

ITF

Faire
avancer
le monde

UNE NOUVELLE DONNE POUR L'AVIATION



ITF

**Faire
avancer
le monde**

**LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES
OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF) EST UNE
ORGANISATION MONDIALE DÉMOCRATIQUE
DIRIGÉE PAR SES AFFILIÉS. ELLE REGROUPE
670 SYNDICATS DE 147 PAYS ET REPRÉSENTE
PLUS DE 18 MILLIONS DE TRAVAILLEUSES ET
TRAVAILLEURS DE TOUS LES SECTEURS DES
TRANSPORTS. L'ITF DÉFEND ARDEMMENT
LES DROITS DES TRAVAILLEURS DES
TRANSPORTS, L'ÉGALITÉ ET LA JUSTICE.**

WWW.ITFGLOBAL.ORG

AUJOURD'HUI, LE SECTEUR AÉRIEN SE DOIT D'ÊTRE DURABLE D'UN POINT DE VUE ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL.

Pourtant, il oscille entre crise et chaos. La pandémie a exacerbé les inégalités économiques, et les travailleuses et travailleurs de l'aviation étaient en première ligne lorsque le monde s'est mis à l'arrêt. La reprise post-pandémie avait à peine commencé et les restrictions de voyage étaient à peine levées, que les failles de plusieurs décennies de cupidité et de gestion calamiteuse apparaissaient déjà au grand jour, l'aérien peinant à répondre à la demande croissante de vols et à l'afflux de passagers.

Les annulations par milliers, les retards, les réductions de capacité et même les plafonnements du nombre de vols dans certains des plus grands aéroports du monde, font désormais partie du quotidien. Cette situation s'explique en partie par l'énorme vague de licenciements pendant la crise sanitaire. Mais ce sont les changements structurels des quarante dernières années – privatisation, déréglementation et fragmentation – qui ont fait le lit de cette crise.

A close-up photograph of a woman with dark hair pulled back, wearing a white collared shirt, a dark vest, and a large red scarf. A light blue arrow graphic is overlaid on her face, pointing upwards. The text "L'AVENIR EST INCERTAIN POUR L'AÉRIEN." is written in white, bold, uppercase letters across the center of the image.

**L'AVENIR EST
INCERTAIN
POUR
L'AÉRIEN.**

L'INDUSTRIE À L'ARRÊT ; LA MAIN-D'ŒUVRE À LA PORTE

Au niveau mondial, les effectifs de l'aviation ont été réduits de plus d'un tiers en réponse à la pandémie. Les employeurs ont fait le choix de privilégier leurs finances, créant une onde de choc dans tous les pays et laissant les gouvernements gérer l'impact social et économique d'une telle décision.

Les syndicats ont tiré la sonnette d'alarme : ces licenciements massifs entraîneraient une pénurie de main-d'œuvre et déclencherait une nouvelle crise dans ce secteur hautement exigeant en termes de qualifications et de sécurité.

