

Observatoire social européen (2010) *Fiches sur le dialogue social sectoriel européen*. Projet coordonné par Christophe Degryse.

www.worker-participation.eu/EU-Social-Dialogue/Sectoral-ESD

AVIATION CIVILE

Représentants des travailleurs	European Transport Workers' Federation (ETF) (1999) http://www.itfglobal.org/etf/index.cfm
	European Cockpit Association (ECA) (1991) http://www.eurocockpit.be
Représentants des employeurs	Airport Council International (ACI-Europe) (1991) http://www.aci-europe.org/
	Association of European Airlines (AEA) (1952) http://www.aea.be
	Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) (1996) http://www.canso.org
	European Regions Airline Association (ERA) (1980) http://www.eraa.org
	International Air Carrier Association (IACA) (1971) http://www.iaca.be
	International Aviation Handlers' Association (IAHA) http://www.iaha.info/home/index.php

Comité du dialogue social sectoriel (CDSS)

Groupe de travail informel :	1990
CDSS :	2000
Règlement intérieur :	10 juin 2003
Programme de travail :	2005-2006-2007-2008-2009

[Aperçu général du secteur](#)

[Acteurs et défis](#)

[Résultats](#)

[Textes conjoints](#)

APERÇU GÉNÉRAL DU SECTEUR

Le secteur du transport aérien européen a connu un important développement en lien avec les politiques de libéralisation et de dérégulation mises œuvre depuis la fin des années 1980 au sein de l'UE. En 2007, ce secteur représentait 8,8 % du total des passagers transportés à l'intérieur de l'Union. Il est, depuis 2005, le deuxième mode de transport le plus utilisé après la voiture individuelle, devant les cars et autocars et les chemins de fer.

En 2006, le secteur européen du transport aérien comptait 3 450 entreprises, générant un chiffre d'affaire total d'environ 120 milliards d'euros (Source : DG TREN, *EU Energy and Transport Statistical Pocket Book 2009*). L'UE représente une part importante du marché mondial : en 2007, 19 % du total des [mouvements d'avions](#) avaient pour origine l'un des 27 pays de l'Union. Et 17 des 50 premières compagnies régulières « *Full service network carriers* » (FSNC) étaient européennes. La taille des compagnies nord-américaines est cependant supérieure à celle de leurs homologues européennes et seules trois d'entre elles (Air France – KLM, Lufthansa et British Airways) se classent parmi les dix premières compagnies mondiales. Les compagnies *low-cost* représentaient, quant à elles, 28% des sièges offerts dans l'UE. En 2008, on comptait cinq aéroports européens parmi les vingt premiers mondiaux (contre 9 états-unis et 6 asiatiques) : London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt/Main, Madrid Barajas, et Amsterdam Schiphol. Entre 1995 et 2007, l'aviation est le mode de transport qui a connu la plus forte croissance en termes de passagers transportés (+70,4% sur la période, soit + 4,5% par an en moyenne). Par ailleurs, environ 0,1% du fret domestique et intra UE (en **tkm**) et 0,7% du commerce extérieur de l'UE en poids (21,8% en valeur) ont transité par voies aériennes en 2007.

Malgré cette forte croissance, le secteur a connu de nombreuses difficultés au cours des dernières années : attentats terroristes du 11 septembre 2001, crise financière et économique de 2008-2009, éruption d'un volcan islandais en 2010.

- Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ont fait chuter le trafic pendant deux ans environ. Les difficultés financières rencontrées par les grands acteurs du secteur ont conduit à des [restructurations](#) au sein des grandes compagnies traditionnelles.
- À partir de 2008, l'aviation civile doit affronter une forte augmentation des cours du pétrole à l'été 2008, puis la crise financière et la récession économique qui s'ensuit. Les compagnies y réagissent en différant leurs investissements et en réduisant leurs capacités. La croissance du nombre des itinéraires desservis, qui avait été continue depuis 2002, s'interrompt. Les compagnies *low-cost* voient quant à elles leur position sur le marché renforcée ; ainsi que le poids des trois grandes alliances globales de compagnies aériennes (Star Alliance, Skyteam et Oneworld) au détriment des compagnies aériennes qui n'y sont pas affiliées.
- Enfin, en mars 2010, c'est l'éruption d'un volcan islandais, le Eyjafjöll, qui provoque une nouvelle crise du transport aérien, en bloquant totalement le ciel d'Europe du Nord pendant de nombreux jours.

