

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA NÉOLIBÉRALISATION DE L'AVIATION CIVILE EUROPÉENNE ET LES
NOUVELLES RÉALITÉS EN MATIÈRE D'EMPLOI POUR LE PERSONNEL
NAVIGANT.

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
MAÎTRISE EN DROIT INTERNATIONAL

PAR
LAURENCE LEDUC-HÉBERT

MAI 2018

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Mes premiers remerciements vont à Rémi Bachand, professeur à l'UQAM et directeur de ce mémoire. Merci pour votre support, votre patience, votre curiosité et votre grand optimisme. Non seulement vous avez su me guider et m'épauler dans la recherche et la rédaction de ce mémoire, mais vous m'avez permis de lier mes études à mes champs d'intérêts, ce que j'apprécie énormément.

Par la suite, je remercie ma famille, amis et collègues, source d'inspiration sans borne.

Enfin, Alexis, jamais je ne saurai assez te remercier pour tes idées, ta vivacité d'esprit, ta patience infinie et tes encouragements. Merci de croire en moi.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	I
LISTE DES FIGURES	I
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES	II
RÉSUMÉ	III
ABSTRACT.....	IV
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : LA DÉRÉGLEMENTATION DE L'AVIATION CIVILE ET L'ÉVOLUTION DU CADRE NORMATIF INTERNATIONAL ET EUROPÉEN	10
1. Évolution du cadre législatif	13
1.1. Le multilatéralisme de l'aviation civile internationale	15
1.2. Le bilatéralisme.....	17
1.2.1. Les libertés de l'air.....	18
1.2.2. Les accords de type « Bermudes »	21
1.3. Régionalisme, ciel ouvert et ciel unique	29
1.3.1. Les accords de ciels ouverts.....	31
1.3.2. Le ciel ouvert européen.....	36
2. Les effets économiques des nouvelles réalités politico-juridiques sur l'aviation civile internationale.....	38
2.1. Les effets de la libéralisation sur la structure du transport européen et sur les transporteurs.....	41
2.2. L'émergence des transporteurs low cost en Europe	43
CHAPITRE 2 : LES RÉPERCUSSIONS DES NOUVELLES RÉALITÉS DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE SUR LES TRAVAILLEURS	48

1. Une nouvelle réalité commerciale et un défi juridique issus de la déréglementation : la mondialisation et la délocalisation des entreprises	52
1.1. La notion de paradis fiscal et juridique en Europe ; le cas irlandais.....	55
1.2. Les pavillons de complaisance au sein de l'Union européenne.....	58
2. Les formes atypiques de relations de travail.....	66
2.1. La mobilité des travailleurs et la délocalisation du personnel navigant	68
2.1.2 L'exemple de Primera Air et la délocalisation des entreprises et du personnel navigant au sein de l'Union européenne.....	74
2.2. Les contrats de travail atypiques.....	76
2.2.1. Le travail autonome et le recours aux agences de placement de personnel.....	77
2.2.2. La non-reconnaissance syndicale.....	81
2.2.3. Les contrats zéro-heure	84
2.2.4. Le Pay-to-fly	85
CONCLUSION.....	92
BIBLIOGRAPHIE.....	97

LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1. Les libertés de l'air.....	18

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

ALPA	Air Line Pilots Association
ASA	Air Service Agreements
BOAC	British Overseas Airways Corporation
CAB	Civil Aviation Board
CINA	Commission internationale de navigation aérienne
COA	Certificat d'opérateur aérien
CTA	Certificat de transporteur aérien
DOJ	Department of Justice
DOT	Department of Transport
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce)
IAA	Ireland Aviation Authority
IATA	International Air Transport Association
IATCA	International Air Transportation Competition Act
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
NAI	Norwegian Air International
NAS	Norwegian Air Shuttle
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
PNC	Personnel navigant commercial
PNT	Personnel navigant technique
SAS	Scandinavian Airlines System
UE	Union européenne

RÉSUMÉ

Ce mémoire vise à saisir les conséquences de la libéralisation de l'aviation civile européenne et de la communautarisation du secteur sur les entreprises, puis sur le personnel navigant. Plus précisément, il traite des considérations récentes en matière de droit du travail à l'égard du recours de plus en plus fréquent de contrats atypiques liant le personnel navigant aux transporteurs aériens ou à des entreprises tierces. Ces nouvelles réalités sont la source d'une grande précarité chez ces travailleurs et sont intrinsèquement liées à la grande capacité de mobilité des capitaux et de la main-d'œuvre au sein du cadre ouvert de l'Union européenne. Afin de répondre au problème soulevé, les conséquences de la néolibéralisation de l'aviation civile internationale sur l'environnement juridique européen et les entreprises seront étudiées. Nous évoquerons les changements dans la structure de l'économie politique internationale et européenne depuis l'émergence du néolibéralisme, qui modifièrent grandement les relations entre les entreprises et les États. En parallèle, nous nous intéresserons brièvement aux conséquences potentielles de cette précarisation des emplois sur la sécurité des passagers et des travailleurs. Enfin, cette recherche documentaire permettra de valider l'hypothèse selon laquelle la démocratisation du transport par avion des dernières décennies s'effectuât au détriment de certains groupes de travailleurs de l'industrie.

Mots clés : Aviation civile, ciel ouvert, communautarisation, néolibéralisme, personnel navigant, transport aérien, Union européenne.

ABSTRACT

This thesis aims to understand the consequences of the liberalization and the communitarisation of European air transport on airlines and aircrews. More specifically, it deals with recent labour law considerations with respect to the increasing use of atypical contracts linking aircrew to air carriers or third parties. These new realities are a source of great precariousness for these workers. Therefore, they are intrinsically linked to the high mobility of capital and labour within the open framework of the European Union. To this end, we will study the consequences of the neoliberalization of the international civil aviation on the European legal environment and airlines. We will discuss the changes in the structure of the international and European political economy since the rise of neoliberalism. In parallel, we will briefly examine the potential consequences of the job insecurity on the safety of passengers and workers. Finally, this literature search will validate the hypothesis that the democratization of air transport has been detrimental to certain groups of workers in the industry.

Keywords : Aircrew, civil aviation, communitarisation, European Union, neoliberalism, open sky.

« If the Wright brothers were alive today,
Wilbur would have to fire Orville to reduce
costs »

Herb Kelleher¹

INTRODUCTION

« Fear », c'est ce qu'aurait répondu Michael O'Leary, président-directeur général de Ryanair, lorsqu'un journaliste lui aurait demandé comment il gardait son personnel navigant heureux et motivé². Compte tenu de la personnalité colorée de ce dernier, il ne serait pas étonnant d'apprendre que cette déclaration fut faite à la blague. Malgré cela, elle demeure malheureusement révélatrice de la réalité vécue par une proportion grandissante de travailleurs de l'industrie aérienne et mérite d'y porter un intérêt particulier.

Tout voyageur ayant transité ou ayant séjourné en Europe connaît ce transporteur arborant la harpe celtique sur ses aéronefs, ne serait-ce que pour le prix de ses billets, offerts à quelques dizaines d'euros. Durant la seconde moitié de 2017, certains passagers furent sans doute surpris par l'annonce de l'annulation par Ryanair d'une dizaine de milliers de ses vols, qui correspondit à la plus grande crise de son histoire³. L'administration du transporteur expliqua

¹ B.R. « Business quotations; Our favourite airlines, Airlines have all the best quotes » *The Economist* (22 décembre 2011) en ligne : < <https://www.economist.com/blogs/gulliver/2011/12/business-quotations> > (Citation de Herb Kelleher, cofondateur de Southwest Airlines au journal *USA Today* le 8 juin 1994.)

² Nous entendons par personnel navigant les professions de pilote (personnel navigant technique) et d'agent de bord (personnel navigant commercial); « 48 reasons why you don't hear much from Michael O'Leary anymore » *The Telegraph* (28 septembre 2016) en ligne : < <https://www.telegraph.co.uk/travel/lists/Michael-OLearys-most-memorable-quotes> > [*The Telegraph* 2016]

³ Helen Coffey, « Ryanair cancelled flights: The full list of 34 routes suspended this winter », *The Independent* (28 septembre 2017) en ligne: < <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/ryanair-cancelled-flights-full-list-34-suspended-routes-november-to-march-winter-pilot-shortage-a>>.

celle-ci par des erreurs dans la gestion des horaires de vol de son personnel navigant technique. Or, la cause profonde était plutôt liée à la désertion de ses professionnels vers d'autres entreprises, à la recherche de meilleures conditions de travail⁴. Cette crise, qui s'échelonna de septembre à décembre, aboutit en une promesse de la reconnaissance syndicale et la réouverture des contrats de travail pour les pilotes de plus de 20 bases d'affectation sur le continent européen⁵. Tout porte à croire que cet engagement fut fait dans l'espoir d'éviter une grève paralysante durant la période des fêtes. Au moment de la rédaction de ce mémoire, Michael O'Leary refuse encore de négocier avec les travailleurs, en qualifiant toutes les demandes faites de « loufoques », causant de nouvelles grèves du personnel navigant en février, mars et avril 2018⁶.

Souvent délocalisé, œuvrant comme travailleur autonome sous des contrats atypiques à durée déterminée, sans reconnaissance syndicale, à temps partiel, saisonnier ou sans heures garanties, environ 65% du personnel navigant de Ryanair est soumis à des conditions d'emploi précaires⁷. Au sein de l'Union européenne, on estime que ce chiffre s'élève à 16,1%, statistique en hausse constante⁸. Bien que ces phénomènes demeurent marginaux, quelques transporteurs font preuve de beaucoup d'imagination pour économiser le moindre sou. Certains vont même jusqu'à exiger des travailleurs le paiement de divers frais

⁴ Connor Humphries, « Three months that shook Ryanair: How cancellations sparked a pilot revolt » *Reuters [de Dublin]* (20 décembre 2017) (La crise tire ses racines dans un manque de pilotes qualifiés. En effet, celle-ci fut précédée de la désertion de nombreux pilotes vers Norwegian Air International, offrant de meilleures conditions de travail ainsi qu'un incitatif financier à l'embauche. Ryanair embaucha de nombreux pilotes au cours de l'été, qui n'étaient pas qualifiés au moment de la crise. Ce faisant, l'administration assigna aux autres de nombreux vols, ayant pour conséquence le dépassement du nombre d'heures de vols permis prévus par la réglementation pour un mois et une année, qui sont respectivement de 100 heures et de 900 heures.)

⁵ Comme nous le verrons dans les pages de ce mémoire, une base d'affectation correspond à l'endroit où le personnel navigant débute et termine une période en devoir.

⁶ Caroline McGuire, « Ryanair warns of possible future strikes following “laughable” demands from pilots », *The Sun [Royaume-Uni]* (6 février 2018), en ligne : < <https://www.thesun.co.uk/travel/5514484/ryanair-warns-of-possible-future-strikes-following-laughable-demands-from-pilots/> >

⁷ Yves Jorens et al, « Atypical Employment in Aviation » (2015) Université Ghent et CESE, Rapport, VS/2013/0346 aux pp 100, 166, 169 [Jorens].

⁸ *Ibid* à la p 100.

traditionnellement assumés par les entreprises ; du remboursement de l'uniforme ou de la formation sur l'aéronef, jusqu'à la vente d'heures travaillées sur des segments de vols commerciaux⁹, ce qui soulève de grandes questions éthiques. Pour leur part, les entreprises expliquent ces piètres conditions de travail offertes par la recherche incessante du prix du billet le plus bas pour les passagers. Comme celles-ci sont à la merci de nombreuses dépenses déterminées par les aléas du marché (par exemple les baux des hangars et aéronefs ou encore le carburant), les conditions de travail offertes au personnel navigant demeurent un des seuls postes budgétaires flexibles. Comme nous le verrons, ces travailleurs sont généralement les seuls ayant un lien d'emploi plus ou moins direct avec les transporteurs. Michael O'Leary s'est d'ailleurs jadis vanté que l'une des raisons expliquant les si bas prix des billets d'avion offerts par Ryanair était directement liée aux mauvaises conditions de travail de ses pilotes¹⁰.

Depuis la communautarisation du transport aérien européen, le caractère asymétrique du droit social et du travail des États membres de l'Union européenne s'avère problématique et alimente ce type de phénomène. Depuis quelques années, certains transporteurs tendent à « magasiner » le cadre juridique dans lequel ils souhaitent se développer. Cette pratique, qui s'apparente à celle des pavillons de complaisance observée depuis longtemps au sein de l'industrie maritime, constitue à la fois une preuve et une conséquence de la grande libéralisation du secteur et de la liberté de mouvement des capitaux européens. La capacité de délocalisation des factions de ces entreprises déréglementées magnifie ce phénomène, où celles-ci tendent à fuir les cadres juridiques plus restrictifs. Cette forme de délocalisation est principalement due à une asymétrie juridique de certains États par rapport à d'autres sur le marché, où ceux-ci, souhaitant attirer des capitaux étrangers, tendent à construire un cadre

⁹ Cette réalité se nomme le « pay-to-fly » et consiste au fait pour un pilote de payer son emploi. Elle sera évoquée dans le second chapitre de ce mémoire.

¹⁰ Mendelsohn 2014, *supra* note..., à la p 154; *The Telegraph* 2016, *supra* note 2.

juridique favorable aux entreprises¹¹.

Cette « Walmartisation »¹² de l'aviation civile s'insère donc dans un contexte politique et économique particulier, survenu suite à la déréglementation économique du secteur et à la privatisation des compagnies aériennes nationales occidentales. Ces phénomènes sont d'ailleurs intrinsèquement liés au changement d'orientation idéologique relativement à l'importance conférée de l'aviation civile au sein de la société occidentale. À cet effet, outre le grand rôle militaire qui lui était accordé à partir de la fin des années 1910, ce moyen de transport représentait une démonstration de la présence et de la puissance commerciale d'un État à l'étranger. À l'époque et jusqu'à la dernière période de décolonisation, l'aviation civile était utilisée à des fins stratégiques. En effet, la poursuite de politiques nationales, sociales, économiques et même géopolitiques motivait son usage, où des États coloniaux assuraient des liaisons entre leurs métropoles et leurs protectorats¹³. Pour ces raisons, le transport aérien fut longtemps considéré comme faisant partie intégrante de l'intérêt national, expliquant ainsi la grande réglementation qui entourait ses activités. Peu à peu, le libéralisme intégré¹⁴ pratiqué durant les Trente glorieuses par la Grande-Bretagne et les États-Unis incita la création et le développement d'institutions internationales facilitant la libéralisation des économies, dans l'optique de la poursuite de l'intérêt national¹⁵. Le mode de production

¹¹ Susan Strange, *States and Markets*, Londres, Bloomsbury Academic, 2015 aux pp 179-180 [*Strange 2015*] ; Macleod et O'Meara, *supra* note 15 à la p 453.

¹² Ce terme est emprunté du texte de Claire Zillman « Pilots battle against 'Walmart-ing' of airline industry » *Fortune* (8 mai 2014), en ligne : < <http://fortune.com/2014/05/08/pilots-battle-against-walmart-ing-of-airline-industry/> >

¹³ Ken Button, « The Impact of Globalization on International Air Transport Activity » Forum mondial sur le transport et l'environnement à l'heure de la mondialisation, présenté à Guadalajara, 10-12 novembre 2008, à la p 7 [Button]

¹⁴ À cet effet, voir Stéphane Paquin, *Théories de l'économie politique internationale: cultures scientifiques et hégémonie américaine*, Références, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 2013 à la p 254 [Paquin 2013] (Parfois nommé « libéralisme encastré » [*embedded liberalism*], le libéralisme intégré fait référence aux pratiques keynésienne de l'intervention de l'État dans l'économie pour la recherche de l'intérêt national).

¹⁵ *Ibid* à la p 254; Robert O'Brien et Marc Williams. *Global Political Economy: Evolution and Dynamics*, 3^e éd, New York, Palgrave Macmillan, 2010 à la p 383 [O'Brien et Williams].

capitaliste développé à partir de la fin de la Deuxième Guerre mondiale encouragea les idéaux liés au libre-échange et à l'intégration des marchés nationaux et fut accéléré par la transnationalisation des entreprises¹⁶. Les États facilitèrent grandement le développement de cette mondialisation notamment en alimentant le système économique mondial libéral du début de la seconde partie du 20^e siècle et en jetant les bases politiques et juridiques de la transnationalisation de la production.

Dans la mouvance du néolibéralisme qui caractérisa la fin des années 1970, l'*Air Deregulation Act*¹⁷ de 1978 aux États-Unis amorça la libéralisation de l'aviation civile occidentale. Cette loi marqua par la même occasion une rupture dans la gestion du secteur, notamment par la privatisation des transporteurs nationaux. À partir de cette date, les aspects économiques du transport par avion occidental furent déréglementés et le secteur devint du coup un agent de facilitation de l'activité économique des États. Cette soumission du secteur au libre-marché eut comme incidence la multiplication des acteurs privés et des modèles d'entreprises, comme les transporteurs à vols nolisés. Cependant, la véritable révolution au sein de l'industrie s'incarna avec l'apparition des premiers « low cost »¹⁸, en raison des très bas tarifs offerts, certes, mais surtout de leur structure économique et de gestion.

Certes, la libéralisation de l'aviation civile en Europe eut comme effet la démocratisation du transport par avion pour les passagers et le fret. En contrepartie, il ne faut pas omettre les conséquences des politiques libérales sur les travailleurs de l'industrie et sur les entreprises, intrinsèquement liées à la baisse de leur sécurité financière¹⁹. Par ailleurs, l'environnement

¹⁶ Paquin 2013, *supra* note 14 à la p 194.

¹⁷ *Air Deregulation Act*, 49 USC § 1371 (1978).

¹⁸ Comme aucune traduction n'a été jugée satisfaisante, le terme *low cost* sera utilisé dans ce mémoire pour définir un modèle de transporteur qui offre des billets à très faible prix et qui utilise un modèle d'entreprise particulier. Celui-ci sera par le fait même décrit à la section 2.2 du présent mémoire.

¹⁹ Lawrence J. Kelly, « Is that Whoosh You Hear a New Whisper-Jet Whisking across U.S. Skies, or the Perotvian Sucking-Sound of Jobs Leaving the Country - A Review of the Impact of US-EU open Skies

et la structure juridique européenne peinent à s'adapter ce domaine en constante mutation. La hausse rapide du nombre d'acteurs économiques au sein de l'industrie sans la prévision d'un contrôle effectif proportionnel par les États pourrait avoir des répercussions sur la sécurité des passagers et travailleurs²⁰. Au sein de ce mémoire, nous interrogerons sur les conséquences de la néolibéralisation de l'aviation civile internationale, d'abord sur l'environnement juridique européen, puis sur les conditions de travail et sociales du personnel navigant. Par ailleurs, nous sommes d'avis que les changements dans la structure de l'économie politique internationale depuis l'émergence du néolibéralisme modifièrent les relations entre les entreprises et les États. Le cadre ouvert de l'Union européenne facilita grandement la mobilité des capitaux et de la main-d'œuvre, permettant corollairement aux entreprises de choisir le cadre juridique favorable à leurs activités. Conséquemment, nous émettons l'hypothèse que cette libéralisation de l'aviation civile eut comme effet la détérioration des conditions de travail et salariales du personnel navigant.

