquées dans le tableau 3 étaient déjà prévues avant le 11 septembre. Par exemple, 1 800 des 7 000 licenciements chez British Airways étaient déjà programmés en raison du ralentissement de l'activité du secteur et de la détérioration de la conjoncture aux Etats-Unis. Il convient de signaler également que certaines entreprises liées au secteur — comme Atraxis, qui ampute ses effectifs de 25 pour cent — et certains fournisseurs tels que Boeing, qui réduit de 20 à 30 pour cent ses effectifs totaux, ont également été très touchés.
- 26.** Depuis le 11 septembre, beaucoup de compagnies aériennes se sont effondrées ou ont failli connaître la débâcle. En Australie, Ansett connaissait déjà des difficultés avant le 11 septembre, mais elle a été déclarée en faillite le 14 septembre. Son propriétaire, Air New Zealand, traversait aussi une mauvaise passe, mais la compagnie a finalement été soutenue par le gouvernement néo-zélandais, qui a pris une participation de 80 pour cent à son capital alors qu'il n'était pas actionnaire auparavant. Singapore Airlines réduira sa participation de 25 à 4,3 pour cent.
- 27.** Swissair a temporairement interrompu ses vols entre le 2 et le 4 octobre 2001 en raison du retard intervenu dans l'obtention d'un prêt des banques UBS et First Boston du Crédit suisse. Ces banques avaient initialement investi 260 millions de francs suisses pour acquérir 70 pour cent de la compagnie Crossair, et il était prévu de transférer à Crossair les itinéraires viables de Swissair, Crossair pouvant aussi choisir d'utiliser la dénomination sociale Swissair. Crossair devait reprendre plus des deux tiers des itinéraires desservis par Swissair en deux étapes: les destinations européennes le 28 octobre et les routes intercontinentales avant la fin de mars 2002. Le plan de sauvetage final, d'un montant de 4 milliards 24 millions de francs suisses, était plus de six fois supérieur au montant estimé à l'origine par l'UBS et le Crédit Suisse, et ces banques n'ont pas augmenté leur engagement au-delà des 350 millions de francs suisses supplémentaires qu'elles s'étaient déjà engagées à verser dans le cadre du nouvel accord. Le gouvernement fédéral helvétique prend une participation de 20 pour cent dans Crossair, tandis que la prise de participation de certains cantons et de la ville de Zurich s'élève à 18 pour cent et que plusieurs sociétés suisses fournissent un complément de 1,7 milliard de francs suisses (qui comprend la somme fournie par les deux banques suisses). Le nouvel investissement inclut la somme d'un milliard de francs suisses destinée à permettre la poursuite jusqu'au mois de mars des vols long-courriers, ainsi que le montant des pertes que subira Crossair jusqu'à ce que la compagnie devienne rentable. Un peu moins de 10 000 employés de Swissair seront licenciés.
- 28.** Avant le 11 septembre, l'IATA prévoyait une perte de 2,5 milliards de dollars en 2001 pour le service international de ses membres. Elle évalue maintenant à 10 milliards de dollars les pertes d'exploitation pour 2001. Ce chiffre est à rapprocher des 4 milliards de dollars de pertes en 1991 et des pertes sans précédent, s'élevant à 4,8 milliards de dollars, enregistrées en 1992 après la guerre du Golfe.

Tableau 3. Annonces de suppressions d'emplois et de réduction des capacités faites depuis le 11 septembre