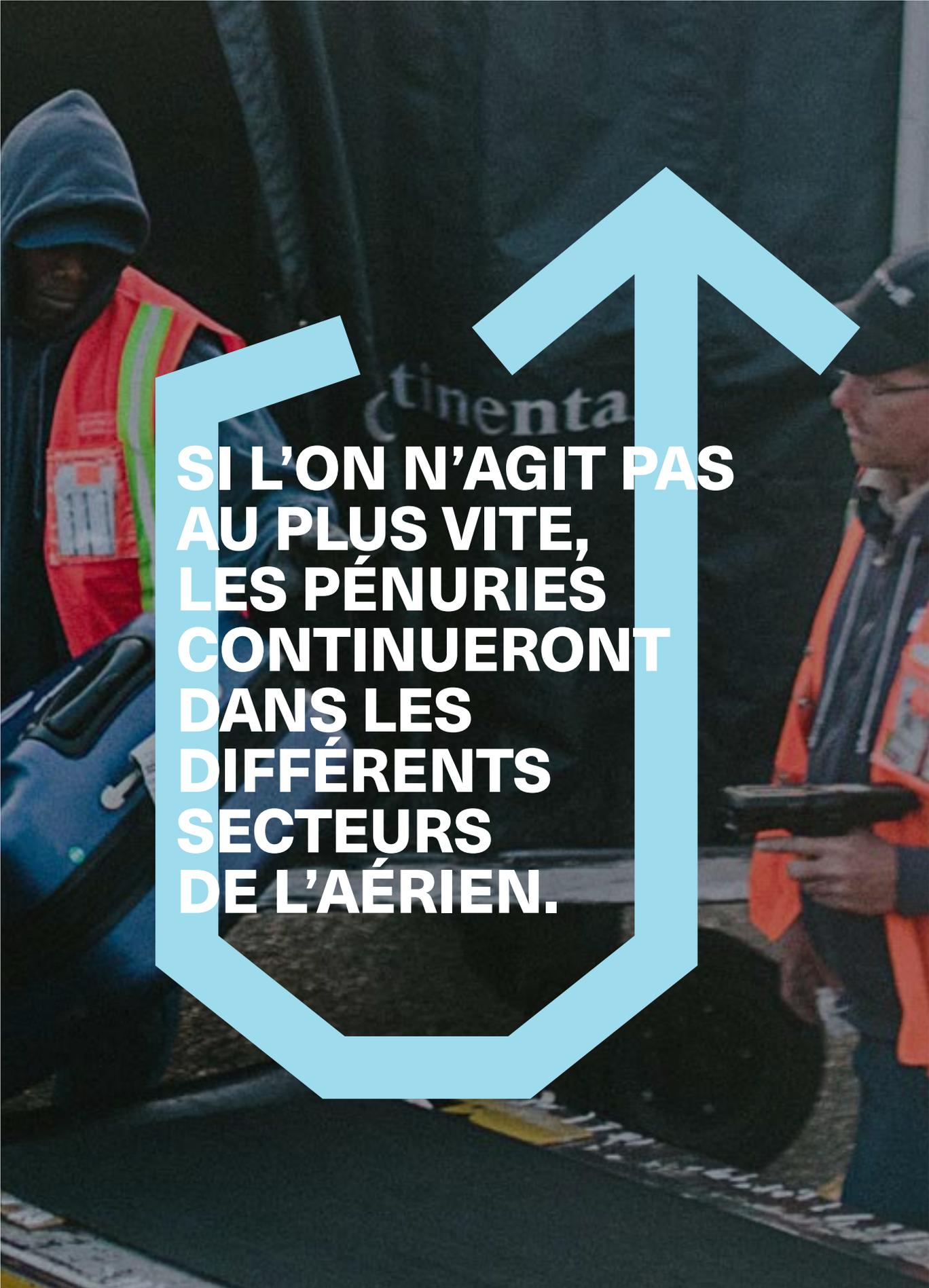
Les gouvernements sont venus à la rescousse et les aides publiques ont renfloué certains pans du secteur, presque sans conditions.

Dans le même temps, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et ses syndicats affiliés lançaient une réponse en trois temps : assistance, relance et réforme. Nous réclamions une réponse à l'échelle sectorielle et une coordination entre employeurs, syndicats et gouvernements pour maintenir l'aviation à flot, tout en planifiant

une relance sûre et durable au sortir de la pandémie. L'objectif était de construire une aviation adaptée aux besoins et capable de résister aux crises futures, en s'attaquant aux problèmes structurels sous-jacents exacerbés par la pandémie. Mais dans l'ensemble, nous n'avons pas été entendus.

Si l'on n'agit pas au plus vite, les pénuries continueront dans les différents secteurs de l'aérien. Par exemple, dans les services de la circulation aérienne, l'arrêt des formations pendant une période de trois ans, décidé durant la pandémie, se soldera par un nouveau manque d'effectifs dans les prochains mois. Ajoutez à cela les licenciements et les départs en retraite anticipée, et cette pénurie de contrôleurs aériens se traduira par encore plus d'annulations de vols et de retards.