La lecture d'ouvrages juridiques, politiques et économiques révèle que les questions relatives au droit social ou du travail des travailleurs du secteur sont rarement abordés. Pourtant, ce secteur effervescent mérite notre attention, entre autres parce qu'il recèle de grandes lacunes et de réels problèmes, magnifiés par l'augmentation effarante de la compétition et de la pression toujours plus forte à la baisse du prix du billet d'avion²¹. On compte par ailleurs très peu d'ouvrages spécialisés traitant du droit de l'aviation civile, explicable en raison de sa grande technicité, de sa marginalité et de sa fermeture due à sa relative complexité²². De fait, ce champ juridique revêt un caractère à la fois particulier et exceptionnel, parce qu'il est une des rares disciplines où le droit international précède le droit interne. Ce caractère s'explique

Agreement Negotiations on the Leverage, Lifestyle, and Legal Standing of U.S. Aviation Labor » (2008) 14 Law & Bus Rev Am 699 à la p 703 [Kelly].

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid* à la p 722

²² Pascal M. Dupont, *Manuel de droit aérien: souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, collection Études internationales, Paris, Éditions A. Pedone, 2015 à la p 11. [Dupont]

entre autres par la forte présence d'institutions internationales spécialisées dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, et de l'économie entourant le transport. Corollairement, l'approche méthodologique favorisée au sein de ce mémoire est celle de la recherche documentaire. Nous nous efforcerons d'utiliser des instruments juridiques de droit international et européen. Afin d'étayer nos propos, nous utiliserons également des articles scientifiques tirés entre autres de la doctrine puis, dans le second chapitre du mémoire, des textes de regroupements syndicaux représentant des membres du personnel navigant européen. Une difficulté méthodologique rencontrée dans ce mémoire fut liée à la nouveauté du phénomène de pavillon de complaisance en aviation civile européenne.

Comme les nouvelles réalités en matière d'emplois en aviation civile européenne s'inscrivent dans un cadre historique économique et politique bien précis, nous nous inspirerons d'une approche théorique tirée des théories hétérodoxes de l'économie politique internationale. La pertinence et la cohérence de la trame de fond relativement à l'évolution de l'aviation civile régionale et internationale expliquent ce choix. D'ailleurs, ces outils théoriques s'intéressent principalement aux relations entre le marché et les différentes structures du système politique international, des causes et conséquences de l'internationalisation des échanges sur les politiques économiques internes et externes, utiles pour notre analyse²³. À cet effet, l'intensification de la mondialisation et l'amorce de grandes vagues de déréglementation au sein des États occidentaux à partir de la fin de la décennie 1970 eurent pour conséquence la remise en question des bases juridiques de ce secteur. Restreint par les frontières rigides de la souveraineté étatique, l'environnement économique entourant le transport par avion suscita dès lors la contestation, accentuée par l'accélération de la mondialisation. En effet, la demande croissante de transport et les efforts implicites et explicites de coordination et de

²³ *Ibid* aux pp 439, 452 ; Roger Tooze, « Susan Strange et l'économie politique internationale » (2001) 10:2 L'Économie politique, au para 8.

relations internationales des politiques étatiques internes et externes occidentales, notamment en matière de sécurité, de sûreté²⁴, d'environnement, d'échanges et de partenariats technologiques, furent sans précédent²⁵. La question de la nationalité demeure également un élément central de l'économie politique internationale et de notre analyse, en raison de l'internationalisation des entreprises qui leur confère un pouvoir structurel non négligeable lié à leur capacité de mobilité²⁶. Nous accorderons enfin une importance particulière à certains modèles de gestion d'entreprises, qui s'inscrivent au sein de cadres sociopolitiques et juridiques particuliers.

Ce mémoire a pour objectifs de mettre en lumière les nouvelles réalités en matière d'emploi en aviation civile depuis la déréglementation et la libéralisation du ciel européen et de s'interroger sur les impacts réels et potentiels de celles-ci sur le transport aérien. Pour ce faire, dans le premier chapitre, nous tracerons l'évolution du cadre normatif entourant l'aviation civile internationale et européenne, en mettant l'accent sur les relations internationales et la communautarisation du transport aérien. Nous évoquerons les conséquences de la libéralisation du secteur sur les entreprises, de leur privatisation ainsi que de la prolifération des acteurs économiques. Par la suite, le second chapitre servira à l'étude des conséquences de ces réalités sur les travailleurs, en abordant d'abord les effets de la transnationalisation et du cadre ouvert européen sur les entreprises puis sur les travailleurs. Nous terminerons ce mémoire en présentant les principaux types de contrats de travail atypiques pour le personnel navigant. Ce segment mettra en lumière notre hypothèse qui veut que la démocratisation du transport par avion des dernières décennies s'effectuât au détriment des travailleurs de l'industrie.

²⁴ Bien que le sens de ces deux mots soit complémentaire, au sein de l'aviation civile, on définit la sûreté comme étant l'ensemble de normes mises en place afin de neutraliser une menace (ex. sûreté aéroportuaire). La sécurité relève d'avantage de procédures suivies par l'équipage et l'entreprise pour que l'aéronef et ses occupants se rendent à bon port (ex. réglementation sur le temps en devoir, entretien mécanique des aéronefs, etc.).

²⁵ *Button*, *supra* note 13 à la p 9.

²⁶ *Paquin 2013*, *supra* note 14 à la p 275.

« In this present crisis, government is not the solution to our problem; government is the problem »

Ronald Reagan²⁷

CHAPITRE 1 : LA DÉRÉGLEMENTATION DE L'AVIATION CIVILE ET L'ÉVOLUTION DU CADRE NORMATIF INTERNATIONAL ET EUROPÉEN

Il est difficile de bien saisir les impacts de la déréglementation de l'aviation civile européenne sans en comprendre le cadre politico-historique qu'est celui du néolibéralisme dans lequel elle s'inscrit. À cet égard, en raison des crises qui la ponctuèrent, la décennie 1970 représenta une rupture idéologique, se reflétant autant au sein de la politique intérieure qu'extérieure des États occidentaux. Celle-ci fut intrinsèquement liée au déficit de la balance des paiements des États-Unis, amplifiée par le déficit budgétaire, lui-même lié à l'augmentation de la présence militaire au Vietnam à partir du milieu des années 1960. Ainsi, confrontés à une inflation galopante et à une crise de la dette sans précédent, les États-Unis mirent fin au système de Bretton Woods en 1971. Cette décision permit une libre fluctuation des taux de change, la financiarisation des marchés et par la même occasion, de la spéculation²⁸.

²⁷ Ronald Reagan, allocution, Discours d'investiture à la présidence des États-Unis, présentée au Capitole de la Maison-Blanche, 20 janvier 1981.

²⁸ Rémi Bachand, « Suraccumulation du capital, surproduction, impérialisme et droit international » [2015] Numéro 28 :1 1 RQDI à la p 17 ; Strange, Susan. *Casino capitalism*, éd paperback, Manchester, Manchester University Press, 2009, à la p 5. [*Strange 2009*].

En outre, le choc pétrolier de 1973 laissa une cicatrice idéologique chez les peuples, fortement touchés par l'inflation et la hausse du taux de chômage. Précédée par la guerre du Kippour, cette empreinte mit en lumière plusieurs nouvelles réalités. Par exemple, le fait que les Arabes et les Israéliens étaient de force équivalente souligna la grande vulnérabilité géographique d'Israël²⁹. Ce conflit poussa également les États du golfe Persique producteurs de pétrole à augmenter drastiquement le prix de cette ressource qui quadrupla en trois mois, ayant pour incidence de plonger le monde dans une grande crise économique³⁰. Les conséquences de cette crise furent grandes et généralisées en Occident. En effet, en raison de la grande dépendance des États industrialisés aux ressources pétrolières, cette hausse résulta en une inflation galopante³¹. Par ailleurs, la Grande-Bretagne ainsi que les États-Unis réagirent à cette crise en implantant des mesures d'austérité au sein de leur gouvernement, ayant pour effet de causer une baisse de la production et du niveau de vie des populations³². Un ralentissement économique généralisé au sein d'États occidentaux se fit alors sentir et se solda en de grandes difficultés économiques pour les entreprises, corollairement de la forte hausse du taux de chômage connu à l'époque³³. Du point de vue international et commercial, les négociations issues du cycle de Tokyo émanant du GATT eurent comme conclusion l'élaboration d'accords destinée à la levée d'entraves aux échanges et à des réductions tarifaires³⁴.

D'un point de vue politique, cette conjoncture économique étendue en Occident se caractérisa par le déclin des idéologies socialistes et marxistes, explicable notamment par la perte de

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid* à la p 122; *Strange 1998, supra* note 13 à la p 190.

³¹ Maurice Vaïsse, *Les relations internationales depuis 1945*, 12^e éd, Paris, Armand Collin, 2013 à la p 123 [Vaïsse].

³² *Ibid* à la p 126.

³³ *Ibid* à la p 127.

³⁴ *Ibid* à la p 129.

confiance à l'endroit des politiques de relances économiques keynésiennes³⁵. Dès lors, l'État providence fut remplacé par les idéaux issus du Consensus de Washington appliqués par le biais des politiques néolibérales occidentales, qui privilégiaient la privatisation, la libéralisation et la déréglementation³⁶. D'ailleurs, le secteur de l'aviation civile n'en fit pas exception. À compter de 1978, les États occidentaux désétatisèrent tour à tour leur transporteur national et soumièrent une grande partie de ce domaine économique aux aléas du marché, en ne conservant que les compétences minimales relatives à la sécurité, la sûreté et au droit du travail. Les politiques nationales et internationales qui suivirent à la fin des années 1970 transformèrent profondément ce domaine en modifiant sa raison d'être ; de méthode de communication intra et interétatique à activité économique pure.

Avant de traiter des réalités et problèmes survenus en aviation civile suite à cette période, un rapide survol des conditions historiques de nature politique et économique ayant mené à la conjoncture du secteur nous servira de trame de fond pour organiser notre pensée. Par ailleurs, il est pertinent de retracer l'évolution de la déréglementation, dans l'optique d'offrir une meilleure compréhension des enjeux auxquels font face les organisations internationales et régionales, États, entreprises, travailleurs ainsi que les consommateurs impliqués. Le présent chapitre sera donc divisé en deux parties distinctes. La première aura pour but de mettre en lumière les bases du droit positif de cette discipline marginale du droit international. Par la suite, les effets économiques de la libéralisation et de la déréglementation du secteur sur les entreprises seront étudiés. Cette section sera centrale à la compréhension des enjeux qui seront soulevés dans le second chapitre, qui traite principalement des travailleurs de l'industrie.

³⁵ Stéphane Paquin, *Theories of international political economy: an introduction*, Don Mills, Canada, Oxford University Press Canada, 2016 à la p 271.

³⁶ John Williamson, « A Short History of the Washington Consensus » (2009) 15 *Law & Business Rev of the Americas* 7 aux pp 9-10.

1. Évolution du cadre législatif

Avant même la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les États vainqueurs reconnurent la nécessité d'encadrer le secteur de l'aviation civile, dans l'éventualité du changement de vocation de milliers d'aéronefs militaires en avions de transport civil. Conséquemment, la Conférence de Chicago s'organisa, de laquelle émana en 1944 la Convention de Chicago³⁷, acte fondateur de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Pour les États-Unis, cette Conférence représenta une défaite sur le point idéologique et politique, en raison du fait que la Convention qui en découla fut marquée par l'échec des visions économiques libérales dont ils faisaient la promotion³⁸. En effet, les États-Unis, souhaitant une aviation civile libéralisée, proposèrent que la notion de « liberté de l'air », évoquée un peu plus loin dans ce texte, soit enchâssée au sein de la Convention. Cette position prise par le géant était à l'époque explicable par la forte croissance de la demande de transport au sein de son marché domestique vers l'international³⁹. Il était donc normal de croire qu'à Chicago, les États-Unis avaient intérêt à proposer une aviation civile libre de restrictions commerciales. Or, de l'autre côté de l'Atlantique, les États européens souhaitaient voir une aviation civile internationale très réglementée. Cette position s'expliqua du fait que si l'aviation civile avait été totalement libéralisée en 1944, les entreprises européennes auraient été difficilement viables face à la concurrence féroce des transporteurs états-uniens⁴⁰. Enfin, la réalité coloniale entre les États européens et les États-Unis était très différente, où l'importance de la couverture

³⁷ *Convention relative à l'aviation civile internationale*, 7 décembre 1944 15 RTNU 102 (entrée en vigueur : 7 avril 1947) [*Convention de Chicago*].

³⁸ *Strange 2015*, *supra* note 11 à la p 172.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid* à la p 173.

géographique des territoires occupés par les premiers ne justifiait pas la nécessité de développer une aviation civile étendue entre États souverains.

Le compromis idéologique qui se dégagea des négociations fut proposé par le Canada, qui suggéra la mise en œuvre d'une Convention qui exigeait des États membres un contrôle effectif sur leur ciel et qui omettait volontairement tout article de nature commercial⁴¹. À cet effet, l'article 6 de la Convention représentait l'incarnation même dudit compromis fait entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, qui prévoyait la possibilité pour les signataires de recourir à des accords bilatéraux, selon le degré de libéralisation souhaité⁴².

Rare champ du droit international à précéder le droit interne, on remarque encore aujourd'hui que le droit de l'aviation civile en est un à caractère plutôt hétéroclite, teinté par une grande technicité et fortement influencé par l'instabilité du secteur du transport aérien⁴³. C'est pour cette raison et dans le but d'offrir une meilleure compréhension du secteur de l'aviation civile qu'il est primordial de s'intéresser aux composantes normatives et institutionnelles qui le caractérisent. Vestiges du compromis idéologique de 1944, le bilatéralisme et le multilatéralisme des relations internationales en matière d'aviation civile serviront de trame narrative pour organiser notre pensée.

⁴¹ Dans ce mémoire, le terme « commercial » fait référence à la nature mercantile de l'aviation civile.

⁴² *Convention de Chicago*, *supra* note 37, art 6 («Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation»).

⁴³ *Dupont*, *supra* note 22 à la p 11.

1.1. Le multilatéralisme de l'aviation civile internationale

Louis Blériot traversa la Manche au petit matin du 25 juillet 1909 à bord de son Blériot XI, après un vol de 32 minutes. Autres temps, autres mœurs, il traversa de la France à la Grande-Bretagne entre Calais et Douvres sans passeport ni documents d'identifications et sans qu'aucune mesure de nature juridique n'eût été prise entre les États pour autoriser ce vol international⁴⁴. Après quelques vols de cette nature et comme l'aviation civile en était à ses balbutiements, la France convoqua en 1910 une conférence internationale dans le but d'offrir un cadre de droit international dans lequel l'Aviation civile pourrait se développer⁴⁵. Cependant, cette Conférence fut considérée comme étant un échec, en raison de l'absence de consensus sur le droit de survol d'un État étranger. Il fallut attendre la fin de la Première Guerre mondiale pour qu'un texte émerge des cendres de cette Conférence. La Convention de Paris⁴⁶, entrée en vigueur en 1922, comprenait les dispositions relatives à l'aviation civile en temps de paix et créait, par la même occasion, la Commission internationale de Navigation aérienne (CINA), placée sous l'égide de la Société des Nations. Par ailleurs, à cause de cette affiliation, les États-Unis ne furent jamais partie à cette Convention⁴⁷. Néanmoins, la volonté de baliser ce secteur émergent était réelle, raison pour laquelle en 1928, à la Conférence panaméricaine de La Havane⁴⁸, la Convention relative à l'aviation commerciale⁴⁹ fut signée et ratifiée par 16 États. Cette Convention prévoyait les dispositions relatives aux droits de

⁴⁴ « The Postal History of ICAO, Les grandes étapes de la réglementation de la navigation aérienne », en ligne : OACI <
www.icao.int/secretariat/PostalHistory/les_grandes_etapes_de_la_reglementation_de_la_navigation_aerienne.htm> ; « 25 juillet 1909 : Blériot traverse la Manche » *Le Figaro* (25 août 2015) en ligne : <
www.lefigaro.fr/culture/2015/08/25/03004-20150825ARTFIG00022-25-juillet-1909-bleriot-traverse-la-manche.php>

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Convention portant sur la réglementation de la navigation aérienne*, 13 octobre 1919, LNTS 297 (entrée en vigueur : 11 juillet 1922) [*Convention de Paris*]

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Conférence de La Havane, *Sixième conférence panaméricaine*, 20 février 1928.

⁴⁹ *Ibid.*

trafic, absents de la Convention de Paris, qui traitaient plutôt des aspects techniques et de nature opérationnelle de l'aviation civile⁵⁰. Devenues obsolètes en raison de la hausse rapide du trafic aérien et de l'accélération des innovations technologiques des aéronefs à la suite de la Seconde Guerre mondiale⁵¹, celles-ci furent remplacées par la Convention de Chicago⁵², en vigueur depuis 1947. Dès lors, les normes en matière d'aviation civile internationale furent ponctuées de deux principes à la fois complémentaires et antagoniques ; celui de la souveraineté étatique, au cœur de toutes conventions internationales, et celui des libertés de l'air, antérieur à la libéralisation de l'aviation civile de la fin de la décennie 1970⁵³.

Bien que les relations internationales en matière d'aviation civile relèvent encore à ce jour majoritairement du bilatéralisme, conformément aux accords de type « Bermudes » et de « ciels ouverts » (dont nous traiterons plus loin dans ce mémoire), le caractère multilatéral de la Convention de Chicago demeure perceptible dans les articles qui traitent d'aspects non économiques de l'aviation civile internationale. Ce caractère représente assurément l'essence même de l'OACI, créée en 1949, qui recommande les minimums en matière de sécurité et de formation de personnel. Cette structure offre à chaque État membre la possibilité de développer une aviation civile internationale qui lui est propre et de fournir à l'humanité un moyen de transport fiable, efficace et économique⁵⁴.

⁵⁰ *Convention de Paris*, supra note 46.

⁵¹ *Dupont*, supra note 22 à la p 36 (ces avancées technologiques permirent de parcourir une plus grande distance, de façon plus sécuritaire, en transportant plus de marchandise ou de passagers).

⁵² *Convention de Chicago*, supra note 37.

⁵³ *Dupont*, supra note 22 à la p 12.

⁵⁴ *Ibid* à la p 37; Stephen D. Rynerson « Everybody Wants to Go to Heaven, but Nobody Wants to Die: The Story of the Transatlantic Common Aviation Area » (2001) 30 *Denv J Int'l L & Pol'y* 421 à la p. 424 [*Rynerson*.]; *Convention de Chicago*, supra note 37 art 44 (« L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- (a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- (b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- (c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;

1.2. Le bilatéralisme

Une révision sommaire des faits historiques de la seconde partie du XXe siècle nous permet d'affirmer que le consensus fut difficile entre les États-Unis et les États européens quant au système de droit international entourant le secteur aérien. En effet, le premier souhaitait voir naître un domaine économique totalement libéralisé et les seconds, une convention rigide énonçant des normes claires pour les États et les transporteurs. À la Conférence de Genève de 1947⁵⁵, voyant l'impasse de la proposition d'un multilatéralisme pur, les États présents proposèrent de préconiser un système international hybride. Or, bien qu'aucun accord n'émergea de cette Conférence, plusieurs recommandations furent émises, inspirées par les accords de Bermudes⁵⁶ signés un an auparavant et repris dans la plupart des accords bilatéraux de l'« Ère bermudienne »⁵⁷, comme nous le verrons plus loin dans ce texte. À l'instar de ce qui fut mentionné précédemment, ce sont principalement pour ces raisons que le système international entourant l'aviation civile en est un qui mélange le multilatéralisme et le bilatéralisme des relations interétatiques⁵⁸.