	Suppressions d'emplois	Réduction des capacités
Europe		
Aer Lingus	2 500 (38%)	25%
Air France	Aucune	10%
Alitalia	3 500 (15%)	13%
bmi British Midland	600 (9%)	20%
British Airways	7 000 (13%)	10%
Finnair	Aucune	7%
Iberia	Aucune	11%
KLM	2 500 (9%)	15%
Lufthansa	Aucune	11%
SABENA	1 421 (20%)	n/d
SAS	1 100 (5%)	12%
Swissair	9 400 (52%)	Env. 33%
Virgin Atlantic	1 200 (15%)	20%
Amérique du Nord		
Air Canada	9 000 (36%)	n/d
American Airlines	20 000 (22%)	20%
Continental	12 000 (25%)	18%
Delta Air Lines	13 000 (18%)	15%
Northwest	10 000 (18%)	20%
Southwest	Aucune	20%
United Airlines	20 000 (20%)	26%
US Airways	11 000 (26%)	23%
Autres régions		
Cathay Pacific	Aucune	Limitée
Japan Airlines	1 300 (7%)	6%
Korean Air	500 (3%)	^a
Lan-Chile	650 (9%)	10%
Qantas	^b	^b
Singapore Airlines	Aucune	Aucune

^a suspension des vols ou réduction de la fréquence des vols sur certaines destinations internationales et nationales.

^b développement important du trafic sur les itinéraires nationaux à la suite de l'effondrement d'Ansett; réaffectation aux itinéraires nationaux d'une partie des capacités auparavant affectées au trafic international.

Sources: Commerzbank; Flight International; Air Transport Intelligence.

5. Réductions de salaire et d'horaire

29. British Airways a négocié avec les représentants des principaux syndicats qui sont ses interlocuteurs (TGWU, GMB et MSF) une réduction de 5 pour cent des salaires des 3500 cadres intermédiaires de la compagnie⁶. Cette réduction a suivi une réduction de 10 pour cent acceptée par 600 cadres supérieurs, et une réduction de 15 pour cent acceptée par les administrateurs. En outre, aucune prime à la gestion ne sera versée en 2002. British Airways s'efforce aussi de gérer plus efficacement les heures supplémentaires, de façon à éviter un plus grand nombre de licenciements. Lorsque les licenciements entraînent le versement d'indemnités importantes, il est parfois moins onéreux de restreindre les heures supplémentaires⁷.
30. D'après certaines informations, le syndicat des pilotes de Lufthansa (Vereinigung Cockpit) serait prêt à accepter une réduction de 16 pour cent des salaires en 2002 si Lufthansa ne fait pas de bénéfices en 2001. La compagnie aurait également proposé, outre l'annulation de tous les contrats de courte durée introduits jusqu'ici et le gel des nouveaux contrats, l'introduction d'une semaine de travail de quatre jours. Le syndicat Ver.di, qui représente environ 80 pour cent du personnel de Lufthansa, s'est déclaré surpris de la proposition visant à introduire une semaine de quatre jours et a indiqué que, avant de faire des commentaires, il devait connaître les conditions dont cette proposition était assortie⁸.
31. United Airlines n'a pas jusqu'à présent cherché à imposer des réductions de salaire ou à obtenir des concessions portant sur le règlement du travail: l'annonce, faite par le directeur général de la compagnie, que celle-ci devrait peut-être cesser ses activités l'année prochaine a peut-être été un avertissement lancé au personnel quant au fait que des réductions seront peut-être nécessaires, mais elle a été critiquée en tant qu'elle dissuade en même temps d'éventuels passagers d'avoir recours aux services de la compagnie⁹.
32. Air Canada a également envisagé d'introduire une semaine de travail de quatre jours, mais elle s'est aussi efforcée d'obtenir l'approbation du gouvernement pour que le personnel bénéficie le cinquième jour du programme national d'assurance chômage. D'aucuns ont fait valoir que, puisque les versements seraient faits directement aux employés, il ne s'agirait pas d'une aide de l'Etat.

6. Le dialogue social pour réduire les conflits

33. Dans les jours qui ont suivi le 11 septembre, les directions des compagnies aériennes ont établi une distinction entre la gestion immédiate de la crise et les concessions à plus long terme. En même temps, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a plaidé en faveur d'un partenariat et d'un «plus haut degré de coopération» entre le secteur, le gouvernement et les syndicats afin d'améliorer la sécurité. L'ITF a aussi indiqué que les entreprises devaient motiver le personnel et lui fournir les moyens nécessaires pour assurer

⁶ *British Airways News*, 18 octobre 2001.