Au niveau de l'emploi, le secteur comptait en 2006 environ 408 000 emplois dans l'UE-27 d'après la DG TREN. L'emploi dans le secteur a surtout augmenté dans la deuxième moitié des années 1990, avant de connaître un tassement dès le début

des années 2000 pour les raisons évoquées ci-dessus. Toutefois, les évolutions de l'emploi diffèrent suivant les segments du marché concernés : sur la période 1997-2001, il a crû au sein des compagnies *low-cost* et sur les cinq premiers marchés nationaux, il a décliné dans les autres Etats membres de l'EU-15, et il semble être globalement stable au sein des compagnies FSNC, dans le trafic aérien et les aéroports.

Même si la libéralisation ne semble pas avoir provoqué de réduction massive du volume global de l'emploi (Ecorys), les anciennes compagnies nationales sont nombreuses à avoir mené des restructurations pour réduire leurs coûts, ce qui est une des explications de la [conflictualité](#) relativement importante du secteur dans certains pays. Les salariés du secteur sont soumis à des pressions croissantes, amplifiées par le développement d'emplois atypiques (en particulier dans les compagnies *low-cost*) et de formes de rémunération variable. La situation semble particulièrement préoccupante dans le cas des services au sol. Outre la question de la représentation syndicale dans les compagnies aériennes *low-cost* (Ryanair en particulier), on assiste actuellement à l'apparition de « compagnies aériennes multibases », ce qui soulève d'importantes questions concernant le droit du travail applicable aux employés de ces compagnies et la négociation collective dans le secteur.

Les enjeux européens généraux du secteur de l'aviation civile sont nombreux. Ce secteur a connu depuis 20 ans de profondes transformations qui s'expliquent en grande partie par la création d'un marché unique de l'aviation. Jusqu'à la fin des années 1980, le marché du transport aérien était encadré par des réglementations nationales, organisé autour de compagnies nationales, et d'aéroports d'État. À partir de 1987, la Communauté a mené une politique de libéralisation et d'eupéanisation très poussée du secteur à travers trois « paquets » législatifs successifs. Les deux premiers « paquets » de mesures, adoptés en 1987 et 1990, visaient notamment à assouplir les réglementations nationales sur les tarifs et les capacités. Le second paquet libéralise également le trafic entre le pays d'origine d'une compagnie et un autre pays de l'Union. Le troisième paquet (janvier 1993) a introduit la liberté de proposer des services à l'intérieur de l'Union et en avril 1997, la liberté de « cabotage », soit le droit pour la compagnie aérienne d'un pays membre de l'Union d'exploiter une liaison aérienne à l'intérieur d'un autre pays membre. Il a également permis d'harmoniser les conditions de délivrance des licences d'exploitation aux compagnies aériennes de l'Union et de garantir la libéralisation totale des tarifs. En 2008, les textes du troisième paquet de mesure ont été simplifiés et mis à jour en un [règlement unique](#).

Cette politique a vraisemblablement été un des facteurs explicatifs de l'important développement du marché du transport aérien depuis 20 ans (+ 170 % de nouvelles liaisons aériennes entre 1993 et 2007). Elle a également favorisé le développement des compagnies *low-cost*, tout en durcissant la concurrence entre compagnies « traditionnelles ». Le secteur a connu d'importantes fusions, la plus importante d'entre elles étant le rapprochement entre Air France et KLM.

Parmi les autres enjeux européens : la sécurité et la sûreté du transport aérien communautaire, les droits des passagers, la recherche d'un transport aérien plus écologique, la facilité d'accès aux services aéroportuaires, les mesures liées au

« [ciel unique européen](#) », la coopération avec des pays tiers (par exemple, signature en 2007 d'un accord avec les États-Unis supprimant toute restriction aux circulations entre les États-Unis et l'UE). La « normalisation » des politiques internationales de l'aviation devrait à terme ouvrir le secteur aux fusions transfrontalières, aux multinationales et à une [concurrence mondiale](#).