-
- (d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
 - (e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
 - (f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
 - (g) éviter la discrimination entre États contractants;
 - (h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
 - (i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects»)

⁵⁵ OACI, *Préparation d'un accord multilatéral sur les droits commerciaux. Travaux de la commission spécialisée*, Genève, novembre 1947.

⁵⁶ *Agreement between the government of the United Kingdom and the government of the United States relating to Air Services between their respective Territories*, États-Unis et Royaume-Uni, 11 février 1946 1499 TIAS 1507 [Accords de Bermudes I].

⁵⁷ Seydou Coulibaly, *Les accords des Bermudes et les accords bilatéraux des états membres du Traité de Yaoundé*, Mémoire de M droit, Université McGill, 1978 [non publié] à la p 27 [Coulibaly].

⁵⁸ Martin Neil Baily, Robert J. Gordon et Timothy F. Bresnahan, « Competition, Regulation, and Efficiency in Service Industries » (1993) 1993:2 Brookings Papers on Economic Activity Microeconomics 71 à la p 74 [Baily et al.].

1.2.1. Les libertés de l'air

Encore aujourd'hui, les libertés de l'air constituent l'ensemble des droits de transport pouvant être octroyés à des transporteurs, selon les accords bilatéraux signés entre les États. On en compte à ce jour neuf, toutes indépendantes les unes des autres. D'ailleurs, on remarque une corrélation entre le degré de libéralisation et le chiffre correspondant à la liberté, où les deux premières sont dites de base et les dernières offrent une libéralisation complète du ciel. Elles furent pensées dans le but de remédier au manque de considérations de nature commerciales encadrant le transport aérien entre deux territoires, prévues au sein de la Convention de Chicago.

Les cinq premières libertés de l'air sont comprises entre autres au sein de deux accords conclus à la Conférence de Chicago en 1944 ; l'*International Air Services Transit Agreement* (Accord de transit)⁵⁹ et l'*International Air Transport Agreement* (Accord de transport)⁶⁰. L'Accord de transit fut ratifié par la majorité des États signataires de la Convention et comprend l'échange des deux premières libertés de l'air. Ces dernières correspondent au droit de survol d'un État tiers sans y atterrir, et permettent un arrêt dans un autre État pour des raisons techniques, par exemple pour l'avitaillement en carburant⁶¹ ou pour fins d'entretien mécanique (voir figure ci-dessous)⁶². Ces libertés de base relèvent principalement de l'assurance d'une aviation civile sécuritaire. Quant à l'Accord de transport, celui-ci garantit le droit aux trois prochaines libertés (voir figure ci-dessous)⁶³. Jugé trop ambitieux et libéral

⁵⁹ *International Air Services Transit Agreement*, 7 décembre 1944, 84 RTNU 389 art 1.1 (entrée en vigueur: 30 janvier 1945) [*Transit agreement*].

⁶⁰ *International Air Transport Agreement*, 7 décembre 1944, 171 RTNU 387 (entrée en vigueur : 8 février 1945) [*Transport Agreement*].

⁶¹ L'avitaillement constitue l'action d'approvisionner un aéronef.

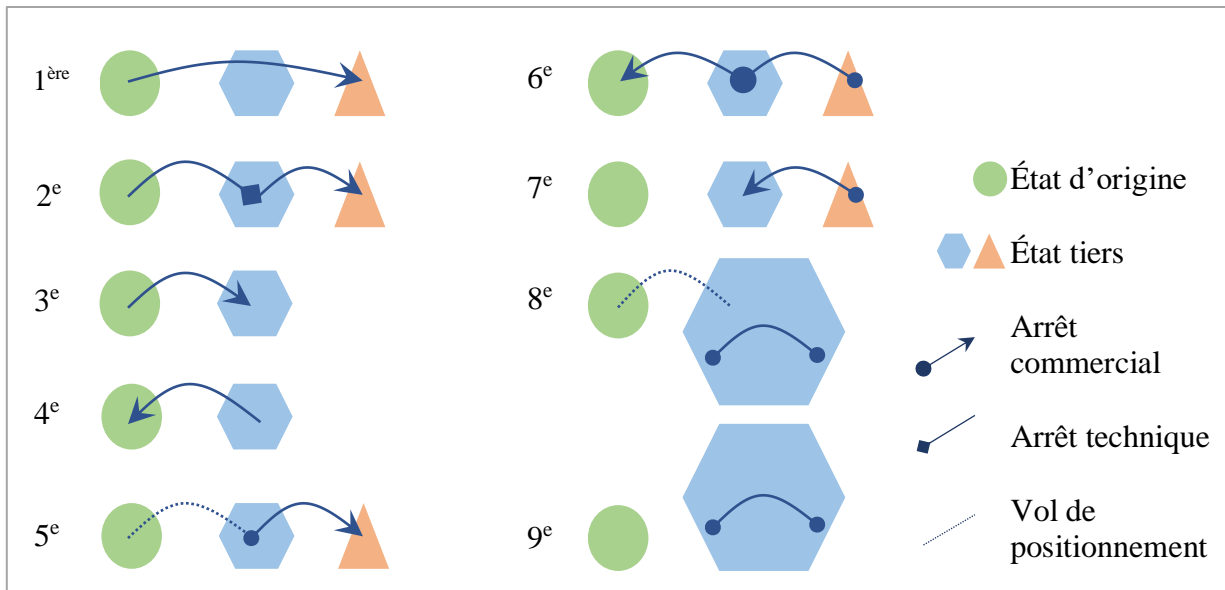
⁶² P.P.C. Haanappel, « Bilateral Air Transport Agreements - 1914-1980 » (1980) 5:2 MdJ Int'l L 241 à la p 246; *Transit agreement*, *supra* note 59 art 1.1.

⁶³ *Ibid.*

à l'époque par la vaste majorité des États présents à la Conférence, seulement 11 États signèrent d'emblée ce dernier⁶⁴.

En bref, les libertés de l'air incarnent l'essence de l'aviation civile internationale, dans la mesure où elles s'appliquent à l'instant même où un transporteur quitte son espace aérien. Elles sont particulièrement pertinentes dans ce mémoire en raison du fait qu'elles sont au cœur de la libéralisation de l'aviation civile et des accords bilatéraux qui ont suivi, comme ceux de Bermudes, signées en 1946 et 1977.

⁶⁴ *Coulibaly, supra* note 57 à la p 21 (En vigueur du 8 février 1945 au 25 juillet 1946, date à laquelle les États-Unis se retirèrent de l'accord).

Figure 1 : Les libertés de l'air⁶⁵

⁶⁵ « Projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part », en ligne : Sénat français < www.senat.fr/rap/ > (Cette figure est inspirée d'un schéma présent sur cette page qui reprend les 9 libertés de l'air de l'OACI) ; Conférence mondiale de transport aérien (ATCONF), Conférence sur l'élargissement de l'accès aux marchés du transport aérien international, présenté à Montréal, 22 mars 2013, ATConf/6-WP/13 1 appendice A. (La sixième liberté correspond à une combinaison entre les troisièmes et quatrièmes libertés de l'air, où un transporteur peut effectuer une liaison entre deux États tiers, à condition de passer par son État d'origine. La septième est celle qui octroie le droit à un transporteur d'embarquer ou débarquer des passagers ou frets à l'extérieur de son territoire d'origine. La huitième liberté est celle qui correspond au cabotage de prolongation, où un transporteur peut transporter de la marchandise ou des passagers entre deux points d'un État autre que celui d'origine, en partant de celui-ci. La dernière liberté correspond au degré de libéralisation élevé, où un transporteur peut effectuer une liaison entre deux points d'un État tiers, sans passer par son État d'origine, est considérée comme état du cabotage.)

1.2.2. Les accords de type « Bermudes »

Par une curiosité politico-historique, au moment de la signature de la Convention de Chicago, la Grande-Bretagne possédait toujours les Bermudes comme colonie, géographiquement très près de la Floride. Pour cette raison, la *British Overseas Airways Corporation* (BOAC), compagnie aérienne britannique, pouvait aisément traverser l'Atlantique afin de se poser dans un autre territoire britannique⁶⁶. Or, en vertu de la Convention de Chicago nouvellement en vigueur, l'absence de possession ou de contrôle d'un tel territoire pour les États-Unis les plaçait dans une position défavorable, en raison du caractère restrictif des routes internationales. Par ailleurs, la conjoncture économique défavorable qui sévissait sur la Grande-Bretagne affaiblie et meurtrie par la fin de la Deuxième Guerre mondiale rendit l'État ouvert à la signature de divers accords plus ou moins avantageux. Cette situation de faiblesse face aux États-Unis eut raison des convictions protectionnistes et régulatrices de la Grande-Bretagne lors de la Conférence des Bermudes, ayant pour effet de faire pencher cette dernière pour les propositions libérales américaines⁶⁷. Ce fut dans ce contexte que les deux États signèrent les premiers Accords de Bermudes⁶⁸, qui permettaient aux signataires d'être reliés par voie aérienne de part et d'autre de l'Océan⁶⁹.

Ratifiés en 1946, les accords de Bermudes (Bermudes I)⁷⁰ liaient les États-Unis et la Grande-Bretagne selon des principes édictant des conditions d'exploitation des services aériens et droits de trafic⁷¹. Complémentaires à la Convention de Chicago, ils définissaient en somme

⁶⁶ *Strange 2015, supra* note 11 à la p 175

⁶⁷ *Coulibaly, supra* note 57 à la p 23 (ceci explique pourquoi les accords de Bermudes I sont plus libéraux que ceux signés en 1977 [Bermudes II]).

⁶⁸ *Bermudes I, supra* note 56.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ *Bermudes I, supra* note 56.

⁷¹ Jacques Naveau, Marc Godfroid et Pierre Frühling, *Précis de droit aérien*, 2 éd., coll Précis de la Faculté de Droit de l'Université Libre de Bruxelles, Bruxelles, Bruylant, 2006 à la p 48 [*Naveau, Godfroid et Frühling*].

les conditions de navigation aérienne entre les deux États, abordant des notions telles que la nationalité des entreprises et aéronefs, de la capacité (l'offre), de l'égalité des chances et de commerce, de règles tarifaires, d'itinéraires de vol, de considérations de sûreté et sécurité, de taxes et redevances, etc.⁷² Les notions d'équité et de réciprocité commerciales étaient centrales à ces accords, pensés dans un effort de conservation de la souveraineté, dans le but avoué d'accorder des avantages commerciaux importants aux compagnies aériennes nouvellement formées⁷³.

Un an auparavant, au printemps 1945, 31 transporteurs se rassemblèrent à La Havane et mirent sur pied à l'hiver de la même année, une organisation non gouvernementale regroupant des transporteurs internationaux⁷⁴. L'*International Air Transport Association*⁷⁵ (IATA) fut ainsi créé, dans un contexte marqué par l'intensification du trafic aérien mondial. Par ailleurs, l'IATA comblait le vide des considérations commerciales laissé par la Convention de Chicago, en agissant en tant qu'organe non gouvernemental autorégulateur de la concurrence entre les transporteurs composé d'intérêts privés⁷⁶.

À partir des années 1960, une reconfiguration du secteur du transport aérien fut amorcée, expliquée par une forte accélération des avancées technologiques sur les systèmes de navigation et autres composantes des aéronefs. Ces avancées eurent pour effet de rendre les avions plus performants et sécuritaires, pouvant ainsi transporter beaucoup plus de passagers

⁷² *Ibid.* aux pp 50-53; *Bermudes I*, *supra* note 56 à la p 6; *Dupont*, *supra* note 22 à la p 54.

⁷³ *Bermudes I*, *supra* note 56 à la p 6(1)-6(2); *Dupont*, *supra* note 22 à la p 53.

⁷⁴ John A. Hannigan, « Unfriendly Skies: The Decline of the World Aviation Cartel » (1982) 25:1 *The Pacific Sociological Review* 107 à la p 119 [*Hannigan*].

⁷⁵ *Baily et al*, *supra* note 58 à la p 74 (l'IATA est une organisation internationale non gouvernementale agissante sous l'acte constitutif émis par le Parlement canadien en 1945, en remplacement de celui de 1919 et dont les membres sont des compagnies aériennes ressortissantes d'un État membre de l'OACI offrant un service de liaison entre au moins deux États.)

⁷⁶ *Ibid.*

en moins de temps⁷⁷. Les transporteurs, pris dans cet engrenage onéreux, commencèrent à ajouter une grande quantité de sièges sur les destinations désignées par les accords interétatiques⁷⁸, dans l'espoir de couvrir les frais de ces nouvelles flottes. Or, une des conséquences du régime de Bermudes fut d'avoir laissé l'IATA devenir une sorte de cartel fixant les prix, ayant pour résultat l'impossibilité pour les transporteurs de se faire concurrence sur les tarifs⁷⁹. En effet, au moment de la négociation entourant les accords de Bermudes I, un des compromis concédés à la Grande-Bretagne fut l'inclusion d'une clause relative au contrôle du prix du billet par les États parties aux accords. Ceux-ci confièrent dès lors à l'IATA le rôle de fixer les prix pour les passagers et pour le transport de marchandises⁸⁰.

Parallèlement, trois grandes compagnies américaines, Boeing, McDonnell Douglas et Lockheed profitèrent du gigantesque marché que représentèrent les États-Unis, des contrats de défense gouvernementaux et de l'essor de l'aviation civile. Comme l'importance de l'aviation fut démontrée durant la Deuxième Guerre mondiale en Europe, l'État accorda de généreuses subventions aux constructeurs, tout en s'assurant que ceux-ci les utilisent à des fins de recherche et de développement⁸¹. Cette course effrénée entre les constructeurs d'aéronefs pour la mise en marché d'avions plus gros, plus fiables, plus rapides et économiques entre les années 1950 et 1960 n'était pas étrangère à la forte hausse du nombre

⁷⁷ *Strange 2015, supra* note 11 à la p. 175

⁷⁸ Bermudes I, *supra* note 56 (Il est important de se rappeler qu'à cette époque, les routes internationales étaient désignées par les États impliqués, prévus par les accords de Bermudes)

⁷⁹ *Strange 2015, supra* note 11 aux pp 174-175 (les transporteurs se sont dès lors fait compétition sur la vitesse des aéronefs, le service offert au sol, ainsi que sur leur réputation. Dans ces années, le Concorde vit le jour, un aéronef supersonique développé par British Aerospace et Sud-Aviation); Au sujet du cartel de l'IATA, voir : Paul S. Dempsey, « Regulatory Schizophrenia: Mergers, Alliances, Metal-Neutral Joint Ventures and the Emergence of a Global Aviation Cartel » (2018), 83 *J. Air L. & Com.* 3.

⁸⁰ *Hannigan, supra* note 74 à la p 113.

⁸¹ *Ibid.*

de sièges disponibles, ce qui eut pour conséquence la déstabilisation du secteur à la fin de la décennie.

De la fin de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'en 1978, les caractéristiques du système international de gestion de l'aviation civile pouvaient être séparées et regroupées en vertu de deux principes. D'abord, les accords bilatéraux signés entre États prévoyaient les conditions d'opérations des transporteurs désignés. Ensuite, les prix demandés pour le transport par avion étaient fixés par diverses conférences multilatérales de l'IATA⁸². Ces tarifs, qui étaient fixés à l'intervalle de six mois, avaient pour but d'uniformiser la compétition inter-transporteurs, pour qu'une même liaison en coûtât le même prix aux passagers, peu importe la compagnie aérienne choisie⁸³. Les États pouvaient tout de même se prévaloir d'une clause discrétionnaire quant à ces prix, dont seuls les États-Unis se sont prévalus par l'entremise de l'autorité compétente en matière d'aviation civile états-unienne, le *Civil Aviation Board* (CAB). Cette disposition fut utilisée notamment au tout début de l'année 1963, alors que l'IATA augmenta de 5 % les tarifs des liaisons internationales sans raison apparente. Le CAB désapprouva immédiatement ces hausses, prônant par la même occasion une approche beaucoup plus libérale et exposant les entreprises affichant ces tarifs aux lois antitrust et, par la même occasion, à des poursuites judiciaires⁸⁴. À ce moment, la crise était telle que l'IATA et les autres gouvernements occidentaux menacèrent le gouvernement américain de saisir et de suspendre les droits d'atterrissage des aéronefs immatriculés aux États-Unis⁸⁵. La crise fut résolue alors que le CAB révisa sa position. Or, cet évènement constitua une des premières brèches dans le système de fixation des prix et fut était annonciateur des politiques de déréglementation de l'aviation civile. Dans un autre ordre d'idées, cet épisode, surnommé la « crise de Chandler » (en raison du lieu géographique où elle se produisit), eut également

⁸² *Coulibaly, supra* note 57 à la p 31.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid.* ; *Federal Aviation Act*, 49 USC § 902 (1958).

⁸⁵ *Coulibaly, supra* note 57 aux pp 31, 89

pour conséquence la libéralisation des services dits « supplémentaires », un type de vols bon marché et accessibles pour la population, l'ancêtre des *low cost*. Véritable révolution, l'arrivée de ces transporteurs sur le marché mit en lumière la désuétude des cadres normatifs et réglementaires, tout en induisant un changement des habitudes de consommation chez les passagers, qui sont passés de la recherche de la régularité des vols et du confort, au prix du billet le plus bas⁸⁶.

À partir de la fin des années 1960, l'autorité du cartel de l'IATA sur l'industrie s'étiola, de par l'accélération des avancées technologiques, de la place grandissante du marché et de la volonté des États occidentaux⁸⁷. L'arrivée des « jumbo jets », par exemple du Boeing 747, força les compagnies aériennes à contourner les règles imposées, dans l'espoir de remplir les nombreux sièges disponibles. Parallèlement, la première brèche réelle dans le pouvoir de l'IATA fut exploitée par les États-Unis, non convaincus du bien-fondé de l'organisation comme entité de gestion et de fixation des prix⁸⁸. En effet, durant la guerre du Vietnam, le besoin de transporter les militaires en permission hors du conflit justifia la création d'un nouveau type de transporteur, complètement différent de celui traditionnel. Le marché du « rest and recuperation » (R&R) fut alors mis sur pied en Asie, dans l'optique d'utiliser les aéronefs afin de desservir un nouveau type de clientèle ; le vacancier⁸⁹. À partir du début des années 1970, l'autorité américaine en aviation civile, le CAB, accorda des licences d'exploitation à des voyagistes, ayant pour conséquence l'explosion du marché du tourisme dans les années 1970-1980⁹⁰. De l'autre côté de l'Atlantique, en Grande-Bretagne, le même phénomène fut observable. Peut-être était-ce explicable en partie par la morosité du climat, mais le marché touristique des Britanniques voyageant à l'international connut une importante

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ *Strange 2015, supra note 11 à la p 175.*

⁸⁸ *Ibid* à la p 178.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ *Ibid.*

expansion. Les autorités étatiques choisirent par ailleurs de laisser place à une libre compétition entre les voyagistes, dans l'espoir de garder les prix les plus bas possible⁹¹.