Sans réponse coordonnée pour s'attaquer à la fois aux pénuries de main-d'œuvre actuelles et futures, parallèlement à une transformation structurelle, l'aviation continuera d'aller de crise en crise.



**SI L'ON N'AGIT PAS
AU PLUS VITE,
LES PÉNURIES
CONTINUERONT
DANS LES
DIFFÉRENTS
SECTEURS
DE L'AÉRIEN.**

CETTE CRISE COUVE DEPUIS DES DIZAINES D'ANNÉES

La déréglementation crée un modèle économique non durable

L'industrie aéronautique, autrefois nationalisée, s'est privatisée progressivement au fil des décennies. Si prendre l'avion est désormais accessible à un plus grand nombre, il y a cependant un prix environnemental, économique et social à payer.

Aujourd'hui, le secteur se voit fragilisé. La chaîne de services hautement interdépendants permettant d'acheminer en toute sécurité des avions remplis de passagers et de marchandises a été extrêmement fragmentée. Il suffit par exemple d'un manque d'effectifs ou d'une panne de l'équipement de chargement des bagages et du fret pour qu'il y ait des retards et annulations. Et il en va de même pour tout autre grain de sable dans la chaîne : services de nettoyage, ravitailleurs, personnel d'enregistrement, mécaniciens ou services de circulation aérienne. Aucune mesure prise dans l'un ou l'autre de ces services ne peut à elle seule garantir le bon fonctionnement, la ponctualité et la sécurité du transport aérien. Pourtant, la tendance est à la fragmentation de la chaîne et à l'allègement des critères d'entrée.

Les soubresauts qui agitent le secteur aérien et entraînent des annulations à grande échelle, comme les pandémies, les catastrophes naturelles ou les crises politiques, se répercutent tout au long de la chaîne. Et les annulations de vols par les compagnies aériennes engendrent des pertes de revenus dans toute la chaîne. La fragilité de la chaîne et la régularité des chocs qui l'ébranlent

découragent l'investissement à long terme dans la modernisation des équipements, la rétention des effectifs et l'amélioration de leurs compétences, ainsi que la durabilité environnementale.

Le modèle low-cost : un danger pour les voyageurs et les travailleurs

Les pressions sur les coûts visant à maintenir la compétitivité des compagnies aériennes ont des conséquences pour les pilotes et les équipages de cabine, et se répercutent sur la chaîne de services, entraînant une dévalorisation des salaires et des conditions de travail, une réduction des effectifs, une intensification des cadences et des risques liés à la fatigue et une diminution de la qualité des équipements. Quand une entreprise procède à des améliorations, ce qui augmente ses coûts et la rend non compétitive, les faibles critères d'entrée font qu'il est facile de la remplacer par une entreprise fournissant les mêmes services à moindre prix. Dans un environnement de plus en plus mondialisé, cette même compétitivité entre les industries aéronautiques nationales entraîne des conséquences similaires.

Pour les travailleuses et travailleurs de l'aviation, le secteur se caractérise aujourd'hui par des capacités insuffisantes, une précarité d'emploi, des risques accrus en matière de sécurité, des horaires de travail longs et décalés, une augmentation de la fatigue et des blessures, et une baisse des salaires.

L'avenir est incertain pour l'aérien.