ACTEURS ET DÉFIS

L'aviation civile est un des secteurs où les organisations représentatives des partenaires sociaux sont les plus fragmentées. Les salariés y sont représentés par la Fédération européenne des transports ETF et par l'ECA (*European Cockpit Association*) pour les personnels navigants. Les organisations d'employeurs présentes au Comité de dialogue social sectoriel sont ACI-Europe, région européenne d'ACI (*Airport Council International*), l'AEA (*Association of European Airlines*) représentant les grandes compagnies, CANSO (*Civil Air Navigation Service Organisation*) pour les entreprises de contrôle aérien, l'ERA (*European Regions Airline Association*), l'IACA (*International Air Carrier Association*) qui représente les compagnies touristiques, et l'IAHA (*International Aviation Handlers Association*) qui représente les entreprises de service au sol indépendantes.

Si le Comité de dialogue social sectoriel a été créé en 2000, le dialogue social dans le secteur remonte à la création d'un comité paritaire en 1990, à une époque où sont créés des comités similaires dans trois autres secteurs confrontés à un processus de libéralisation ou de dérégulation. Depuis cette date, le dialogue social dans l'aviation civile a abouti à la rédaction de nombreux textes conjoints, dont une toute grande majorité de positions communes visant à faire entendre le point de vue des partenaires sociaux sur la politique sectorielle conduite par les institutions européennes, en particulier dans le contexte de libéralisation progressive du secteur. Ces positions communes portent sur les créneaux horaires, sur le temps de vol, la reconnaissance mutuelle des licences, la formation du personnel, etc.

Dès le début des années 1990, apparaît aussi la question du temps de travail ; le secteur des transports aériens étant l'un des secteurs exclus de la [directive sur le temps de travail de 1993](#). Dès 1994, les partenaires sociaux s'entendent sur le fait que les dispositions de la directive doivent s'appliquer au personnel au sol, soit à l'époque quelque 80% de l'ensemble des salariés (selon le Livre blanc de la Commission sur les secteurs exclus de la directive). En revanche, pour le personnel navigant, la situation est plus complexe. Il faudra attendre l'an 2000 pour que les partenaires sociaux s'entendent sur un « Accord européen sur l'aménagement du temps de travail du personnel navigant dans l'aviation civile ». Cet accord sera mis en œuvre par [décision du Conseil](#), qui fixe des limites maximales annuelles dans le domaine des heures de vol (900 heures annuelles) et du temps de travail 2000 heures), ainsi que des nombres minimaux de jours de repos mensuels et annuels. La renégociation longtemps différée de ce texte est en cours.

Autre grand enjeu du secteur : la mise en place de « [blocs d'espace fonctionnels](#) » (*Functional Airspace Blocks*, ou FAB). Pour rappel, les mesures concernant le « [ciel unique européen](#) » ont pour objectif de réorganiser les circuits de trafic dans l'espace aérien européen en mettant en place des règles techniques et procédurales communes, en favorisant le développement d'un système de gestion du trafic aérien européen harmonisé et en réorganisant l'espace aérien en « blocs d'espace fonctionnels », indépendamment des frontières nationales. Ces FAB visent à rendre plus performant le réseau européen de navigation aérienne via une régulation conjointe du trafic aérien. Les partenaires sociaux se sont emparés de cette question dans le cadre de leur dialogue social, ce qui a donné lieu à l'adoption de plusieurs

documents conjoints sur ce thème.

Par ailleurs, ils ont travaillé sur la question de la sécurité aérienne sous l'angle de la culture d'entreprise. La question du développement d'une « culture de justice » a notamment donné lieu à la rédaction d'une déclaration en 2007 et d'une recommandation en 2009 (« *Charter for just culture in aviation : European Social Partners' charter for continuous improvement in aviation safety* »). La démarche des partenaires sociaux part du constat qu'une culture de la sanction ou de la criminalisation des erreurs susceptibles de mettre en cause la sécurité aérienne conduit les salariés à cacher les incidents dont ils ont été témoins ou les erreurs qu'ils ont commises. Or leur signalement est indispensable à l'amélioration de la sécurité aérienne par l'élaboration de mesures de prévention. La charte comprend donc des lignes directrices à l'intention des entreprises pour les guider dans la mise en place d'une « culture du signalement » dans le domaine de la sécurité, en s'appuyant sur le respect de la confidentialité des individus impliqués dans l'incident et la suppression des mesures disciplinaires (en dehors des cas d'imprudence volontaire ou de consommation de substances psychoactives). Elle aborde la question des responsabilités respectives des employés et de l'encadrement et celle de la gestion des rapports d'incidents, aux stades de l'enquête et des mesures à prendre une fois connues les conclusions de celle-ci.