Ces nouvelles réalités économiques et commerciales, couplées au laxisme de l'IATA quant à l'application des normes tarifaires sur les routes à forte densité, subvertirent les relations économiques et politiques qui liaient le ciel occidental dans les années 1970. La forte croissance du trafic aérien, causée par la démocratisation du transport par avion, s'expliqua en partie par l'avènement des compagnies à vols nolisés (*charters*). Elle eut pour effet d'accroître la concurrence entre les transporteurs, de déstabiliser le secteur et par ricochet le système international de transport aérien mondial, ce qui causa par le fait même l'obsolescence des accords bilatéraux existants⁹². Ce fut dans cette conjoncture économique et politique que furent signés les seconds accords de Bermudes (Bermudes II)⁹³ en 1977. Ces accords avaient pour but de renforcer les rôles des États dans le secteur de l'aviation civile et d'étendre la disposition des accords aux compagnies de vols nolisés qui, relevant d'une approbation unilatérale, remettait en question le modèle traditionnel de la compagnie aérienne et ajoutait une pression additionnelle sur les transporteurs⁹⁴. Du point de vue politique, ceci eut pour effet la résurgence d'une forme de protectionnisme qui transparait dans le recul du libéralisme présent dans les accords de Bermudes I⁹⁵. Ces accords, plus restrictifs que les précédents, limitaient le nombre de transporteurs pouvant desservir la Grande-Bretagne et les États-Unis, en accordant un pouvoir de contrôle de la capacité aux

⁹¹ *Ibid.*

⁹² Dupont, *supra* note 22 aux pp 55, 57-58 (Bermudes I a servi de modèle et de base pour de plus de 3000 accords de ce type survenus entre 1946 et 1977, date à laquelle Bermudes II est signé)

⁹³ *Consolidated Air Services Between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*, États-Unis et Grande-Bretagne, 23 juillet 1976 CMND 7016 (entrée en vigueur 23 juillet 1977) [*Bermudes II*]

⁹⁴ *Ibid* art 14 (les compagnies à vols nolisés n'étaient pas comprises dans les accords bilatéraux avant 1977. Avant cette date, ces entreprises exploitaient un flou juridique).

⁹⁵ Dupont, *supra* note 22 aux pp 54-55.

gouvernements de chaque État⁹⁶. Rapidement, le contexte de libéralisation et déréglementation de la fin des années 1970 remet en question la pertinence des principes des accords de Bermudes, tout comme le modèle classique du bilatéralisme dans les relations interétatiques relatives à l'aviation⁹⁷.

Durant cette période, plus précisément en 1978, une loi de l'administration Carter amorçant la déréglementation du secteur de l'aviation civile états-unien fut votée. L'*Air Deregulation Act*⁹⁸ mit de l'avant les principes de concurrence en matière de tarifs, de la libéralisation des compagnies à vols nolisés, du retrait des restrictions sur les routes aériennes, de la promotion du principe de non-discrimination des compagnies aériennes états-uniennes dans les États partie et finalement de l'ajout de la « désignation multiple » pour les transporteurs ressortissants des États-Unis. Ce principe, prévu par l'article 3 de l'annexe 5 de la Convention de Chicago, stipulait que chaque État pouvait se doter d'un pouvoir discrétionnaire face au choix de transporteurs ressortissants de l'autre signataire pouvant opérer en partance ou à destination de son territoire⁹⁹. Ces nouvelles dispositions avaient pour but d'offrir une plus grande offre de service direct entre les États-Unis et États tiers, ainsi

⁹⁶ *Bermudes II*, *supra* note 93 art 3; *Rynerson*, *supra* note 54 à la p 425.

⁹⁷ *Dupont*, *supra* note 22 à la p 58.

⁹⁸ *Air Deregulation Act*, *supra* note 17.

⁹⁹ Doc off OACI, 1984, résolution A23-17, Doc NU 9587 (2008) Annexe 5 art. 3 [*Doc NU 9587*]. (La désignation multiple se doit d'être prévue dans l'accord et peut être modifiée ou retirée par les parties. Elle est comprise dans l'approche transitionnelle de l'article 3 présent dans le cadre du ASA. Alors que l'approche traditionnelle prévoit la désignation d'une compagnie aérienne pouvant opérer dans les limites d'un l'accord d'ASA (désignation simple), la désignation multiple correspond à l'approche transitionnelle, où les parties s'entendent sur l'octroi du droit d'opération de deux transporteurs ou plus entre les États. L'approche libéralisée correspond au fait de lever les barrières quant au nombre de transporteurs pouvant assurer les liaisons (art.3.1) ; *Bermudes II*, *supra* note 93 art 3(2) (Il est prévu dans cet accord que seuls deux transporteurs de chaque État peuvent offrir un service régulier entre les routes déterminées, ou selon les dispositions prévues à l'art 3(2)(b)) ; Loïc Grard, « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile » (2003) 49:1 AFDI 492 à la p.260 (cette pratique correspond à l'éventualité où une compagnie aérienne d'un État tiers effectuerait des liaisons entre plus d'un aéroport sur son territoire. Un exemple fictif de cabotage de prolongation serait Air France qui fait une liaison Paris-New York-Chicago, en embarquant et débarquant des passages à chaque fois)

qu'une libéralisation des tarifs du fret¹⁰⁰. Cette loi fut consolidée en réponse à des consultations publiques dirigées par le Sénateur Kennedy, dans une volonté de rupture avec le modèle du *Civil Aeronautics Act*¹⁰¹ de 1938 qui encadrait très strictement l'aviation civile intra-États-Unis¹⁰². Institutionnellement, cette réforme eut pour incidence le transfert de pouvoirs du CAB, alors aboli, vers le *Department of Transport* (DOT) et le *Department of Justice* (DOJ), dans l'optique d'éviter la concentration des pouvoirs au sein d'une même entité¹⁰³. Également, du point de vue économique et commercial, de par ses grands principes libéralisateurs, celle-ci eut comme conséquence l'augmentation rapide du nombre de transporteurs, occasionnant ainsi la baisse du prix moyen des billets d'avion. Ces politiques de déréglementation eurent pour effet de faciliter l'internationalisation de l'aviation civile, ayant comme effet collatéral la fusion et la faillite de plusieurs entreprises, souvent au détriment des travailleurs¹⁰⁴.

Enfin, le contexte de libéralisation survenu en 1978 aux États-Unis remit en question la pertinence des principes des accords de Bermudes II en raison de l'asymétrie des cadres juridiques des États parties en matière d'aviation civile. Ce conservatisme économique de la part des États européens eut pour incidence l'obsolescence du modèle classique du bilatéralisme pur dans les relations interétatiques relatives au transport par avion¹⁰⁵. En parallèle, la volonté grandissante de soumettre les routes états-uniennes au libre-marché alimenta cette conjoncture, annonciatrice d'une nouvelle ère en relations internationales pour l'aviation civile occidentale ; celle du « post-bermudisme ».

¹⁰⁰ Dupont, *supra* note 22 à la p 58.

¹⁰¹ *Civil Aeronautics Act* Pub L No 75-706 §§ 201-202 52 Stat 973 (1938).

¹⁰² Vincent Correia, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, coll droit de l'Union européenne, Bruxelles, Bruylant, 2014 à la p 101 [*Correia*].

¹⁰³ *Ibid* à la p 101.

¹⁰⁴ Luc Rouban, « La fin du Welfare State aux États-Unis : le reaganisme et l'appareil d'État » (1989) 39:4 *Revue française de science politique* 493 à la p 499.

¹⁰⁵ Dupont, *supra* note 22 à la p 58.

1.3. Régionalisme, ciel ouvert et ciel unique

Les conditions macroéconomiques précaires de la fin des années 1970 provoquèrent un revirement idéologique au sein des gouvernements des États occidentaux. Ce changement, qui se solda en un plus grand laissez-faire du politique sur l'économique, eut pour conséquence la déréglementation de nombreux secteurs, notamment celui des transports. Ce faisant, les changements de paradigmes en matière d'économie, de politique et de droit annoncèrent une nouvelle ère en relations internationales pour l'aviation civile, caractérisée principalement par la signature d'accords de ciels ouverts et désétatisation des compagnies aériennes. Par le fait même, l'environnement juridique international devint rapidement inadéquat. Désireux de développer une aviation civile sans restriction, Jimmy Carter lança une offensive de libéralisation dans l'optique de soumettre le secteur aéronautique au libre-marché, en développant notamment un nouveau type d'accord fondé sur les principes de liberté et de flexibilité¹⁰⁶. Ces accords, dits de « ciels ouverts » évacuaient les entraves au libre marché, en offrant un usage non restreint aux libertés de l'air. Usant d'une stratégie de « dominos », les États-Unis, à partir des années 1990, négocièrent des accords de ciels ouverts avec plusieurs États européens.

Au même moment, de l'autre côté de l'Atlantique, l'arrêt « Nouvelles frontières »¹⁰⁷ rendu en 1986, modifia profondément le droit communautaire européen en lien avec le système de fixation des prix. En 1984, le Tribunal de police de Paris remit en question l'interprétation de dispositions prévues dans le Traité CEE (art. 177)¹⁰⁸ en matière de l'application de notions de libre concurrence en aviation civile. Cette requête survint à la suite de poursuites pénales

¹⁰⁶ Rynerson, *supra* note 54 à la p 426.

¹⁰⁷ Cass civ, 30 avril 1986, *Arrêt Nouvelles frontières*, (1986) CJCE 1425, n°209-213/84 [*Arrêt Nouvelles frontières*].

¹⁰⁸ *Traité instituant la Communauté économique européenne*, 25 mars 1957, 12002M/TXT (entrée en vigueur : 01/01/1958) [*Traité de Rome*].

intentées contre diverses entreprises de transport aérien, accusées d'avoir enfreint les règles du code de l'aviation civile français en matière de fixation de tarifs¹⁰⁹. Également, les accords bilatéraux de type Bermudes II dictaient les itinéraires et escales dans les États parties, en plus de désigner les compagnies aériennes habilitées à les faire. Ces accords prévoyaient également une politique de fixation des prix des billets d'avion, qui s'effectuait entre les transporteurs par l'IATA, et les ministères appropriés¹¹⁰. Le Tribunal s'interrogea alors sur la compatibilité de ce système de fixation des prix avec le droit communautaire européen, raison pour laquelle la Cour de justice des Communautés européennes fut saisie. La Cour, dans son jugement du 30 avril 1986, statua qu'une telle fixation de prix était contraire au droit communautaire, élargissant par le fait même l'article 85 à l'aviation civile¹¹¹. Ce jugement annonça la fin du protectionnisme en matière de transports sur le territoire de la Communauté européenne et étendait le principe de libre concurrence du Traité de Rome au transport aérien¹¹². Un an plus tard, la Commission adopta l'Acte unique européen¹¹³, considéré comme étant le premier parquet législatif, soit un des premiers pas vers la libéralisation complète de l'aviation civile européenne.

¹⁰⁹ *Arrêt Nouvelles frontières*, supra note 107 (Le ministre responsable n'avait pas homologué le prix des billets vendus).

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ *Traité instituant la Communauté économique Européenne*, 13 novembre 1962, JO 152 art 85 (entrée en vigueur : 1^{er} juillet 1967) [*Traité de Rome*] (article interdisant les cartels et la fixation de prix); *Arrêt Nouvelles frontières*, supra note 107.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ *Acte unique européen*, 28 février 1986, STE JO L 169 (entrée en vigueur: 1er juillet 1987) [*Acte unique européen*] (Ce paquet de 1987 comprenait des mesures s'adressant uniquement au marché interne)

1.3.1. Les accords de ciels ouverts

Le changement de paradigme qu'apporta la libéralisation de l'aviation civile occidentale fut marqué par l'intensité de la concurrence entre les transporteurs implantés et émergents¹¹⁴. Les assises idéologiques de cette politique se transposèrent rapidement dans les relations interétatiques, par l'entremise des accords bilatéraux signés à partir de cette époque entre les États-Unis et les États occidentaux, tentés de libéraliser leur ciel à leur tour¹¹⁵. Fondés sur des principes économiques de liberté de marché et de flexibilité, les accords signés à partir du début des années 1980 évacuaient les entraves au libre marché en offrant un usage non restreint aux premières libertés de l'air.

Le caractère asymétrique des relations interétatiques des États européens face aux États-Unis eut pour effet d'affaiblir les positions économiques des compagnies aériennes européennes, alors largement désavantagées par ces accords en raison notamment de l'ajout de la désignation multiple et la proscription du cabotage de prolongation¹¹⁶. En effet, au courant de la décennie 1980, les États européens, même les plus grands, étaient incapables de se mesurer à la puissance économique du géant états-unien. Impuissants face à la déréglementation américaine de l'aviation civile de 1978, ces États firent front commun en matière de transport par avion au sein de la Commission européenne, dans l'optique de se donner un poids de négociation face aux États-Unis.

¹¹⁴ Jacqueline Dutheil de la Rochère, « Aspects nouveaux du bilatéralisme aérien » (1982) 28:1 AFDI 914 à la p 921 [*Dutheil de la Rochère*].

¹¹⁵ *Ibid* à la p. 915.; Roland Bieber, Francesco Maiani et Marie Delaloye. *Droit européen des transports*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2006 à la p. 299 [*Bieber et al.*]

¹¹⁶ *Doc NU 9587, supra* note 99, Annexe 5 art. 3; *Strange 2015, supra* note 11 à la p 173; *Convention de Chicago, supra* note 37 art 7 ; *Grard, supra* note 105 à la p 496.

Parallèlement, en matière de relations bilatérales, afin d'offrir un plus grand degré de libéralisation et d'importants avantages commerciaux aux transporteurs états-uniens, le Président Carter mit en oeuvre une stratégie dite d'« encerclement ». Celle-ci consistait à effectuer des pressions diplomatiques et économiques indirectes sur les États européens réticents à signer les accords de ciels ouverts¹¹⁷. Concrètement, la méthode était simple : les États-Unis ciblaient les petits États du continent, tels les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg ou la Suède, plus à même d'accepter la libéralisation de leur ciel en raison de la grande part de marché que les États-Unis représentaient pour leurs transporteurs nationaux. Une fois les accords signés, ces derniers enclavaient alors les plus grands, tels la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui voyaient leurs transporteurs et passagers alors désavantagés par les restrictions que comprenaient les accords traditionnels, beaucoup plus limitatifs que ceux de ciels ouverts. Cette stratégie fonctionna et n'était possible qu'en raison de la proximité géographique des États européens, où la mobilité des passagers permettait la recherche de l'offre de services, en particulier un choix de destinations, et un prix de billet¹¹⁸. Ces États signèrent ces accords, ne fût-ce que pour rétablir l'équilibre concurrentiel intertransporteurs¹¹⁹.

Juridiquement, ces accords, regroupés sous le nom d'*Air Service Agreements* (ASA), comportaient des clauses strictes quant à la nationalité des aéronefs. Ils octroyaient le droit d'effectuer des vols qu'à un seul transporteur désigné, ressortissant de l'un ou l'autre des États parties. D'ailleurs, les clauses prévues étaient également restrictives quant à la possibilité de fusion entre transporteurs ressortissants d'États européens, tout comme à la création des plaques tournantes (*hubs*)¹²⁰. D'un point de vue idéologique, ces accords

¹¹⁷ *Correia, supra* note 108 à la p 102.

¹¹⁸ *Ibid* à la p 118 (d'où l'expression «[to] out pressure on the Germans through Amsterdam »).

¹¹⁹ *Correia, supra* note 108 à la p 118.

¹²⁰ CE, *Communication de la Commission concernant les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre 2002 pour la politique européenne en matière de transport aérien*, [2002] JO C 649/2 par 35 [*COM (2002)*]

représentaient l'expression de l'expansion de la politique intérieure états-unienne en relations internationales, basés principalement sur l'*International Air Transportation Competition Act*¹²¹ (IATCA) de 1979 et fortement inspirés des assises idéologiques qui transcendaient l'*Air Deregulation Act*¹²². Cet instrument juridique étirait par ailleurs au maximum les principes prévus par la Convention de Chicago, représentant une forme de libéralisme quasi total¹²³.

Les nombreux accords bilatéraux signés entre les États membres et les États-Unis mirent en lumière l'incongruité et l'incompatibilité de la notion de nationalité au sein de la Communauté européenne, en vertu notamment du principe de liberté d'établissement, comme anticipait le droit communautaire européen¹²⁴. En outre, le paquet législatif de 1993 prévoyait l'octroi à la Commission européenne d'un pouvoir de négociation international, concédé essentiellement dans l'optique de représenter un plus grand contrepoids face aux États-Unis, qui représentait le plus grand marché intercontinental¹²⁵. Réticents à l'idée de renoncer à une partie de leur souveraineté étatique et dans l'optique d'évaluer les répercussions de l'ouverture du ciel intraeuropéen en vertu des accords de ciels ouverts, les États membres mirent sur pied un Comité consultatif. Ce dernier, nommé le Comité des sages, démontra en 1994 la pertinence d'une politique extérieure commune en aviation civile et établit l'importance de la garantie de la liberté d'établissement des entreprises, en vertu du

¹²¹ *International Air Transportation Competition Act of 1979*, Pub L 96-192, 94 Stat 35.

¹²² *Air Deregulation Act*, *supra* note 17.

¹²³ *Correia*, *supra* note 102 à la p 102.

¹²⁴ CE, *Règlement (CE) 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens* [1992] JO, L 240/1 art 1; *COM (2002)*, *supra* note 120 par 36-37; CE, *Règlement (CE) 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté* [2008] JO, L 293/3 art 2(11) [*Règlement 1008/2008*] (« transporteur aérien communautaire: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences en vertu du chapitre II »)

¹²⁵ *Correia*, *supra* note 102 aux pp 128-129.

principe de la non-discrimination¹²⁶. À partir de cette date, le modèle de relations et de droit internationaux issus des ASA fut remis en question, plus précisément les aspects liés au rôle et à la compétence de la Commission européenne en cette matière. Ce faisant, le succès de la stratégie états-unienne, observable par la multiplication des accords bilatéraux des deux côtés de l'Atlantique, mit en lumière le désaccord fondamental entre les États européens en matière de politique aérienne et la compétition constante pour l'obtention de routes, plutôt que la collaboration prônée par la Communauté européenne¹²⁷. Pour cette raison, la Cour de justice des Communautés européennes, saisie une première fois en 1995, reconnut en 1996 une compétence limitée de la Commission relativement à la négociation transatlantique, condamnant par le fait même le bilatéralisme des accords de ciel ouverts¹²⁸.

En 2002, la Cour fut saisie à nouveau au sujet de la reconnaissance de la compétence de cette dernière quant à la signature de traités et accords, ainsi que la notion de liberté d'établissement, tel que défini au sein du Traité de Rome¹²⁹. Dans ses huit jugements

¹²⁶ *Ibid* à la p 96

¹²⁷ *Ibid* à la p 122.

¹²⁸ *Ibid* aux pp 128-130.