⁷ *The Economist*, 13 octobre 2001.

⁸ Bloomberg, 16 octobre 2001.

⁹ Reuters, 17 octobre 2001.

la sécurité et la sûreté, et elle a proposé de réévaluer la déréglementation et la restructuration du secteur.

34. Le président de l'Association des pilotes de ligne des Etats-Unis (ALPA) a également indiqué qu'il était temps que tous les pilotes de ligne agissent ensemble pour faire en sorte que tous les droits et avantages qu'ils choisiraient d'abandonner temporairement pour permettre aux compagnies aériennes proches de la ruine de se redresser ne soient pas abrogés à long terme ¹⁰.
35. Au début de l'année, les pilotes et, dans une moindre mesure, le personnel commercial de bord et les mécaniciens avaient obtenu des augmentations de salaire pouvant aller jusqu'à 30 pour cent (bien qu'elles dussent être étalées sur plusieurs années). Il avait cependant été affirmé qu'il s'agissait d'un rattrapage, les réductions de salaire intervenues à la suite de la guerre du golfe et de la récession n'ayant jamais été pleinement compensées, eu égard à l'inflation. Les syndicats étaient d'avis que ces acquis récents ne seraient assurés qu'à très court terme.
36. Les pilotes de Cathay Pacific Airways, qui mettent fin à une action de revendication qui a duré plus de trois mois, ont déclaré espérer que cette action aboutirait à de nouveaux pourparlers qui mettront un terme à un conflit de longue date concernant les salaires et les tableaux de service. L'Association des membres d'équipage d'aéronefs de Hong-kong (HKAOA) indique avoir écrit à la direction de Cathay Pacific Airways pour l'informer que l'action de revendication et le strict respect des contrats seront suspendus le 21 octobre à partir de midi. L'association a ajouté qu'aucune condition préalable n'était posée à la reprise ou à l'issue des négociations.
37. Le syndicat a indiqué à maintes reprises qu'il souhaitait reprendre les négociations, mais la direction de la compagnie a refusé en disant qu'elle ne le ferait que si le syndicat cessait sa campagne de revendication et retirait sa menace de relancer l'action. L'une des conditions préalables posées par le syndicat pour accepter un règlement était la réintégration de plus de 50 pilotes licenciés peu après le début de l'action de revendication, mais cette condition a récemment été abandonnée par suite de la baisse d'activité et aussi parce que la position du syndicat n'a pas recueilli l'appui escompté au sein de l'opinion.
38. Dans un effort pour limiter les suppressions d'emplois pour les membres du personnel des postes de pilotage, les pilotes du transporteur britannique bmi British Midland ont accepté l'application d'un accord de travail partagé, après que la compagnie eut annoncé qu'elle prévoyait de licencier 20 pour cent de ses pilotes dans le cadre d'une stratégie de réduction des coûts. Au début du mois d'octobre, British Midland a indiqué que sur les 5 500 postes actuels elle supprimerait environ 600 postes, dont 109 postes de pilote sur tous les types de flotte.
39. Cependant, dans le cadre d'un accord conclu à l'arraché avec l'Association des pilotes de ligne britanniques (BALPA), British Midland propose de réduire le nombre des licenciements en offrant à ses 721 pilotes la possibilité de travailler à mi-temps en recevant un demi-salaire ¹¹.

¹⁰ «President's Forum: Working together», *Air Line Pilot*, oct. 2001, p. 4.

¹¹ *Air Transport Intelligence*, 24 octobre 2001.