Deux déclarations ont également été signées sur le thème de la promotion de la santé et de la sécurité pour les personnels de bord (2008) et sur celui de la formation dans le secteur des services au sol (2005 et 2009). Dans le dernier de ces textes, les partenaires sociaux s'engagent à définir par un accord autonome les meilleures pratiques de formation à l'échelle de l'Union.

Notons enfin que plusieurs questions ou activités ont été régulièrement été inscrites au programme de travail du comité sans sembler pour l'instant avoir donné lieu à la rédaction de textes conjoints : Schéma de compétence pour les ingénieurs dans la gestion du trafic aérien, travaux suivi de la politique sectorielle et d'observation du marché dans le domaine des services au sol, révision de l'accord sur le temps de travail du personnel mobile, protection de la vie privée et des données personnelles, ou encore « les personnels mobiles et les processus de consolidation du secteur ».

RÉSULTATS

Comme dans de nombreux autres secteurs de politique commune, le dialogue social dans l'aviation civile a produit de nombreux textes qui peuvent être considérés comme une forme de *lobbying* conjoint sur les institutions communautaires. Environ deux tiers des textes adoptés sont en effet des positions communes qui concernent la politique européenne du transport aérien.

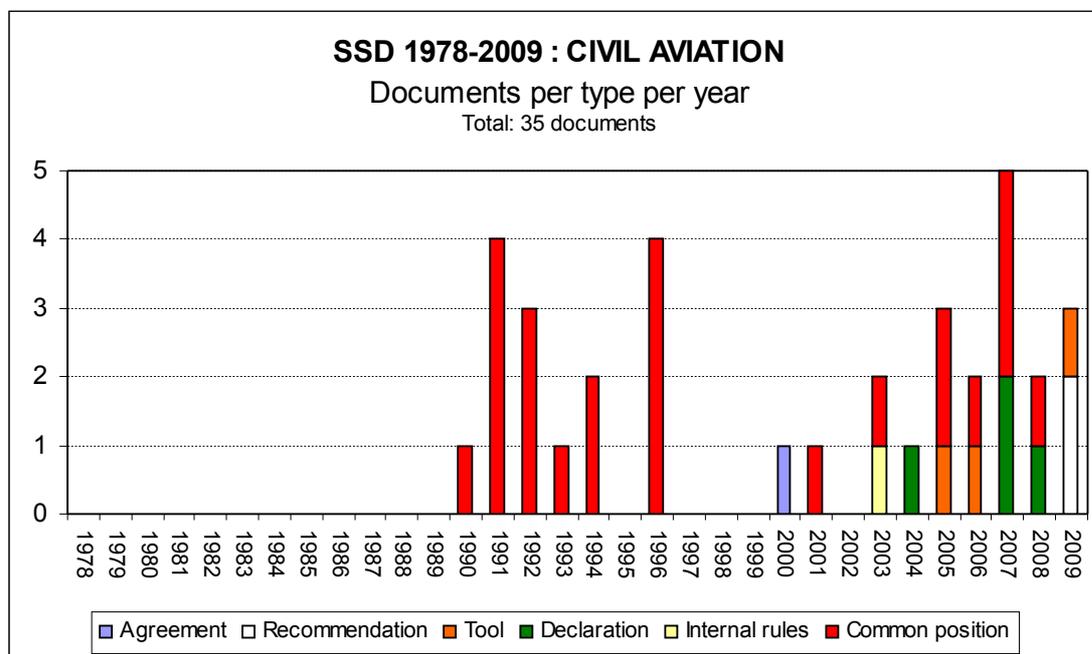
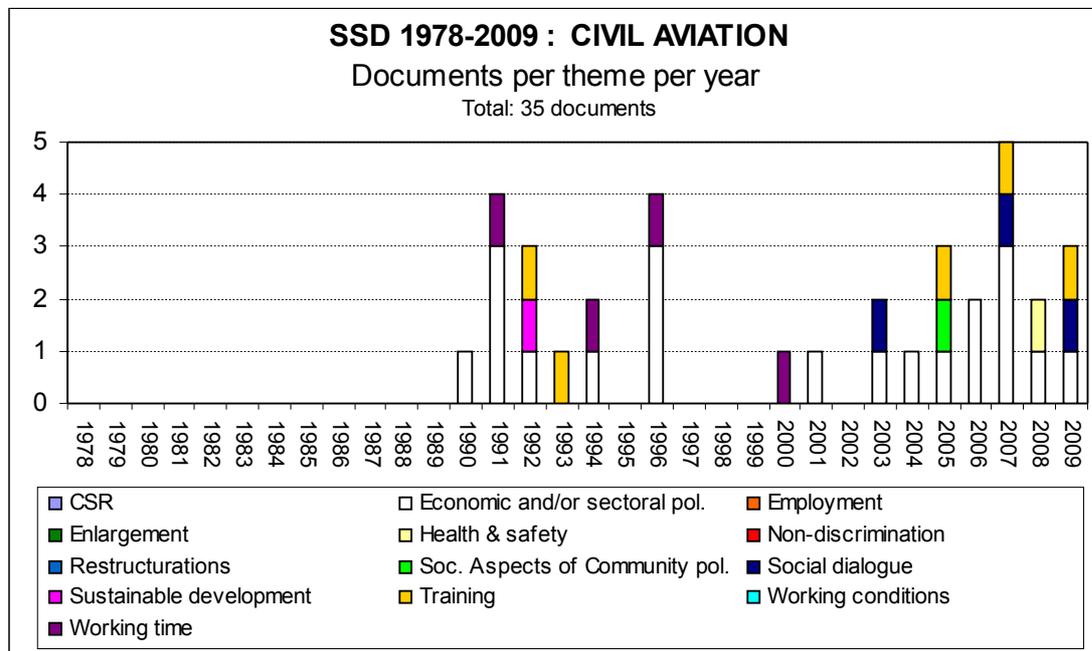
Ce lobbying conjoint par l'intermédiaire du Comité de dialogue social sectoriel semble se révéler efficace : suite à un groupe de travail de trois ans de négociation, 85 % des revendications communes des partenaires sociaux ont été intégrées au compromis trouvé en procédure de conciliation sur la création d'un « ciel unique européen » signé le 28 janvier 2004 (voir Pochet, Dufresne, Degryse, Jadot, « European sectoral social dialogue 1997-2004 », ETUI-REHS, OSE, Brussels 2006).