¹²⁹ *Traité de Rome*, *supra* note 108 arts 52, 56, 58; CJE, *Commission c le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*, C-466/98, [2002] ECR I-09427 [C-466/98]; CJE, *Commission c Danemark*, C-467/98, [2002] ECR I-09527 [C-467/98]; CJE, *Commission c Royaume de Suède*, C-468/98, [2002] ECR I-09575 [C-468/98]; CJE, *Commission c République de Finlande*, C-469/98, [2002] ECR I-09627 [C-469/98]; CJE, *Commission c Royaume de Belgique*, C-471/98, [2002] ECR I-09681; CJE, *Commission c Grand-duché de Luxembourg*, C-472/98, [2002] ECR I-09741 [C-471/98]; CJE, *Commission c République d'Autriche*, C-475/98, [2002] ECR I-09797 [C-475/98]; CJE, *Commission c République fédérale d'Allemagne*, C-476/98, [2002] ECR I-09855 [C-476/98] (La Cour prononça en 2002 un jugement en faveur de la Commission et donc contre la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Autriche, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni, où la Cour reconnaît la compétence de la Commission européenne à négocier les accords internationaux lorsqu'ils sont liés à des règles communes); CE, *Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté* [1996] JO, L 272/3.; *COM (2002)*, *supra* note 120 par 29 (par leur adhésion à la Commission et la reconnaissance de la compétence exclusive de la Commission sur les créneaux horaires des aéroports, des systèmes informatiques, des tarifs intracommunautaires, la sécurité aérienne, l'accès à un marché plus libéral, les taxes et frais douaniers, les restrictions relatives à la protection de l'environnement et tout autre dispositif encadrant les transporteurs extraeuropéens.); CE, *Décision 2007/339/CE sur l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres et les États-Unis d'Amérique* [2011] JO, L 134; *Traité de Rome*, *supra* note 108 arts 155 à 163.

successifs contre les États parties aux traités bilatéraux de ciels ouverts avec les États-Unis, la Cour statua que ces pratiques représentaient une distorsion de concurrence entre transporteurs ressortissants d'États parties aux accords et les autres. Cet organe réitéra par ailleurs l'importance de la notion de « transporteur communautaire », substitut de celle de « transporteur national »¹³⁰. Après le jugement de la Cour, ces accords bilatéraux furent rapidement remplacés par des accords de ciels ouverts signés entre la Commission et les États-Unis, applicables pour tous les États de la Commission européenne. Ceci eut notamment pour conséquence l'accélération des négociations relatives au dernier paquet législatif, instrument qui deviendra plus tard le « Ciel unique européen »¹³¹. L'ensemble des jugements de la Cour de justice des Communautés européennes de 2002 suscita de vives critiques principalement en raison de la remise en question du principe de la souveraineté étatique et du nationalisme entourant l'aviation civile des États européens. Ces décisions eurent enfin pour effet de mettre en lumière les tensions et l'incompatibilité partielle du droit international de l'aviation civile et le droit communautaire¹³².

Il fallut attendre 2008 pour que l'ouverture complète du ciel entre les États-Unis et l'Union européenne se parachève. À partir de cette date, l'entièreté des territoires put être desservie par des transporteurs immatriculés dans les États parties à l'accord. Cet événement eut pour conséquence la levée de restrictions en matière de nombres de vols, de capacités, de tarifs et de routes, conditionnellement à l'absence d'une désapprobation de la part des États signataires sur les transporteurs¹³³. Le ciel ouvert permit également la signature d'accords de

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ *Dupont, supra* note 22 à la p 61.

¹³² *Correia, supra* note 102 à la p 30.

¹³³ *Dutheil de la Rochère, supra* note 114 à la p 923. (La double désapprobation relève de la liberté de tarification, où une compagnie aérienne peut fixer ses prix, à condition que l'État d'immatriculation consent au tarif proposé. Cette mesure a été mise sur pied dans l'optique d'offrir une tarification plus concurrentielle.) ; *Dupont, supra* note 22 à la p 60.; Fu Xiaowen, Tae Hoon Oum et Anming Zhang, « Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic » (2010) 49:4 *Transportation J* 24 à la p.25 [*Xiaowen et al.*]; *Doc NU 9587, supra* note 99 à la p 1.

coopération sur des aspects connexes tels que la sûreté, la sécurité, la concurrence, l'environnement, la protection des passagers et finalement des subventions et autres aides des États. Enfin, ces nouveaux accords prévoyaient la création d'un comité de coopération en matière de déréglementation, la garantie pour les investisseurs états-uniens de pouvoir investir dans des entreprises d'aviation de nationalité européenne (minoritaire), une refonte des règles de nationalité des entreprises américaines, la capacité pour les transporteurs européens d'opérer des routes vers les États-Unis sans escale dans leur pays d'origine¹³⁴.

À ce jour, les accords bilatéraux de type ASA demeurent le type d'accord le plus utilisé pour libéraliser le ciel entre deux États ou entités supraétatiques. Lors de la cinquième conférence du transport aérien en 2003 (ATConf/5), l'OACI publia un document comportant les balises quant à la négociation d'ASA. Ce document offre aux États un cadre divisé en trois parties, selon le degré de libéralisation compris dans l'accord. On parle d'approche traditionnelle, transitionnelle et libéralisée. Ce cadre est continuellement mis à jour, afin de refléter les nouvelles réalités des États, dans l'optique de permettre une meilleure uniformisation du langage utilisé dans les accords ainsi qu'une plus grande libéralisation du secteur¹³⁵.

1.3.2. Le ciel ouvert européen

L'appellation « ciel ouvert » réfère à l'ensemble des mesures de libéralisation du ciel qui surplombe les États de ce qui correspond aujourd'hui à l'Union européenne. À cet effet,

¹³⁴ CE, *Décision du conseil et des représentants des gouvernements des états membres de l'Union européenne, réunis au sein du conseil du 25 avril 2007 concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part* [2002] JO, L134/1 ; *Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, les États parties au traité instituant la Communauté européenne et États membres de l'Union européenne*, 30 avril 2007, JO, L 134/4 (entrée en vigueur : 30 mars 2008) [*Accords de ciels ouverts entre les États membres de la Communauté européenne et les États-Unis*] ; *Button, supra* note 13 à la p 64.

¹³⁵ *Doc NU 9587, supra* note 99 à la p 1.

l'aviation civile européenne se libéralisa en trois temps, soit en vertu des trois paquets législatifs de 1987, 1992 et 2004¹³⁶. L'Acte unique européen, entré en vigueur le 1987, fut sans équivoque l'instrument juridique qui amorça la libéralisation de l'aviation civile européenne comme secteur économique¹³⁷. Il y était prescrit qu'au 31 décembre 1992, la Communauté européenne devait compléter l'instauration du marché unique intérieur¹³⁸. D'ailleurs, la Commission européenne joua un rôle de premier plan dans la libéralisation et la communautarisation de l'aviation civile, dans l'optique d'offrir aux usagers un transport aérien cohérent, sécuritaire et économiquement viable¹³⁹. Le paquet législatif de 2004 permit quant à lui l'achèvement du ciel unique européen en plus de la soumission des compagnies aériennes communautaires au libre-marché, ayant pour résultat la prolifération d'acteurs économiques et la privatisation de ces entreprises¹⁴⁰. Au fil des décennies, les États membres de l'Union européenne transférèrent à la Commission européenne de nombreuses compétences, autrefois réservées à leur usage exclusif, en vertu de l'article 4 (2) g) du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*¹⁴¹. Dans le secteur de l'aviation civile, ces compétences couvraient notamment la navigation, la sûreté et sécurité, le contrôle et la protection des passagers, ainsi que l'environnement¹⁴².

En somme, le contexte économique favorable du début des trente glorieuses eut pour effet de faire naître le désir d'expansion du secteur aérien, encouragé par la hausse de la demande

¹³⁶ *Acte unique européen*, supra note 113; JO, C 72; COM (2002), supra note 120

¹³⁷ *Grard*, supra note 105 à la p 2.

¹³⁸ *Acte unique européen*, supra note 113 (Déclaration relative à l'article 8A du traité CEE); *Bieber et al.*, supra note 115 à la p 299.

¹³⁹ CE, *Mémorandum de la Commission du 4 juillet 1979, Contribution des Communautés européennes au développement des services de transport aérien*, [1979] JO, C 5/79. 28; CE, *Mémorandum de la Commission du 20 mars 1984, État d'avancement des travaux en vue du développement d'une politique commune des transports aériens*, [1984] JO, C 72; COM (2002), supra note 120 au par 2

¹⁴⁰ *Ibid* par 5 (il est à noter qu'à cette époque, les vols extra-UE étaient encore soumis aux accords bilatéraux entre les États impliqués).

¹⁴¹ *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, 13 décembre 2007, JO, C 115/1 (entrée en vigueur : 1^{er} décembre 2009) [*Traité de Lisbonne*].

¹⁴² COM (2002), supra note 120 ; *Naveau, Godfroid et Frühling*, supra note 71 à la p 176.

pour de nouvelles routes et la création de nouveaux transporteurs. Compte tenu de l'augmentation rapide du nombre d'acteurs impliqués, de leur diversité et de l'importance grandissante de l'activité économique que représentait l'aviation civile, les accords multilatéraux signés notamment à Chicago ne convenaient plus à la complexité du domaine. Ce fut dans ces circonstances que les premiers accords bilatéraux en matière d'aviation civile furent signés à la fin des années 1940.

À partir des années 1970, au fil des politiques néolibérales occidentales et encouragées par la mondialisation, la déréglementation du secteur eut pour effet de fragiliser petit à petit le contrôle étatique sur les compagnies aériennes. L'amalgame de ces réalités créa un contexte politique et juridique singulier, marquant par le fait même une nouvelle ère dans le transport aérien : celui des accords dits de « ciels ouverts ». Du point de vue des entreprises, cet environnement économique fut particulièrement bouleversé par la désétatisation des compagnies aériennes et par leur soumission au libre-marché.

2. Les effets économiques des nouvelles réalités politico-juridiques sur l'aviation civile internationale

Sans rendre le modèle des compagnies aériennes traditionnelles totalement obsolète, la déréglementation les contraignit en revanche à adapter leur modèle d'affaires aux réalités juridiques, politiques et économiques émergentes. Parallèlement, la transnationalisation du capital européen, facilitée par les efforts d'intégration économique, força l'avènement d'un

nouveau type d'acteur politique : l'entreprise privée transnationale¹⁴³. En outre, la structure de la finance internationale favorisa l'émergence de nouveaux transporteurs, par la facilitation de l'accès au crédit pour les constructeurs et transporteurs. Le contrôle et la distribution du crédit par les banques et indirectement les États eurent pour incidence l'augmentation notable du nombre d'appareils sur le marché européen (entre autres). En effet, les politiques publiques des États-Unis et de la France quant à l'achat d'aéronefs Boeing ou Airbus favorisèrent grandement l'essor de nouvelles compagnies aériennes *low cost* et contribuèrent par le fait même à l'accroissement de la concurrence chez les transporteurs. Parallèlement, la diminution des risques pour les consommateurs liée à la fiabilité grandissante des aéronefs et à la garantie d'assurances et également pour effet de favoriser le transport par avion et de diminuer grandement les coûts d'utilisation pour les entreprises et éventuellement pour les voyageurs¹⁴⁴.

Nonobstant les cycles économiques, l'industrie aérienne connut de nombreuses crises¹⁴⁵. En effet, au-delà des politiques publiques adoptées et des accords de droit international, l'industrie aérienne demeure fortement tributaire du climat sécuritaire mondial. Par exemple, les événements du 11 septembre 2001 eurent des impacts économiques importants pour les compagnies aériennes, en raison notamment de la fermeture de l'espace aérien états-unien dans la semaine suivant les événements qui déstabilisa grandement le transport mondial par avion¹⁴⁶. Aussi, 2001 plaça un clou dans la tombe d'un ralentissement économique de

¹⁴³ Richard Stubbs et Geoffrey R. D. Underhill, dir, *Political economy and the changing global order*, 3^e éd, Don Mills, Canada, Oxford University Press, 2006 à la p 308 [Stubbs et Underhill]; *Strange 2015*, *supra* note 11 à la p 147.

¹⁴⁴ *Strange 2009*, *supra* note 28 à la p 157.

¹⁴⁵ *Button*, *supra* note 13 à la p 60 (si on étudie par exemple les marges de profit des entreprises de l'industrie aérienne états-unienne depuis la déréglementation, on constate qu'elles sont de l'ordre de 0,4%, contre 5% dans les autres secteurs économiques)

¹⁴⁶ À cet effet, on peut prendre pour exemple l'apparition de la réglementation quant à la porte du poste de pilotage, absente avant 2001, qui a engendré d'importants coûts en matière de structure et de masse des aéronefs. Également, les nouvelles mesures implantées en matière de sûreté à l'aéroport ont causé une grande perte de

l'an 2000, fatal pour certaines compagnies aériennes¹⁴⁷. Les années qui suivirent furent également particulièrement difficiles pour l'aviation civile, avec l'apparition du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), la seconde guerre du Golfe et les menaces terroristes qui eurent également des effets négatifs sur le secteur. Les hausses successives du prix du carburant à partir de 2001 écorchèrent fortement les transporteurs, complètement dépendants du combustible¹⁴⁸. Par ailleurs, l'année 2010 fut également difficile pour le transport aérien, avec l'éruption du volcan Eyjafjöll en Islande. Ce phénomène naturel fut à l'origine d'une paralysie du transport aérien sans précédent depuis la Deuxième Guerre mondiale, où plus de 100 000 vols furent annulés, ayant des répercussions économiques de l'ordre de plus de 4,7 milliards de dollars américains¹⁴⁹.

Parallèlement, encore à ce jour, on remarque que le secteur est en déséquilibre constant face à une surcapacité permanente sur de nombreuses routes¹⁵⁰. Ce phénomène est explicable en partie par les politiques publiques des États où sont implantés les constructeurs. Ces mesures incitatives facilitèrent grandement l'achat ou la location d'appareils, entre autres des constructeurs Boeing et Airbus et dans une moindre mesure Embraer et Bombardier, qui bénéficièrent tous de prêts à intérêts avantageux, d'allègements fiscaux ou autres¹⁵¹. Or,

productivité pour les voyageurs et éventuellement les entreprises, en plus de représenter une dépense importante pour les aéroports, coûts refilés sous forme de taxes aux consommateurs.

¹⁴⁷ *Button, supra* note 13 à la p 60.

¹⁴⁸ *Ibid* à la p 61 (entre 2001 et 2006, le prix du carburant a plus de doublé, portant la facture opérationnelle de 13% à 26% liée aux besoins en énergie des compagnies aériennes).

¹⁴⁹ BIT, *L'aviation civile: un milieu de travail en mutation : document de réflexion soumis aux fins de discussion au Forum de dialogue mondial chargé d'examiner les effets de la crise économique mondiale sur l'industrie de l'aviation civile*, GDFCAI 20-22 février 2013 aux pp 6, 12 [*BIT 2012*] (durant les neuf années séparant inclusivement 2003 et 2011, les entreprises aériennes mondiales ont connu une période bénéficiaire de quatre ans, alors que les cinq autres années ont été marquées par un déficit); Button, Kenneth et Stephen Ison. « The economics of low-cost airlines: Introduction » (2008) 24:1 *Research in Transportation Economics* 1 à la p 1.

¹⁵⁰ BIT 2012, *supra* note 149 à la p. 8.

¹⁵¹ À cet effet, il est intéressant de consulter les nombreuses demandes de règlement de différends devant l'Organisation mondiale du commerce, dont la plus récente : *États-Unis - Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte) - Recours de l'Union Européenne à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends OMC WT/DS353/29* (2017) en ligne: OMC <https://www.wto.org/french/tratop_f/dispu_f/cases_f/ds353_f.htm>.

malgré les embuches économiques, de nombreux joueurs tentèrent leur chance au cours des dernières décennies, où ces nouveaux transporteurs inventèrent au passage différents modèles d'affaires et d'alliances.

2.1. Les effets de la libéralisation sur la structure du transport européen et sur les transporteurs

Parce que le ciel européen changea profondément à partir de 1992, l'année de sa libéralisation complète, il est pertinent de se pencher sur les effets de cette déréglementation du point de vue des entreprises, afin d'établir un lien de causalité entre la santé économique de ces acteurs et les conditions de travail du personnel navigant. L'émergence des compagnies aériennes *low cost* est également étudiée à cause du modèle d'affaires préconisé, largement différent de celui des transporteurs traditionnels et dont la venue a complètement révolutionné le transport de passagers par avion.

Les politiques de ciels ouverts eurent une grande incidence sur l'offre et la demande de transport par avion. En permettant à un nombre illimité de transporteurs d'offrir des liaisons internationales, ces derniers purent jouir d'un marché géographiquement étendu, ce qui leur permit de faire des économies d'échelles et de gammes¹⁵². Néanmoins, le problème de l'aviation civile réside dans la grande proportion de coûts fluctuants et incontrôlables pour les compagnies aériennes. À dire vrai, la majorité des compagnies aériennes contractent des baux pour les appareils et leur parc immobilier, puis vendent les billets souvent plus de 6 mois à l'avance. Elles s'acquittent alors de tous ces frais au même moment, et ce bien qu'elles soient fortement tributaires de la grande instabilité du prix du pétrole. Dans plusieurs industries, le fait de vendre un service offert a posteriori pourrait être perçu comme étant un avantage. Pourtant, dans le domaine de l'aviation civile, ceci représente un désagrément,

¹⁵² *Button, supra* note 13 aux pp 12-13.

puisque la forte compétition pousse le prix de l'offre de service souvent trop bas. Par ailleurs, l'incapacité d'adaptation à l'environnement économique changeant explique les vagues de faillites de compagnies aériennes depuis la déréglementation. Celles-ci causent d'ailleurs une grande instabilité du marché et conséquemment l'hésitation d'achat de capital pour les investisseurs, en perte de confiance pour le secteur du transport aérien¹⁵³.

D'autre part, les nouvelles technologies amènent encore à ce jour une obsolescence rapide des systèmes internes des aéronefs. Comme ces avancées technologiques sont généralement plus onéreuses que les précédentes, les entreprises se voient entrer dans une roue sans fin où les efforts de création de profits sont diminués par le coût matériel¹⁵⁴. Ce faisant, comme les prix des billets d'avion tendent à stagner ou à baisser, les entreprises, que ce soit dans une optique d'accumulation de capital ou simplement de viabilité, tentent par tous les moyens de réduire les frais d'exploitation. Pour les « legacy carriers »¹⁵⁵, ces efforts de réduction des coûts passent inmanquablement par la rationalisation des horaires des vols, le ralliement à des alliances intertransporteurs opérant autour de « plaques tournantes »¹⁵⁶.

¹⁵³ *Ibid* à la p. 19 (L'auteur du rapport qualifie la situation économique des compagnies aériennes d'« hémorragique »).

¹⁵⁴ Strange, Susan. « Wake up, Krasner! The World Has Changed » (1994) 1:2 *Rev Intl Political Economy* 209 à la p 211 [*Strange 1994*]

¹⁵⁵ Parce qu'aucune traduction de l'anglais n'a été jugée correcte, l'expression « Legacy carrier » désignera dans ce mémoire une compagnie aérienne ayant appartenu dans son histoire en tout ou en partie à un État (« Flag Carrier ») et qui existait avant les vagues de déréglementation et de libéralisation. Par exemple : Air France, KLM, British Airways, Luftansa, etc.