7. Mesures gouvernementales

7.1. Etats-Unis

40. Le 21 septembre, le Congrès a adopté le train de mesures d'urgence suivant:

- Octroi d'une aide directe et immédiate de 5 milliards de dollars visant à indemniser les compagnies aériennes pour les pertes résultant directement de la fermeture de l'espace aérien et de la réduction du trafic. Il s'agit d'une somme en liquide répartie entre l'ensemble des compagnies aériennes en fonction du nombre de places-miles dont elles disposaient avant le 11 septembre. La moitié de cette somme a été versée à ce jour.
- Une somme complémentaire de 10 milliards de dollars sera octroyée sous forme de garanties bancaires gouvernementales en faveur des compagnies aériennes, les demandes étant évaluées par un office de stabilisation du transport aérien selon des critères «fixés par le Président». Il semble peu probable que les compagnies aériennes doivent fournir des garanties sous forme de titres de propriété des appareils, dont la plupart ont d'ailleurs déjà été donnés en nantissement pour garantir des prêts en vigueur.

41. L'aide précitée est subordonnée à un blocage des rémunérations à un certain plafond jusqu'au 11 septembre 2003, ainsi qu'à l'obligation d'assurer certaines liaisons essentielles.

42. Une somme complémentaire de 3 milliards de dollars a été prélevée sur le fonds d'indemnisation des victimes pour financer des mesures relatives à la sécurité.

43. L'aide gouvernementale comprend également les mesures suivantes:

- Limitation de la responsabilité encourue par les compagnies aériennes au sujet des attaques au montant maximum de leur couverture d'assurance.
- Couverture relative aux risques de guerre garantie par le gouvernement pour 180 jours et remboursement des augmentations des primes.
- Les compagnies aériennes bénéficiant de garanties bancaires doivent offrir au gouvernement des options d'achat, afin de lui permettre de bénéficier d'un redressement du secteur.
- Blocage durant deux ans de la rémunération des dirigeants des compagnies aériennes bénéficiant de garanties de prêts s'ils perçoivent déjà plus de 300 000 dollars par an.

7.2. Europe

44. La Commission européenne a approuvé des mesures de soutien gouvernemental visant à indemniser les compagnies aériennes des coûts d'assurance supplémentaires subis depuis le 11 septembre. Au départ, ces mesures étaient limitées à un mois, dans l'attente d'une solution plus durable.

45. Par ailleurs, la Commission européenne a autorisé les compagnies aériennes, au cas où elles souhaiteraient suspendre temporairement certaines liaisons, à conserver les créneaux aéroportuaires correspondants au moins jusqu'à la saison d'été 2002, alors qu'elles devraient normalement les perdre.

-
46. Cependant, la commission n'a pas assoupli les règles relatives à la coordination des horaires et des tarifs, mais elle a déclaré qu'elle donnerait un avis favorable à un tel assouplissement au cas où il se révélerait essentiel au maintien des liaisons. En outre, elle a proposé l'établissement d'un «code de conduite», en collaboration avec les autorités américaines, afin de prévenir la concurrence déloyale.
47. Le train de mesures d'aide de l'Union européenne comprend également les éléments suivants:
- Le fait d'envisager les fusions entre compagnies aériennes d'un œil plus favorable, et donc de favoriser la poursuite de la consolidation du secteur.
 - Contribution gouvernementale au financement des mesures de sécurité supplémentaires dans les aéroports.
 - Versement d'indemnités aux compagnies aériennes pour les jours où les avions n'ont pas pu décoller à la suite des événements du 11 septembre.
48. En Europe, la Commission européenne a approuvé la décision du gouvernement belge tendant à prêter 125 millions d'euros au transporteur national en difficulté en vue d'une restructuration. Cette décision va sans doute être suivie par des demandes des gouvernements irlandais, italien, français et allemand.
49. Lufthansa a demandé 180 millions d'euros d'aide de l'Etat pour compenser la perte de recettes résultant des événements du 11 septembre. Le gouvernement s'est engagé à verser à Air France et aux autres transporteurs français la somme de 650 millions de francs français¹².
50. Alitalia a demandé au gouvernement italien 600 à 700 milliards de liras pour couvrir le versement des indemnités de chômage dues au personnel par le biais de l'annulation de la taxe de 10 pour cent sur les billets¹³. Cette somme s'ajoutera aux 750 milliards de liras correspondant à la troisième et dernière tranche de l'aide accordée par la Commission européenne en octobre 2001, à titre unique et moyennant diverses conditions.