La diversification des thèmes et des types de textes adoptés par les partenaires sociaux apparaît cependant plus tardive et d'ampleur bien plus faible que dans d'autres secteurs comme les chemins de fer ou l'électricité. L'accord de 2000 sur le temps de travail, mis en œuvre par décision du Conseil et négocié « à l'ombre de la loi », correspond à un « gilet de sauvetage pour les compagnies qui ne disposent pas de conventions collectives » (*op. cit.*).

Même si certains groupes de travail ont abouti à des avancées, le dynamisme du dialogue social semble toujours faible dans ce secteur. La renégociation de l'accord de 2000 actuellement en cours ne semble pas avoir permis d'améliorer le texte initial d'après les syndicats, qui ont soulevé la question de l'implication du patronat dans le dialogue social (lors de la réunion du Comité du 4 juin 2008). L'un des principaux facteurs de blocage du dialogue semble être la fragmentation des intérêts des employeurs, à la fois entre organisations et entre compagnies. L'approfondissement de la libéralisation internationale du secteur et le développement de compagnies multibases vont vraisemblablement rendre encore plus complexe un dialogue social déjà difficile.

TEXTES CONJOINTS

Le dialogue social sectoriel « Aviation civile » a donné lieu, depuis 1990, à l'adoption de 35 textes conjoints.