¹⁵⁶ Une plaque tournante, communément appelée « Hub », est un aéroport principal exploité comme aéroport de transit généralement (mais non exclusivement) pour la compagnie aérienne nationale. Ce phénomène, aussi issu de la libéralisation de l'aviation civile, correspond à la centralisation de vols dans le but d'augmenter la capacité sur diverses routes. (Par exemple, Frankfurt-sur-le-Main est une plaque tournante pour Lufthansa et ses partenaires, au même titre que Paris Charles-de-Gaulle l'est pour Air France et Star Alliance) ; *Button, supra* note 13 à la p 66; Megan S. Ryerson et Hyun Kim, « The impact of airline mergers and hub reorganization on aviation fuel consumption » (2014) 85 *J Cleaner Production* 395 à la p. 395.

Une des conséquences les plus notables de l'environnement juridique du secteur de l'aviation civile européenne des dernières décennies est certainement l'apparition des compagnies *low cost*. Ces transporteurs offrent aux passagers des billets d'avion à des prix dérisoires, tout en proposant des liaisons de « nulle part à nulle part »¹⁵⁷.

2.2. L'émergence des transporteurs *low cost* en Europe

Initialement états-unien, le modèle *low cost* se transporta rapidement en Europe, alimentée par la déréglementation et la consolidation du ciel unique européen¹⁵⁸. Le cadre ouvert, la liberté de mouvement et d'opération qu'offrait le marché unique européen favorisèrent grandement l'avènement de ce type de compagnies aériennes. En outre, les transporteurs *low cost* changèrent complètement la face du transport aérien européen. Cette innovation stratégique et commerciale modifia entre autres les avantages compétitifs des transporteurs établis et força une rupture du modèle d'entreprise uniforme et traditionnel tel qu'exploité par les grandes compagnies aériennes de l'ère d'avant la libéralisation¹⁵⁹. À partir du début des années 1990, les *low cost* engendrèrent une grande remise en question des besoins et de la nature des passagers, des produits et services¹⁶⁰.

¹⁵⁷ « From nowhere to nowhere » est l'appellation désignée en langue anglaise pour caractériser ce type d'opération qui relie deux aéroports de seconde zone ; *Kelly, supra* note 21 à la p. 703; France, Sénat, *Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires européennes sur la concurrence dans les transports aériens*, par Jean Bizet et al, rapport n°180 (novembre 2015) à la p. 45 [*Bizet et al.*]; *Button, supra* note 13 à la p 33. (Le développement de *low cost* long courrier est difficile parce que non viable dans le modèle d'affaires actuel du type d'entreprises. Pour ce faire, il faudrait une flotte d'appareil de différentes dimensions, l'élaboration de vols de correspondance et une coordination parfaite entre les vols de départs et d'arrivée pour limiter le temps de rotation des équipages et appareils, difficile en raison des limitations aéroportuaires (couvre-feu) et des fuseaux horaires.)

¹⁵⁸ À cet effet, voir *Button et Ison, supra* note 149 à la p 3 (on trace l'histoire des *low cost* à 1966, alors que Laker Airways a fait son apparition, basant son modèle d'entreprise sur un « skytrain » reliant diverses destinations méditerranéennes et Londres-New-York. Toutefois, le modèle exploité aujourd'hui est celui de Southwest, compagnie aérienne créée au début des années 1970.) ; *Dupont, supra* note 22 à la p 18.

¹⁵⁹ Jean-François Gagne, « Identité organisationnelle et adoption d'une innovation de business model. Le modèle *low cost* de Transavia au sein d'Air France (2004-2012) » (2013) 39:236 *R française gestion* à la p 34.

¹⁶⁰ *Ibid* à la p. 35

Comme son nom l'indique, une compagnie *low cost* se distingue d'une compagnie traditionnelle par l'affichage du plus bas prix possible pour les consommateurs. Le prix demandé, généralement de quelques dizaines d'euros, est explicable par différents choix des entreprises, du système de réservation des billets, aux routes offertes, en passant par le service offert à bord et au sol. Ce modèle d'affaires réussit également à couper les frais d'exploitation de façon significative en abolissant les agences intermédiaires de vente de billets. En outre, les *low cost* offrent un service minimal à leurs passagers, que ce soit au sol ou en vol, où la maximisation des profits est proportionnelle aux revenus issus des ventes de services et produits accessoires¹⁶¹. L'optimisation des facteurs de production est également une stratégie de réduction de prix. On remarque entre autres chez les transporteurs *low cost* une forte productivité des aéronefs, observable par le temps de rotation réduit au minimum entre deux segments de vols¹⁶². L'appareillage unique, généralement constitué de petits porteurs configurés à haute densité, permet pareillement de réduire considérablement les coûts de formation des équipages et de maintenance. Par ailleurs, ces transporteurs exigent souvent de leur personnel navigant d'exécuter des tâches connexes aux leurs, permettant à l'entreprise de réduire considérablement les coûts liés à l'embauche de personnel, de l'entretien ménager entre les vols au chargement des aéronefs¹⁶³.

¹⁶¹ De façon générale, un billet sur une compagnie *low cost* donne au passager accès à un siège et à une ceinture de sécurité. On entend par « revenus accessoires » les items et services autres dont un passager peut se prévaloir. Par exemple, à leur arrivée à l'aéroport, les passagers n'ont généralement pas accès à des agents au sol. Ils doivent souvent prévoir l'impression de leur carte d'embarquement, sans quoi des frais peuvent être perçus par la compagnie. Les franchises de bagages sont souvent très élevées et le nombre, la taille et le poids des bagages de cabines surveillés. La compagnie aérienne offre généralement un service d'embarquement prioritaire moyennant quelques Euros ou Pounds et le service à bord est payant ; *BIT 2012, supra* note 149 à la p. 13 (à titre d'exemple, en 2010, les revenus accessoires ont représenté 22% du chiffre d'affaires de Ryanair.)

¹⁶² La configuration de la cabine est pensée de façon à permettre de minimiser le temps au sol. Les pochettes des sièges, souvent minuscules ou inexistantes, n'ont pas à être vidées pour être nettoyées. Les sièges, qui ne s'inclinent généralement pas, n'ont pas à être relevés, les cabines sont nettoyées uniquement une fois par jour, et non à tous les segments de vols. Les *low cost* tendent également à réduire la quantité de cargos transportés, réduisant ainsi le personnel nécessaire au chargement des appareils, tout en s'assurant d'une rotation rapide entre deux segments de vols.

¹⁶³ *Button et Ison, supra* note 149 à la p 2.

Le modèle d'entreprise prisé par les *low cost* en est un qui se distingue par l'utilisation d'aéroport de seconde zone. Le choix de ces aéroports est souvent justifié par les frais d'atterrissage moindres que dans les aéroports principaux, ainsi qu'un achalandage qui permet de minimiser le temps au sol des appareils. Parallèlement, les entreprises reçoivent généralement des subventions d'États pour opérer dans ces aéroports, qui subissent un rapport de force disproportionné en faveur des transporteurs les desservant. Ces compagnies aériennes sont souvent en position de monopole ou d'oligopole dans ces petites communautés et bénéficient d'une grande partie des subventions accordées au développement local, au détriment d'une saine concurrence. À cet effet, la Commission européenne statua en 2014 que l'aide publique fournie aux entreprises comme Ryanair constituait un avantage économique injustifié et déloyal aux autres transporteurs, en plus d'être en discordance avec les principes du développement régional¹⁶⁴.

En bref, nous pouvons remarquer que la structure des *low cost* demeure moins formelle et moins structurée que celle des transporteurs traditionnels, offrant par le fait même plus de flexibilité¹⁶⁵. Concrètement, les compagnies traditionnelles tendent vers un modèle basé sur le capital humain, tandis que les *low cost* tentent par tous les moyens de capitaliser le processus du travail¹⁶⁶. Dans les faits, on estime que les frais d'exploitation des compagnies aériennes *low cost* sont en moyenne 60 % moins élevés que ceux engendrés par le modèle favorisé par les compagnies traditionnelles¹⁶⁷. En d'autres termes, les compagnies aériennes

¹⁶⁴ Commission européenne, communiqué, « Aides d'État: la Commission ouvre des enquêtes approfondies dans le secteur du transport aérien en Belgique, en France et en Allemagne » (21 mars 2012) en ligne: <europa.eu/rapid/press-release_IP-12-265_fr.htm>.

¹⁶⁵ Laurie Hunter, « Low Cost Airlines: business model and employment relations » (2006) 24:5 *European Management J* 315 à la p. 317.

¹⁶⁶ *Ibid* à la p 318 (« labour process advantage »).

¹⁶⁷ Brian Graham et Jon Shaw, « Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability » (2008) 39:3 *Geoforum* 1439 à la p. 1441.

low cost bénéficièrent davantage de la déréglementation de l'aviation sur le continent européen que les *Legacy Carrier*, en raison leur flexibilité, mais surtout par la facilitation de l'usage de bases extranationales ; ces transporteurs étant plus profondément ancrés dans leur État d'origine¹⁶⁸.

Pour conclure, en moins de 30 ans, l'aviation civile occidentale est passée d'un secteur étatique hautement administré à un soumis entièrement aux aléas du marché¹⁶⁹. Sur la scène internationale, le caractère conservateur des derniers accords de Bermudes laissa place au libéralisme des accords de ciels ouverts. L'internationalisation de la production, la mondialisation et la mobilité des individus et entreprises firent en sorte de créer une demande sans précédent pour le transport aérien. La structure du système financier facilita d'ailleurs grandement l'expansion du secteur, en garantissant une certaine stabilité et un faible niveau de risque économique, notamment par l'accession au crédit et à différents programmes d'achats et de location d'aéronef¹⁷⁰.

L'aviation civile est un domaine économique hautement politique, entre autres parce qu'il est vecteur du succès économique d'un État, mais également parce qu'il fut forgé par la confrontation de différents intérêts. Évoluant au centre de la zone économique néolibérale occidentale, les idéaux capitalistes des grandes entreprises privées transformèrent profondément les relations interétatiques¹⁷¹. Ces relations entre sociétés multinationales et États forcèrent une restructuration des politiques économiques, du travail et sociale, dans l'espoir d'attirer le plus grand nombre de ce capital désormais mobile¹⁷². Cette réalité est particulièrement tangible dans la recherche incessante de paradis fiscaux et juridiques par les

¹⁶⁸ *Xiaowen et al., supra* note 133 à la p 36.

¹⁶⁹ *Strange 2015, supra* note 11 à la p 156.

¹⁷⁰ *Ibid* à la p 157.

¹⁷¹ *Ibid* à la p 155.

¹⁷² *Stubbs et Underhills, supra* note 150 à la p 311; *Grard, supra* note 143 à la p 494.

entreprises qui mènent depuis peu à l'usage des pavillons de complaisance en aviation civile. Ce nouveau phénomène menace la viabilité du secteur au sein du marché unique européen, comme les grandes disparités de droit interne des États européens en matière de droit social, du travail et d'environnement tous évoqués au prochain chapitre.

« People ask how we can have such low fares. I
tell them our pilots work for nothing »
Michael O’Leary¹⁷³

CHAPITRE 2 : LES RÉPERCUSSIONS DES NOUVELLES RÉALITÉS DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE SUR LES TRAVAILLEURS

On appelle la seconde mondialisation celle qui débuta en 1945. Elle fut grandement accélérée par les avancées technologiques et institutionnelles qu’amena la fin de la Deuxième Guerre mondiale¹⁷⁴. Dans l’optique d’une plus grande intégration économique, les chefs d’État supprimèrent diverses entraves au libre-échange, notamment par la libéralisation de secteurs étatiques et la levée de restrictions économiques sur le plan international. Au même moment, la création du GATT et plus tard de l’Organisation mondiale du commerce (OMC) favorisa le multilatéralisme commercial, et par le fait même encouragea la déréglementation de secteurs économiques internes et la création d’organisations régionales, comme l’Union européenne¹⁷⁵. Faisant suite aux Trente glorieuses, cette période nommée Trente laborieuses (1970-2000) fut marquée principalement par la remise en question de l’État dans l’économie mondiale, entre autres en raison de la succession de crises économiques et financières¹⁷⁶. Dans cette conjoncture, afin de répondre aux difficultés économiques mondiales et internes, les États industrialisés eurent tendance à opter pour des politiques monétaires plus rigides et

¹⁷³ *The Telegraph* 2016, *supra* note 2.

¹⁷⁴ Stéphane Paquin, *La nouvelle économie politique internationale: théories et enjeux*, Paris, Armand Colin, 2008 à la p 136 [Paquin 2008]

¹⁷⁵ *Ibid* à la p 137 ; *O’Brien et William*, *supra* note 9 aux pp 167-168.

¹⁷⁶ Paquin 2008, *supra* note 181 à la p 137.

à la libéralisation de leur économie¹⁷⁷. Par ailleurs, dans les années 1980, les États occidentaux eurent tendance à favoriser le développement de l'entreprise privée, en éliminant les contraintes de la réglementation. Ce fut non seulement dans ces circonstances, mais également dans l'optique de favoriser une plus grande flexibilité pour les acteurs privés que le pouvoir des syndicats fut limité et que le marché du travail fut déréglementé¹⁷⁸. Dans le même ordre d'idées, l'État occidental réduira d'ailleurs à cette époque les impôts et charges sociales pesant sur sa population.

D'un point de vue systémique, le sens et la manifestation de la puissance des États au sein de la structure internationale changèrent profondément depuis l'accélération de la mondialisation et le début de la financiarisation des marchés¹⁷⁹. Depuis le milieu du XXe siècle, les firmes transnationales se développèrent au sein d'États qui leur étaient étrangers. Ces acteurs économiques profitèrent ainsi de l'internationalisation des marchés et de la finance, en échange d'une garantie pour les États de la création d'emplois et de l'accès aux technologies possédées par ces entreprises¹⁸⁰. Les frontières politiques furent rapidement dépassées et les entreprises, par leurs réseaux tentaculaires, forcèrent une reconfiguration de l'autorité étatique et une obsolescence des cadres juridiques traditionnels¹⁸¹.

Les changements structurels qu'amena l'internationalisation de la production eurent pour effet de modifier la nature des relations interétatiques, où un nouvel acteur est désormais

¹⁷⁷ *Ibid.*

¹⁷⁸ Paquin 2008, *supra* note 174 à la p 137

¹⁷⁹ Susan Strange, *The Retreat of the state: the diffusion of power in the world economy*, Cambridge studies in international relations, New York, Cambridge University Press, 1996 à la p. 9 [*Strange 1996*] (par exemple Hong Kong, le Japon et Taïwan, considérés autrefois comme pauvres, gagnèrent en puissance en multipliant le nombre d'entreprises en leurs frontières) ; *Strange 2009*, *supra* note 28 à la p 18.

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ Paquin 2008, *supra* note 174 à la p 56.

pris en compte ; l'entreprise transnationale¹⁸². Plus que jamais, afin de conserver ces parcelles de leur activité économique, les États se doivent de négocier avec les firmes transnationales afin d'attirer ou de conserver leurs capitaux, sous peine de les voir se délocaliser¹⁸³. Par ailleurs, ces dernières, au lieu d'attaquer de front les législations plus restrictives en matière de droit social et du travail, tendent à les fuir.

De surcroît, le système de production globalisé est lié de façon intrinsèque aux développements technologiques, eux-mêmes vitaux à l'efficacité et à la compétitivité économique des États. Les avancées technologiques des dernières décennies permirent l'émergence de la structure du système actuel des marchés mondiaux. Au même moment, la réduction draconienne des coûts de communication et de transport accéléra la production transnationale, où la fragmentation des entreprises put devenir rentable. En outre, l'intégration des marchés financiers favorisa la mondialisation de la production, où l'internationalisation de la finance permit aux firmes transnationales d'avoir accès au capital et d'en faciliter la mobilité¹⁸⁴. Conséquemment, plus l'économie mondiale s'intégrait, plus les défis quant à la gestion et à la coordination des politiques internes étaient grands et moins l'autonomie des États face au marché devenait réelle, en raison notamment de la mondialisation des échanges et de la mobilité des entreprises¹⁸⁵. Par ailleurs, ce processus représenta un changement dans la structure de la société internationale, qui fut elle-même en constante réaction aux conflits entre les intérêts des différentes forces sociales. Cette perturbation est observable non seulement par l'étude de firmes transnationales évoluant selon les règles du marché, mais également dans un contexte institutionnel, en fonction des intérêts inhérents aux acteurs politiques et économiques¹⁸⁶.

¹⁸² *Vaisse, supra* note 31 à la p 210

¹⁸³ *Strange 1994, supra* note 154 aux pp 210-211.

¹⁸⁴ *O'Brien et Williams, supra* note 15 à la p 196.

¹⁸⁵ *Ibid* à la p 217.

¹⁸⁶ *Ibid* à la p 17.

Afin de résister à la puissance économique des entreprises européennes et de contrer les effets négatifs de la libéralisation et de la mondialisation des marchés dans les années 1980, les États européens firent de grands efforts pour soutenir leurs entreprises communautaires, dans l'espoir qu'elles puissent se mesurer aux géants américains. Les compagnies aériennes nationales profitèrent largement de ces programmes octroyés sous forme de subventions gouvernementales. Or, l'insuffisance de ceux-ci et la forte compétition au sein de l'industrie eurent pour effet le retrait des intérêts étatiques de ces firmes dans les années 1990¹⁸⁷. Depuis, les répercussions de la libéralisation de l'aviation civile furent importantes et généralisées pour tous les transporteurs.

Dans un autre ordre d'idées, afin de devenir compétitive et attrayante pour les capitaux étrangers, l'Union européenne basa son corporatisme régional sur l'offre plutôt que sur la demande¹⁸⁸. Ainsi, pour permettre un marché de l'emploi et du travail en faveur des entreprises, le processus de déréglementation eut comme effet la déconstruction des structures de l'État providence mis en place avant les années 2000¹⁸⁹. Conséquemment, la séparation des compétences et pouvoirs dans l'Union européenne eut pour effet d'encourager la marchandisation du travail par les entreprises transnationales. En effet, la régulation asymétrique européenne, couplée à l'absence de réelles politiques sociales communautaires et à la mobilité du capital, eut comme conséquence l'assouplissement des règles en matière d'emploi au sein des États membres. Par ailleurs, l'instauration du ciel unique européen marqua un changement important dans la régulation de l'aviation civile, où les entités étatiques offrirent leur autorité sur le secteur aux institutions supranationales de l'UE.

¹⁸⁷ *Strange 1996, supra* note 179 à la p 56.

¹⁸⁸ Otto Holman, « Réglementation asymétrique et gouvernance multidimensionnelle dans l'Union européenne » (2004) 2:2 R interdisciplinaire de sciences sociales 34 à la p 48 [*Holman*].

¹⁸⁹ *Ibid* à la p 50.