**L'AVIATION
DOIT ÊTRE
RECONNUE
COMME UN
BIEN PUBLIC.**

CADRE PROPOSÉ PAR L'ITF POUR CONSTRUIRE UN SECTEUR AÉRIEN DURABLE D'UN POINT DE VUE ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Une réglementation stricte et une coordination à l'échelle sectorielle

- Formation d'organismes nationaux réunissant les parties prenantes du secteur, dont les employeurs, les gouvernements et les syndicats, afin de garantir la sécurité et la résilience de la chaîne de services.
- Mise en place de normes d'exploitation strictes pour tous les services aériens en tant que critères d'entrée dans le secteur.
- Habilitation des autorités portuaires à coordonner et à fixer des normes de service dans les aéroports.
- Inclusion de dispositions garantissant des emplois durables et des normes de sécurité élevées dans les accords de services régissant l'exploitation de la circulation aérienne entre les États.
- Développement de modèles de financement durables pour les services d'aviation, dont les services de circulation aérienne,

pouvant améliorer la mise en œuvre des responsabilités incombant à l'aviation en sa qualité de bien public tout en facturant une redevance d'utilisation.

- Respect des droits fondamentaux des travailleurs, dont la liberté syndicale, la négociation collective, la santé et la sécurité.
- Promotion de la diversité et de l'inclusion pour mettre fin à l'inégalité de rémunération, à la discrimination genrée et à la ségrégation professionnelle entre hommes et femmes.

Une culture du risque zéro dans laquelle la santé et la sécurité sont au premier plan

- Élimination de toutes les formes de violence et de harcèlement à l'encontre des travailleuses et travailleurs de l'aviation en transposant dans le droit national les dispositions de mécanismes comme le Protocole de Montréal 2014 et la Convention 190 de l'OIT.
- Promotion d'une bonne culture de sécurité introduisant des systèmes de gestion de la sécurité, dont des systèmes de signalement confidentiel, dans tous les services aériens.
- Mise en œuvre de programmes de sensibilisation du public et de formation des effectifs à la traite des êtres humains.
- Formation de comités de santé et de sécurité, tels que décrits dans l'initiative « Aéroports sûrs » de l'ITF, associant les personnels et les employeurs au niveau de l'entreprise et du lieu de travail, comme dans les aéroports où sont présentes plusieurs sociétés.
- Élimination des risques pour la sécurité causés par le travail précaire, l'intensification des cadences et la mauvaise santé mentale :
 - Garantir des niveaux d'effectifs adéquats et des conditions d'emploi décentes.
 - Lancer des programmes de signalement et d'assistance non punitifs et des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue.
 - Développer des programmes d'apprentissage, de formation et de perfectionnement bien financés.

Une véritable voie vers une aviation sans carbone

- Engagement à ce que toute croissance supérieure aux niveaux de trafic de 2019 soit véritablement neutre en carbone.
- Associer les travailleuses et travailleurs de l'aviation au processus décisionnel par le biais de Comités sur la transition juste à tous les niveaux, pour que le secteur puisse retenir sa main-d'œuvre hautement qualifiée et expérimentée, car celle-ci sera essentielle pour identifier, développer et déployer des initiatives de durabilité.
- Mobiliser et coordonner les investissements, tant publics que privés, avec de solides principes sociaux, environnementaux et de gouvernance (ESG), pour développer des technologies contribuant à une industrie aéronautique sans combustibles fossiles et écologiquement durable.
- Faciliter l'accès aux technologies pour les marchés émergents afin de garantir une répartition équitable de la responsabilité mondiale s'agissant de la mise en œuvre des initiatives de durabilité.



Un avenir numérique bénéfique aux personnels comme aux voyageurs

- Associer les travailleuses et travailleurs au processus décisionnel lié au besoin, au développement et au déploiement de technologies numériques venant compléter les compétences d'effectifs hautement qualifiés et essentiels à la sécurité, et maintenir l'interaction humaine à laquelle tiennent les voyageurs.
- Propriété, surveillance et contrôle par les effectifs des données qu'ils produisent, pour permettre la prise de décision, la planification et le développement des services aériens.
- Protection contre l'utilisation abusive des données à l'encontre des effectifs d'une manière les pénalisant pour l'exercice de leurs droits fondamentaux à la liberté syndicale et à la négociation collective.
- Évaluation régulière des processus de données et des algorithmes pour éviter toute discrimination envers les effectifs ou les voyageurs sur la base de leurs caractéristiques démographiques.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE.



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733