7.3. Asie

51. Japan Airlines et All Nippon Airways ont toutes deux demandé l'aide financière de leur gouvernement, qui s'ajoute au financement de l'augmentation des coûts d'assurance pour six mois. Elles ont expressément demandé au gouvernement de les aider à financer l'augmentation des coûts de la sécurité.
52. En République de Corée, le gouvernement a demandé l'approbation parlementaire pour l'octroi de prêts à des conditions de faveur pouvant atteindre 250 milliards de wons (192 millions de dollars) à Korean Air et à Asiana, ainsi que pour l'octroi d'allègements fiscaux relatifs aux achats d'appareils et aux importations de kérosène. On estime que l'aide totale devrait dépasser 900 milliards de wons¹⁴.

¹² Bloomberg, 16 octobre 2001.

¹³ *Flight International*, 1^{er} octobre 2001.

¹⁴ *Air Transport Intelligence*, 17 octobre 2001.

8. Conclusions

- Le secteur du transport aérien est une activité cyclique, qui passe par des phases alternées de prospérité et de ralentissement. Cependant, les événements du 11 septembre ont transformé une situation difficile en une crise majeure qui a des répercussions profondes sur le secteur et sur la main-d'œuvre.
- Les compagnies aériennes ont tiré les enseignements des effets de la récession du début des années quatre-vingt-dix et ont donc réagi plus fort et plus vigoureusement aux événements du 11 septembre, encore que certaines des réductions d'emploi étaient déjà prévues en raison du ralentissement économique et de la baisse du trafic de marchandises.
- Partout dans le monde, les gouvernements ont été prompts à fournir une aide pour permettre le maintien des assurances et, en Amérique du Nord et en Europe, pour compenser les pertes résultant directement des circonstances très particulières.
- Les compagnies aériennes américaines ont réagi plus vigoureusement pour ce qui est de la réduction des capacités et des effectifs qui en ont résulté. Cette réaction s'explique par le fait que le ralentissement économique a été plus marqué aux Etats-Unis qu'en Europe et en Asie, ainsi qu'au fait que les événements se sont produits aux Etats-Unis et qu'ils ont mis en cause des compagnies aériennes américaines. Ces deux facteurs combinés ont fait que l'impact a été plus fort sur le trafic et les recettes des compagnies américaines.
- De leur côté, les syndicats ont ajusté leur position dans la négociation aux circonstances, conscients de ce que même les grandes compagnies peuvent faire faillite et réduire au chômage leur effectif tout entier.
- Certaines compagnies aériennes ont procédé à des licenciements ou à des mises en congé assez massives et générales. D'autres compagnies ont choisi les méthodes suivantes: gel de l'embauche, mises à la retraite volontaire, suppression des heures supplémentaires et réductions salariales. A l'exception de British Midland, on ne constate guère de formules innovantes comme les programmes volontaires de congés exceptionnels, les semaines de travail réduites à titre volontaire et le partage du travail.
- Il apparaît clairement que la crise actuelle a particulièrement touché le personnel des compagnies aériennes. Cependant, les secteurs connexes ont été eux aussi gravement affectés, ce qui rend encore plus difficile pour les salariés des compagnies aériennes mis au chômage la recherche d'un emploi dans d'autres entreprises.
- Pour réduire les effets négatifs de la crise en cours, les employeurs et les syndicats peuvent faire beaucoup en élaborant ensemble des formules innovantes afin d'aider les compagnies aériennes à surmonter la crise.