Concrètement, la déréglementation de l'aviation civile s'est traduite en une démocratisation du voyage par avion, où à ce jour, les passagers n'ont jamais payé aussi peu cher pour leurs déplacements. Bien que ceci eut des conséquences positives pour les voyageurs, un aspect souvent mis à l'écart de ce changement de paradigme se doit d'être étudié. En effet, les nouvelles réalités en matière de relation d'emploi vécues par le personnel navigant sont souvent écartées des discussions politiques et économiques, et ce même si celles-ci placent ces travailleurs dans une grande précarité. Avant de se pencher sur celles-ci, il est primordial de s'intéresser aux différences dans la réglementation européenne exploitée par les transporteurs, dans une logique de maximisation des profits. La notion récente en aviation civile de « Pavillons de complaisance » sera alors étudiée, une conséquence directe de la libéralisation, parallèlement aux effets concrets sur les conditions de travail du personnel navigant qui se voient grandement fragilisées par ces nouvelles réalités.

1. Une nouvelle réalité commerciale et un défi juridique issus de la déréglementation : la mondialisation et la délocalisation des entreprises

La nationalité est sans contredit la particularité d'un aéronef qui a le plus d'incidence sur l'opération d'une entreprise. Elle dicte le cadre juridique applicable et prévoit toutes les dispositions relatives à l'aéronef, de l'équipage aux passagers, en passant par l'équipement et les intervalles d'entretien mécanique, et ce, peu importe l'endroit où il se trouve, sur terre ou dans les airs. Cette particularité découle du droit international de l'aviation civile, où l'attention est portée sur le principe voulant que l'immatriculation d'un aéronef représente

une évidence de nationalité¹⁹⁰. À cet effet, les Conventions de Paris¹⁹¹ et de Chicago¹⁹² sont claires : les conditions encadrant l'immatriculation d'un aéronef relèvent de la compétence et du privilège exclusifs de chaque État, à condition de trouver un lien effectif entre l'appareil et l'État. Cette relation se traduit en un contrôle juridique, administratif, social et technique sur son pavillon¹⁹³.

Relativement au droit communautaire européen, la clause qui encadrerait la nationalité des aéronefs refit surface au moment du jugement de la Cour de justice des Communautés européennes 2002¹⁹⁴. Dans les faits, ce litige avait trait à la compétence de la Commission quant aux relations interétatiques, en lien avec les accords signés entre les différents États membres de l'Union européenne et les États-Unis. Ainsi, jusqu'aux arrêts de la Cour, seuls les transporteurs nationaux avaient un droit commercial sur les liaisons entre l'État européen parties à des accords bilatéraux avec les États-Unis. Ces accords commerciaux furent remis en question à la suite de la faillite de la compagnie nationale belge Sabena en 2001. En effet, ayant un accord exclusif d'échanges de libertés de l'air entre les États-Unis et la Belgique, la clause relative à la nationalité ne permettait qu'à un transporteur immatriculé dans l'un ou l'autre de ces États d'effectuer les liaisons de part et d'autre des États parties. Ce faisant, à

¹⁹⁰ *Convention de Chicago*, *supra* note 37 arts 17-21 (en vertu des articles 17 et 18, chaque aéronef civil se doit de posséder une nationalité, correspondant à celle donnée par l'État d'immatriculation. Cette loi du pavillon concorde obligatoirement au système juridique de l'État d'immatriculation et est applicable à bord de l'aéronef, tant sur les passagers et le personnel navigant que sur le matériel et l'équipement. La double nationalité est donc impossible. Les règles entourant l'octroi de la nationalité des aéronefs sont toutefois propres à chacun de ces États, dans la mesure où elles respectent les dispositions prévues aux articles 19, 21, 37(f) ainsi que celles de l'Annexe 7 de la même Convention. Les certificats d'immatriculation se doivent d'être transparents et disponibles pour des fins de vérification par l'OACI); Antioni Lykotrafiti, « Liberalisation of international civil aviation – charting the legal flightpath » (2015) 43 *Transport Policy* 85 à la p 86; Dupont, *supra* note 22 à la p 204.

¹⁹¹ *Convention de Paris*, *supra* note 46.

¹⁹² *Convention de Chicago*, *supra* note 37.

¹⁹³ *Ibid*, annexe 7

¹⁹⁴ C-466/98, *supra* note 129; C-467/98, *supra* note 129; C-468/98, *supra* note 129; C-469/98, *supra* note 129; C-471/98, *supra* note 129; C-472/98, *supra* note 129; C-475/98, *supra* note 129; C-476/98, *supra* note 129.

partir de 2001 jusqu'au jugement de la Cour en 2002, les compagnies aériennes américaines se retrouvèrent en situation de monopole sur les liaisons entre Bruxelles et les États-Unis. Cette situation posait un problème évident de concurrence et mettait au jour un vide juridique béant. Pour cette raison, en 2002, la notion de « transporteur communautaire » remplaça celle de « transporteur national », expression reflétant davantage la déréglementation, la désétatisation des compagnies aériennes européennes et la mise en conformité avec les normes en matière d'intégration et d'harmonisation européennes¹⁹⁵.

Au sein de l'Union européenne, un transporteur communautaire doit encore aujourd'hui se conformer au règlement 1008/2008¹⁹⁶. Ce dernier consiste en l'exigence de l'octroi d'un certificat de transporteur aérien (CTA), attestant de la capacité de l'entreprise d'une opération aérienne professionnelle et sécuritaire, ainsi que d'un certificat d'exploitation¹⁹⁷. La dénationalisation des transporteurs européens eut notamment pour conséquence la perte du pouvoir de désignation simple ou multiple pour les États membres en vertu des accords de ciels ouverts¹⁹⁸. La clause de la nationalité régionale s'était ainsi substituée à celle étatique, on remarque le bris du lien traditionnel entre l'État et le transporteur, tangible principalement dans les compagnies aériennes de pavillon¹⁹⁹.

Cette réalité juridique qu'est celle du transporteur communautaire, couplée au « ciel ouvert » européen et à l'absence d'uniformité en matière de droit social et du travail européen eut pour incidence de mettre en lumière un nouveau phénomène, symptôme de la mondialisation ; la délocalisation entière ou partielle des entreprises, comme nous le verrons dans les prochaines pages. En effet, depuis quelques années, une tendance grandissante est tangible pour les

¹⁹⁵ *Grard*, *supra* note 105 à la p 497.

¹⁹⁶ *Règlement 1008/2008*, *supra* note 124 art 15

¹⁹⁷ *Ibid* art. 2(8), art 4; *Correia*, *supra* note 102 à la p 134.

¹⁹⁸ *Ibid* à la p 135.

¹⁹⁹ *Ibid* à la p 137.

transporteurs. Quelques-unes de ces entreprises tendent à fuir les cadres de droit plus restrictifs, en exploitant des schèmes observés autrefois dans d'autres domaines économiques : la recherche de paradis fiscaux et juridiques et le recours aux pavillons de complaisance.

1.1. La notion de paradis fiscal et juridique en Europe ; le cas irlandais

L'Irlande passa en quelques années seulement d'une économie conservatrice fermée à une des plus libérales. L'exemple de l'aviation civile démontre bien cette affirmation. La libéralisation du secteur fut initiée par une controverse. En effet, sur la trame de fond de la crise économique irlandaise du milieu des années 1980, de vives critiques se firent entendre de la part des Irlandais face à l'inaccessibilité du voyage par avion pour se déplacer de l'Irlande aux îles Britanniques, liaisons assurées par le duopole composé de British Airways et d'Aer Lingus. Ces contestations furent initiées par la présentation d'un projet de loi qui tenait à réglementer de plus belle le transport par avion. Il fut présenté en réaction à la levée des injonctions par la Cour Suprême irlandaise sur Transamerica, compagnie aérienne états-unienne accusée d'avoir offert des tarifs non approuvés par l'Irlande²⁰⁰. L'*Air Transport Bill* suscita de nombreux débats au sein de la classe politique et intellectuelle irlandaise, où la réglementation entourant le transporteur d'État, Aer Lingus, fut considérée comme une restriction à l'accès aux services aériens. Le 27 juin 1984, une révolte parlementaire contre l'*Air Transport Bill* eut pour conséquence une refonte des politiques en matière d'aviation civile, ayant entre autres pour effet la levée du monopole d'Aer Lingus sur le ciel irlandais²⁰¹. Ce fut dans cette conjoncture que Ryanair fut créé. En novembre 1985, l'entreprise effectua son premier vol entre Waterford (Irlande) et Gatwick (Grande-Bretagne) et débuta la liaison entre Dublin et Londres en mai 1986. L'impact de la déréglementation de l'aviation civile

²⁰⁰ Sean Barrett, *Deregulation and the Airline Business in Europe: Selected Reading*, Abingdon, Royaume-Uni, Taylor & Francis, 2009 à la p 1.

²⁰¹ *Ibid* à la p 3.

entre l'Irlande et la Grande-Bretagne fut sans équivoque. En neuf ans, soit entre 1985 et 1994, ce secteur connut une croissance de 184 %. Alors que les prix des billets d'avion diminuèrent de 54 % entre 1984 et 1988, le fort taux de chômage irlandais permettait aux entreprises d'embaucher de la main-d'œuvre à faible coût²⁰².

Encore à ce jour, cette particularité de l'environnement social et du travail est exploitée par de nombreuses entreprises, toutes disciplines économiques confondues. D'ailleurs, récemment, dans une communication destinée à encourager les investissements étrangers, l'ambassade états-unienne donna un compte rendu de la situation juridique en matière de travail irlandais²⁰³. En effet, dans ce texte était affirmé que le cadre de droit en la matière se situait parmi les moins réglementés en Europe continentale et qu'il permettait par conséquent une grande flexibilité et une mobilité de la part des travailleurs irlandais²⁰⁴. Bien que le principe de la liberté d'association telle que décrite par l'OIT en 1948²⁰⁵ constitue un droit inaliénable reconnu par la Constitution irlandaise²⁰⁶, le texte mentionnait finalement que les entreprises avaient une forte tendance à résister aux syndicats. Ce fait était appuyé par les dispositions prévues dans la loi irlandaise qui permettent à ces dernières la liberté de négocier ou non avec le syndicat en place²⁰⁷.

Dans un autre ordre d'idées, bien que le droit communautaire européen eut servi de cadre juridique à l'aviation civile depuis 2002, c'est le droit interne des États membres qui prévoit

²⁰² *Ibid* à la p 36.

²⁰³ États-Unis, U.S. Department of Commerce's International Trade Administration, *Ireland – Labor*, U.S. Embassies abroad, 7 novembre 2016 [*U.S. Department of Commerce's International Trade Administration*]

²⁰⁴ *Ibid*.

²⁰⁵ Convention n°87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 9 juillet 1948 RTNU 881 (entrée en vigueur : 4 juillet 1950) [*Convention n°87*]

²⁰⁶ *Bunreacht na hÉireann - Constitution of Ireland* LR IR 1937, art 40 (6)(1°)(iii). (à cet effet, une étude de cas est présentée plus loin dans ces pages afin de bien saisir les particularités de la loi irlandaise et de sa jurisprudence) ; *U.S. Department of Commerce's International Trade Administration*, *supra* note 210 (on estime que 80% des travailleurs irlandais employés par une entreprise étrangère ne sont pas syndiqués.)

²⁰⁷ Cet aspect sera évoqué dans le prochain chapitre.

les dispositions relatives aux droits du travail, social et fiscal. Comme il existe une grande disparité entre les régimes juridiques au sein de même de l'Union européenne, il peut être avantageux pour certains types de transporteurs de se prévaloir des effets de la déréglementation et des accords de ciels ouverts afin de jouir de divers avantages économiques et sociaux États plus laxistes sur ces questions. Outre l'intensification de la concurrence, due à l'augmentation du nombre d'acteurs dans le marché occidental, la libéralisation de l'aviation civile et la multiplication des accords de ciels ouverts eurent ainsi comme conséquences de favoriser une délocalisation de certaines factions d'entreprises.

Depuis les politiques économiques et fiscales avantageuses octroyées aux entreprises ces dernières années par les États, les motivations justifiant le recours à des pavillons de complaisance ont quelque peu évolué²⁰⁸. Par exemple, au sein du secteur étudié, la réduction des frais d'exploitation constitue la principale mesure incitative de la recherche d'États hôtes pour immatriculer des aéronefs²⁰⁹. Au sein de l'Union européenne, le choix de l'État d'immatriculation des aéronefs s'arrête généralement sur l'Irlande, paradis juridique et fiscal occidental. Les raisons du choix de l'Irlande reposent principalement sur le cadre juridique en matière de droit travail qui est teinté de la culture abstentionniste du droit en matière de négociation collective, typique du modèle volontariste britannique. L'idée première derrière ce cadre est d'encourager un laissez-faire étatique dans l'optique de favoriser les relations d'emploi individuelles, tout en fournissant les minimums en matière de protection sociale et

²⁰⁸ Brian Baker, « Flags of convenience and the Gulf oil spill: problems and proposed solutions » (2012) 34:3 HJIL 687 à la p 696.

²⁰⁹ *Ibid.*

du travail²¹⁰. Concrètement, le cadre juridique irlandais est régi par une série d'accords de rémunération négociés au niveau national, fondés sur un modèle de partenariat social²¹¹.

1.2. Les pavillons de complaisance au sein de l'Union européenne

La délocalisation de factions d'entreprises transnationales met en relief une réalité mondiale survenue avec l'intensification de la mondialisation : la capacité pour ces acteurs économiques d'influencer une reconfiguration de l'autorité étatique²¹². Les factions mobiles de ces capitaux transnationaux peuvent désormais fragmenter leurs activités au sein de différents États. La déterritorialisation de l'activité économique met en lumière la recherche d'un ancrage « spatiojuridique » pour les entreprises, en quête d'une sorte de paradis qui pourrait leur offrir une accumulation optimale de leur capital²¹³. Par ailleurs, cette réalité coïncide avec le retrait de l'État comme garant des droits sociaux et du travail, où ce dernier tend à harmoniser ses politiques en lien avec les demandes du capital transnational et mobile. Celui-ci en contrepartie, exploite la souveraineté territoriale dans le but de redéfinir les relations d'emploi à son avantage²¹⁴.

²¹⁰ Ivana Bacik, « Labour Law Profile: Ireland » (17 juin 2011), *BIT*, en ligne : International Labour Organization < www.ilo.org/ifpdial/information-resources/national-labour-law-profiles ≥ [Bacik] (« law should adopt an abstentionist role in relation to collective bargaining and industrial action, while supporting the individual employment relationship with a safety net of rights and obligations. In general, the law was not used to impose employment conditions, other than the basic minima in such areas as protection from unfair dismissal, organization of working time, employment equality and occupational safety and health. »)

²¹¹ *Ibid* (sur une base triennale, des représentants de l'État, de syndicats, d'organisations d'employeurs et de groupes d'intérêts se réunissent afin de fixer les normes en matière de droit social et du travail, fixant ainsi un cadre pour les futures politiques gouvernementales)

²¹² Nathan Lillie, « Bringing the Offshore Ashore: Transnational Production, Industrial Relations and the Reconfiguration of Sovereignty1: Bringing the Offshore Ashore » (2010) 54:3 *Intl Studies Quarterly* 683 à la p 683 [Lillie].

²¹³ *Ibid* à la p 684

²¹⁴ *Ibid*.

Au sein de l'Union européenne, dans un souci de simplification des accords commerciaux, le cadre juridique communautaire permet aux entreprises de s'installer et s'immatriculer dans n'importe quel État membre, sans restriction quant à l'opération²¹⁵. Cette liberté d'établissement, qui a offert aux entreprises une très grande flexibilité tant commerciale que managériale, ne s'est pas faite sans conséquence. On remarque depuis quelques années une tendance de plus en plus marquée pour certains transporteurs de recourir à ce qui s'apparente dans l'industrie maritime à des Pavillons de complaisance. Reconnus que depuis quelques années comme étant une réalité observable en aviation civile internationale, deux types de pavillons de complaisance sont désormais reconnus par l'OACI et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). En effet, une entreprise peut être motivée à avoir recours à ce type de pratique afin de jouir de politiques fiscales favorables, ou encore dans le but de choisir un État d'immatriculation offrant une supervision technique ou économique faible ou nulle²¹⁶.

Il serait difficile d'évoquer le recours aux pavillons de complaisance en aviation civile sans évoquer le cas maritime. En 2015, on estimait à plus de 73 % la proportion de navires immatriculés dans des États autres que celui d'origine²¹⁷. Cette réalité a pour incidence la fragmentation d'une force de travail délocalisée, ayant pour conséquence la baisse draconienne des conditions de travail depuis le milieu du 20^e siècle. Jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, la grande majorité des navires et des équipages relevaient d'une même juridiction. Dans ce contexte, les travailleurs commencèrent à se syndiquer et à revendiquer de meilleures conditions de travail et salariales. Avec la fin de la guerre et le début de

²¹⁵ *Traité instituant la Communauté européenne*, 24 décembre 2012, JO, C 325/33 art 43 (entrée en vigueur: 24 décembre 2002) ; Rynerson, *supra* note 54 à la p 428.

²¹⁶ « Pavillons de complaisance dans l'aviation civile », *Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)* en ligne : < <http://www.itfglobal.org/fr/resources/reports-publications/flags-of-convenience-in-civil-aviation/>> (pour l'instant, l'OACI ne reconnaît pas la dimension sociale du choix d'un pavillon de complaisance).

²¹⁷ Charles Laurence Dougherty, *Social Dumping and the Politics of Scale in Civil Aviation*, Mémoire de M Droit, Norwegian University of Life Sciences, 2015 à la p 30 [Dougherty].

l'aviation, les propriétaires de ces entreprises tentèrent de trouver divers moyens d'éviter la faillite et d'accumuler du capital. Ce faisant, certains d'entre eux se tournèrent vers divers États d'Amérique latine afin d'immatriculer leurs navires dans l'optique de fuir la syndicalisation de leurs membres d'équipage, pour ainsi réduire considérablement leurs coûts d'exploitation. À partir de cette date, l'hémorragie de l'immatriculation des navires hors des États occidentaux était tangible et justifiée par la distorsion de concurrence que représentaient les navires voguant sous des pavillons de complaisance. Par ailleurs, au sein de ceux-ci, la fragmentation de la force de travail ne permettait pas une syndicalisation des travailleurs, comme ceux-ci venaient majoritairement de l'Asie du Sud-Est, de l'Inde ou d'anciennes républiques soviétiques²¹⁸. Depuis les années 1990, la fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) offrit une force de syndicalisation aux travailleurs de l'industrie maritime, où sont établis les minimums en matière de conditions de travail²¹⁹. À cet effet, depuis 2013, la Convention du travail maritime²²⁰ est effective et présente en quelque sorte les minimums pour l'industrie maritime internationale et comporte une grande section sur les conditions de travail. Or, aucun mécanisme n'a été mis en place pour obtenir l'assurance de la conformité des entreprises en la matière et l'application de la Convention relève exclusivement des pavillons, souvent choisis pour leurs cadres fiscal et juridique plus permissifs²²¹.

Contrairement à la notion de liberté des mers (*mare libertum*) existant au sein du secteur du commerce maritime international, le cadre juridique en aviation civile internationale prévoit de facto un ciel fermé, à moins d'accords contraires. Conséquemment, les restrictions en matière de nationalité et les accords bilatéraux de type Bermudes étaient tels que le recours

²¹⁸ Lillie, *supra* note 212 à la p 692

²¹⁹ *Ibid* à la p 693.