Date	Titre	Thème	Type	Destinataires
30/06/2009	Joint CANSO-ETF Analysis of the ATM Social Dialogue	Dialogue social	Outil	Organisations nationales
05/05/2009	Joint Declaration on Training and Qualification in the Ground-Handling Sector	Formation	Recommandation	Partenaires sociaux européens
31/03/2009	Charter for Just Culture in Aviation - European Civil Aviation Social Partners' Charter for Continuous Improvement in Aviation Safety	Politiques économiques et/ou sectorielles	Recommandation	Entreprises
17/10/2008	Joint Statement - Workplace Health Promotion for Air Crew	Santé-Sécurité	Déclaration	Partenaires sociaux européens
28/02/2008	Joint CANSO-ETF statement for the second SES package	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
22/11/2007	CANSO-ETF Common Understanding on a Competence and Training Scheme for Air Traffic Safety Electronics Personnel (ATSEP)	Formation	Déclaration	Partenaires sociaux européens
09/10/2007	Joint statement - European Conference on Functional Airspace Blocks	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
17/07/2007	Guidelines for Consultation arrangements for Functional Airspace Blocks	Dialogue social	Position commune	Institutions européennes
20/06/2007	Just Culture Conference - 19-20 June 2007 - Bucharest, Romania - Joint Statement	Politiques économiques et/ou sectorielles	Déclaration	Partenaires sociaux européens
24/01/2007	Joint CANSO-ETF Statement on Functional Airspace Blocks Developments	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
03/11/2006	Report by the Social Dialogue ATM Work Group on the implications of FABs	Politiques économiques et/ou sectorielles	Outil	Partenaires sociaux européens
23/02/2006	Joint statement on the South East European Functional Airspace Blocks Approach	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
16/06/2005	Canso/ETF statement on the ATCO licence draft directive	Aspects sociaux des politiques communautaires	Position commune	Institutions européennes
21/01/2005	ACI EUROPE and ETF Joint Statement on Quality, safety and training in the ground handling sector	Formation	Position commune	Institutions européennes
01/01/2005	Report on the joint CANSO-ETF conference on functional airspace blocks	Politiques économiques et/ou sectorielles	Outil	Partenaires sociaux européens
18/09/2004	Joint Statement from the Palermo conference social	Politiques économiques	Déclaration	Partenaires sociaux européens

Date	Titre	Thème	Type	Destinataires
	partners : key players in the FABs	et/ou sectorielles		
10/06/2003	Rules of Procedure	Dialogue social	Règlement intérieur	Partenaires sociaux européens
14/05/2003	Letter to the Commission - Single european sky	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
12/10/2001	Crisis in air transport - Joint opinion + Communication from the Aviation Industry to the Council of Transport Ministers meeting in Luxembourg on October 16, 2001.	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
22/03/2000	Accord européen sur l'aménagement du temps de travail du personnel navigant dans l'aviation civile	Temps de travail	Accord	Organisations nationales
12/09/1996	Discussion on the impact of the impending abolition of duty and tax free sales to intra-EU passengers as determined by Council directives 77/388/EEC and 92/12/EEC	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
25/01/1996	The exclusion of the civil aviation sectors from the terms of Directive 93/104 on the organisation of working time	Temps de travail	Position commune	Institutions européennes
25/01/1996	The draft Commission White Paper on air traffic management	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
25/01/1996	The proposed establishment of a single European organisation responsible for aviation safety	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
18/04/1994	Avis sur le document de consultation de la Commission sur les services d'assistance en escale	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
01/03/1994	Recommandation sur le temps de travail du personnel au sol	Temps de travail	Position commune	Institutions européennes
15/09/1993	Avis sur la formation du personnel de maintenance et des ingénieurs au sol	Formation	Position commune	Institutions européennes
18/12/1992	Déclaration commune sur les agents techniques d'exploitation	Formation	Position commune	Institutions européennes
26/02/1992	Avis sur la troisième phase de la libéralisation des transports aériens	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
21/02/1992	Avis sur l'aviation civile et l'environnement	Développement durable	Position commune	Institutions européennes
20/11/1991	Déclaration commune sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes
20/11/1991	Recommandations sur l'impact du programme d'harmonisation fiscale de	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes

Date	Titre	Thème	Type	Destinataires
	la CE sur le secteur du transport aérien			
28/02/1991	Déclaration sur l'emploi dans le secteur	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Organisations nationales
15/01/1991	Avis sur la proposition de règlement du Conseil sur le temps de vol, le temps de service et les périodes de repos des équipages de l'aviation civile	Temps de travail	Position commune	Institutions européennes
06/11/1990	Avis sur la répartition des créneaux horaires et l'établissement des horaires dans les aéroports	Politiques économiques et/ou sectorielles	Position commune	Institutions européennes