²²⁰ *Convention du travail maritime*, 23 février 2006, RTNU 51299 (entrée en vigueur : 20 août 2013) [*Convention du travail maritime*]

²²¹ Dougherty, *supra* note 217 à la p 31.

à des pavillons de complaisance était autrefois impossible²²². Or, avec la libéralisation de l'aviation civile des dernières décennies, ces barrières tendent à s'amenuiser en raison notamment des accords de ciels ouverts signés dans l'optique de réduire au minimum l'interventionnisme des États parties dans les décisions commerciales des transporteurs.

Bien que le schème que constitue le recours aux pavillons de complaisance en aviation civile demeure marginal, il est toutefois important de s'y attarder en raison de l'intérêt qu'il suscite chez différents transporteurs *low cost*. Afin d'illustrer ces propos et dans le but de bien saisir les implications du recours aux pavillons de complaisance en aviation civile, il est pertinent d'évoquer le cas de *Norwegian Air International* (NAI), filiale de *Norwegian Air Shuttle* (NAS), et du choix du pavillon que battent ses aéronefs. Pour nous mettre en contexte, l'entreprise a effectué son premier vol en 1993. Créée des cendres de *Busy Bee of Norway*, une compagnie aérienne à vols nolisés, NAS opta pour un modèle d'affaire *low cost* en 2002, lors de son acquisition par *Scandinavian Airlines System* (SAS), compagnie aérienne scandinave adoptant un modèle traditionnel. L'entreprise prit une importante expansion dans la dernière décennie, notamment par la diversification de ses routes et par l'acquisition de « Dreamliner » (Boeing 787), pour les vols long-courriers²²³. Bien que le succès d'entreprise soit impressionnant, les pratiques en matière de relations de travail de NAS sèment la controverse depuis quelques années, notamment parce que le transporteur adopte différentes

²²² Philip Donges Snodgrass, « Aviation Flags of Convenience: Ireland and the Case of Norwegian Airlines International » (2014) 14:2 *Issues Aviation L & Pol'y* 245 aux pp 248, 254.

²²³ Johansen Kjellstad, Line Marie, *A Valuation of Norwegian Air Shuttle ASA*, Mémoire de M, Copenhagen Business School, 2015 aux pp 8, 40 [Kjellstad] (à ce jour, le transporteur est le 3^e *low cost* en importance en Europe, après Ryanair et Easy Jet. L'entreprise explique son succès par la structure de coût, extrêmement efficace, qui permet de réduire le prix coutant unitaire du billet d'avion. Le transporteur s'est doté d'aéronefs à la fine pointe de la technologie qui, bien que plus chers à l'achat, rentabilisent l'investissement par leur efficacité énergétique et leur demande moins grande en termes d'entretien)

stratégies toujours plus originales pour contourner la puissance des syndicats norvégiens et la rigidité de la structure du cadre juridique de la Norvège²²⁴.

En matière de droit international, le 21 juin 2010, les États-Unis, l'Union européenne, la Norvège et l'Islande signèrent le *Second Stage Agreement* (le protocole de 2010)²²⁵, permettant aux deux États non membres de l'Union européenne de se prévaloir des accords de ciels ouverts entre les États-Unis et l'UE²²⁶. Ceci étant dit, afin de tirer avantage du ciel unique européen et des accords de ciels ouverts signés avec la Chine, il était dans l'intérêt de NAS de créer une filiale en sol européen, *Norwegian Air International* (NAI)²²⁷. Pour ce faire et pour effectuer des liaisons entre l'Union européenne et les États-Unis, NAI eut besoin du certificat d'opérateur d'un État européen, obtenu en 2013, et d'un *Foreign Air Carrier Permit*. L'approbation de ce dernier en 2016 fut particulièrement difficile, en raison des pratiques sociales controversées de l'entreprise²²⁸. L'*Air Line Pilot Association* (ALPA) aux

²²⁴ *Dougherty, supra note 217 à la p 57.*

²²⁵ CE, *Protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007*, [2010] JO L 223/3.

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ CE, *Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'UE, réunis au sein du Conseil* [2011] JO, L 283; *Dougherty, supra note 217 à la p 61.*; Jens Flottau, Cathy Buyck et Sean Broderick. « First Mover Disadvantage » (2014) 176:6 *Aviation Week & Space Technology* 24 à la p. 61 [*Flottau et al.*] (La Norvège a déréglementé son aviation civile entre 1994 et 1997, dans un effort d'harmonisation de ses politiques internationales avec celles de l'Union européenne)

²²⁸ « U.S. Aviation Workers Sue Obama Administration to Reverse DOT's Norwegian Air International Decision » (12 janvier 2017), *Air Line Pilot Association International*, en ligne: <<https://www.alpa.org/news-and-events/Blog/2017/01/12/nai-lawsuit>> [*ALPA 2017*] (Le litige n'est pas terminé. En janvier 2017, l'ALPA déposa une plainte contre l'administration Obama relativement à cette approbation. À cet effet, on peut lire sur la page de l'ALPA : « The Obama administration has opened the door for foreign companies with an anti-labor scheme to jeopardize our jobs and the U.S. international aviation industry. This important issue should have been resolved in the favor of U.S. industry, and until the decision is reversed or NAI's business model is changed, we will not back down. »); Ghim-Lay Yeo, « DOT finalizes approval for Norwegian Air International » *Flight Global Washington* (3 décembre 2016) en ligne : <www.flightglobal.com/news/articles/dot-finalises-approval-for-norwegian-air-international> [*Yeo*] ; Alana Wise, « Norwegian budget airline gets U.S. permit » *Reuters* (17 juillet 2017) en ligne: <www.reuters.com/article/us-usa-airlines-norweg-air-shut/norwegian-budget-airline-unit-gets-u-s-permit> (Norwegian Air UK, une autre filiale de NAS basée au Royaume-Uni a reçu en juillet 2017 son Foreign Air Carrier Permit du Département du transport (DOT)).

États-Unis s’opposa notamment farouchement à l’octroi de celui-ci en raison de l’apparence de non-conformité à l’article 17 *bis*,²²⁹ qui reconnaît l’importance de conserver des standards élevés d’emploi. Par conséquent, en vertu de cet instrument juridique, les normes en matière de droit social et du travail des États parties se devaient d’être respectées²³⁰. À cet effet, l’Union européenne interpréta l’article 17 *bis* de l’accord de ciels ouvert avec les États-Unis comme étant un principe insuffisant pour refuser unilatéralement le droit d’opération de NAI²³¹. Bien que l’entreprise s’en soit défendue, certains auteurs et quelques grandes centrales syndicales internationales s’entendirent alors pour affirmer que NAI tenu à obtenir son certificat d’opérateur aérien (COA) de l’Irlande, en raison de la permissivité du droit du travail et de ses politiques favorables quant à l’embauche de travailleurs étrangers²³². Cette position s’expliquait notamment par le fait que NAI n’opérait aucun vol à partir du territoire irlandais. Puis, dans les dernières années, l’entreprise démontra une forte tendance à recourir à la sous-traitance d’équipages provenant de divers pays d’Asie. Ce personnel navigant, basé au sein d’autres États asiatiques, aux États-Unis ou en Europe, travaillait généralement entre l’Union européenne et les États-Unis²³³. Encore à ce jour, l’entreprise embauche des équipages de cabine asiatiques par l’entremise d’une firme de placement de personnel en Thaïlande, rémunéré selon les normes salariales asiatiques. Par ailleurs, cette réalité a été fortement décriée par les organisations syndicales états-uniennes qui y voyaient une forme

²²⁹ *Accords de ciels ouverts entre les États membres de la Communauté européenne et les États-Unis*, supra note 134 art 17 *bis*

²³⁰ *Ibid* art 17 *bis*(1) (« The Parties recognize that the importance of the social dimension of the Agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties’ respective laws »)

²³¹ *Yeo*, supra note 228.

²³² *Kjellstad*, supra note 223 à la p 40 ; « Norwegian gains Irish AOC » *Flight Global* (12 février 2014) en ligne: <<https://www.flightglobal.com/news/articles/norwegian-gains-irish-aoc/>> ; *Dougherty*, supra note 217 à la p 62.

²³³ *Ibid*.

de concurrence déloyale et une inquiétante tangente pour les droits et conditions de travail du personnel navigant²³⁴.

En dernier lieu, l'Irlande représente enfin un paradis fiscal important pour l'industrie aéronautique et les mesures incitatives sont grandes. On note néanmoins qu'en enregistrant une entreprise en ce sol NAI peut se prévaloir du crédit de l'*Irish Export Credit Agency* et de l'*Export-Import Bank of the United States*, dans l'optique du financement d'aéronefs nécessaire à son expansion²³⁵.

L'*Ireland Aviation Authority* (IAA) continue d'avancer que NAI ne représente pas un pavillon de complaisance au sens propre, en raison du fait que le transporteur respecte le droit social et du travail irlandais ainsi que les normes en matière de sécurité européennes²³⁶. Ce faisant, l'État irlandais et l'IAA affirment que la vive opposition sentie aux États-Unis concernant ce cas est due à une logique anti-compétitive, dans l'optique de favoriser les entreprises états-uniennes. Nous pouvons ainsi aisément conclure que les réactions étatiques sont opposées à celles de l'industrie états-unienne et aux alliances syndicales en raison de considérations de natures économiques et politiques. À l'évidence, si l'entreprise réduit ses coûts, le passager paiera moins cher pour ses déplacements²³⁷. Or, avec toutes ces politiques fiscales, sociales et économiques, il est possible de croire que l'Irlande ait créé une structure juridique particulièrement compétitive et attrayante pour les capitaux occidentaux.

²³⁴ ALPA 2017, *supra* note 228.

²³⁵ *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles*, 16 novembre 2001, RTNU 9794 art 18 (entrée en vigueur: 1er mars 2006) [*Convention du Cap*]; Norwegian Air Shuttle's long-haul business model. « Flag of convenience » or fair competition? CAPA, *Center for Aviation* (8 janvier 2014) en ligne: <<https://centreforaviation.com/insights/analysis/norwegian-air-shuttles-long-haul-business-model-flag-of-convenience-or-fair-competition>> ; Flottau *et al*, *supra* note 227 à la p 62.

²³⁶ À ce fait, l'organisme responsable de l'octroi de licences et de la vérification de l'entreprise est situé en Irlande.

²³⁷ Dougherty, *supra* note 217 à la p 61.

Même si NAI se conforme aux normes de l'Union européenne, à la lumière des informations présentées, certains affirment que ses pratiques constituent une forme de dumping social, en raison du recours à des équipages de complaisance venus d'Asie, dans le but de réduire le coût de la main-d'œuvre²³⁸. Considérant la délocalisation du personnel navigant et la recherche incessante par les entreprises de cadres juridiques favorables à leur établissement, cette notion qu'est celle du dumping social est récurrente dans les discours de certains groupes de travailleurs, de compagnies aériennes et de certains intellectuels. Il est défini comme étant une pratique du modèle d'affaire des entreprises qui tendent à réduire au minimum les coûts de main-d'œuvre, en important celle-ci ou encore en l'exportant la production dans des États plus laxistes et moins réglementés généralement que l'État d'origine²³⁹.

Enfin, il est impossible d'étudier les causes et conséquences du dumping social sans évoquer l'incidence de la mondialisation au passage. La position de l'État dans la sphère internationale est particulièrement intéressante à étudier en raison de l'importance de la relation entre ce dernier et le marché du travail. On observe que ces « paradis sociaux et juridiques » tendent à réduire les protections sociales et du travail offerts à leurs travailleurs, dans le but avoué d'attirer les investisseurs²⁴⁰. Ceci a pour effet la transnationalisation des industries qui ultimement choisissent le cadre juridique où embaucher leur force de travail²⁴¹. Bref, si nous affirmons que ce qui motive les entreprises d'un État d'immatriculation est la recherche d'un cadre fiscal et juridique qui leur est favorable, nous pouvons conclure que

²³⁸ *Ibid* à la p 35 (bien que l'expression ne fasse pas l'unanimité au sein des dirigeants et des entreprises, il est possible de croire que les pratiques en matière d'emplois sont en fait du dumping social déguisé.)

²³⁹ *Dougherty*, *supra* note 217 à la p 23.

²⁴⁰ *Ibid* à la p 28

²⁴¹ *Ibid* à la p 27

l'environnement juridique créé par le ciel unique européen permet le recours aux pavillons de complaisance en son sein.

2. Les formes atypiques de relations de travail

La supranationalisation économique de l'Union européenne tend à s'approcher d'un point de vue théorique d'une structure d'intégration négative plutôt que positive. À ce sujet, la structure d'intégration négative comprend le retrait de toutes les barrières à la libre circulation des biens, services, individus et capitaux, alors que celle dite positive aurait entraîné la création de compétences supranationales, par exemple la mise en place de réelles politiques d'intervention sociales²⁴². On remarque par ailleurs que dans les dernières décennies, l'asymétrie de la réglementation européenne eut tendance à favoriser le marché, où les structures sociales furent modifiées dans l'optique de la préservation des intérêts des groupes et classes sociaux, au détriment des travailleurs²⁴³. À cet effet, le corporatisme tel que pratiqué en aviation civile européenne est davantage axé sur l'offre que sur la demande, expliquant par ailleurs les efforts incessants pour la libéralisation maximale du secteur²⁴⁴.

Secteur névralgique de la croissance économique européenne et mondiale, l'aviation civile représente environ 2,6 millions d'emplois directs et indirects seulement en Union européenne

²⁴² *Holman, supra* note 188 à la p 38.

²⁴³ Palan, Ronen et Barry K. Gills, dir. *Transcending the State-Global Divide: A Neostructuralist Agenda in International Relations*, Critical perspectives on world politics, Boulder, Colorado, Lynne Rienner Publishers, 1994 à la p 16.

²⁴⁴ *Holman, supra* note 188 à la p 39.

et contribue de près ou de loin à environ 1 milliard d'euros par jour au PIB européen²⁴⁵. Bien que le transport aérien connaisse une croissance annuelle moyenne de 5 % entre 1998 et 2010, on remarque tout de même une stagnation du nombre d'emplois dans ce secteur économique²⁴⁶. Ceci peut être explicable par la hausse de productivité du personnel navigant, telle qu'évoquée dans le chapitre précédent, mais aussi par la tendance grandissante à l'externalisation des emplois de ces travailleurs ou au recours à des formes de travail non conventionnelles, qui offrent davantage de flexibilité aux entreprises. À cet effet, ces nouvelles réalités sont le résultat direct de la libéralisation de l'aviation civile et de la recherche de la rentabilité et de l'accumulation de capital. Les méthodes de réduction de coûts utilisées récemment ont eu pour conséquence non seulement une précarisation importante des conditions de travail du personnel navigant, mais sont également incompatibles avec la notion de saine compétition entre les transporteurs.

Comme la majorité des dépenses des compagnies aériennes sont déterminées par les aléas du marché (essence, baux, maintenance, etc.), il appert que les salaires et autres conditions des travailleurs représentent un des seuls centres de coûts flexibles que l'entreprise peut entièrement contrôler. Conséquemment, le recours à des formes d'emplois atypiques²⁴⁷ favorise grandement les compagnies aériennes qui adoptent ces pratiques issues de l'évolution du secteur, qui tendent de plus en plus à recourir à une forme de dumping social²⁴⁸.

²⁴⁵ CE, *Avis d'initiative dumping social dans l'aviation civile européenne*, par Anne Demelenne [2015] JO C 13/ 1 à la p 4 [*Demelenne*] ; Michael Gill, « Powering global economic growth, employment and links, tourism and support for sustainable development through air transport » (2014) Air Transport Action Group, Document de travail à la p 4.

²⁴⁶ *Ibid* à la p 5.

²⁴⁷ On reconnaît dans ce mémoire comme étant « atypiques » toutes formes d'emplois autres que ceux à durée indéterminée et où le travailleur ne bénéficie pas nécessairement d'un lien d'emploi direct avec l'entreprise.

²⁴⁸ *Jorens, supra* note 7 à la p 257 (certaines formes de sous-contractualisation comme le « wet leasing », soit la contractualisation d'équipages et d'appareils correspond en une forme typique).

Par ailleurs, il y existe en ce moment un vif débat concernant les répercussions sur la sécurité aérienne de la précarisation des emplois. Une étude menée à l'Université de Ghent²⁴⁹ a pour conclusion que la complexité des relations de travail a nécessairement des échos sur l'adhésion aux principes de base de la sécurité aérienne. Dans les prochaines pages, nous verrons que le secteur de l'aviation civile voit désormais l'apparition de diverses formes d'emploi, la précarisation des conditions de travail, la décentralisation et par conséquent l'affaiblissement des structures collectives.

2.1. La mobilité des travailleurs et la délocalisation du personnel navigant

Lorsqu'un journaliste demanda à un dirigeant de NAS l'endroit où ses équipages de cabine travaillaient, il eut comme réponse « dans le ciel »²⁵⁰. Cette réponse plutôt évasive représente non seulement le caractère atypique de la profession de personnel navigant, mais évoque au passage le caractère flou lié à ce lieu de travail. Depuis 2012, des changements aux normes relatives à la sécurité sociale ont été apportés au Traité de Rome²⁵¹, où à partir de cette date, le Parlement européen implanta de nouvelles règles quant à la notion de base d'affectation. Ces mesures furent instaurées dans le but d'offrir une protection sociale au personnel navigant dans l'État où se trouve la base d'affectation, et non dans l'État d'embauche ou de signature de contrat²⁵². Compte tenu du caractère atypique de ces professions, le règlement

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ *Dougherty, supra note 217 à la p 1.*

²⁵¹ CE, Règlement (UE) n ° 465/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 modifiant le règlement (CE) n ° 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale et le règlement (CE) n ° 987/2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n ° 883/2004 [2012] JO, L 149/4 [Règlement 465/2012] ; CE, Règlement (CE) n o 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) [2008] JO, L 177/6 [Rome I]; CE, Règlement (CE) 987/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale, [2009] JO, L 284/1 [Règlement 987/2009]

²⁵² *Rome I, supra note 251 art 3, 8.*

n° 465/2012²⁵³ tendait à harmoniser et à faciliter l'application des règlements n° 883/2004²⁵⁴ et n° 3922/91²⁵⁵ relatif à la juridiction sociale appliquée au PN en fonction de la base d'affectation²⁵⁶.

Aujourd'hui, les règlements n° 3922/91²⁵⁷ et n° 83/2014²⁵⁸ du Parlement européen jettent les bases juridiques de la définition de cette notion et de droit social applicable au personnel navigant, éléments centraux des conditions sociales et du travail de ces groupes de travailleurs. Par ailleurs, celle-ci est déterminée en fonction de critères prévus par le règlement de 2012²⁵⁹ et est définie comme étant « le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage »²⁶⁰. Or, on remarque de plus en plus que cette définition pose problème dans le sens où la base désignée par l'entreprise n'est pas nécessairement située dans l'État de la signature du contrat ni celui de la nationalité du travailleur. Ceci a pour effet de précariser les conditions sociales du personnel navigant, pouvant souffrir des

²⁵³ *Règlement 465/2012*, supra note 251.

²⁵⁴ CE, *Règlement (CE) 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale* [2004] JO, L 166/1.

²⁵⁵ CE, *Règlement (CEE) 3922/91 Du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile* [1991] JO, L 133/4. [*Règlement 3922/91*]

²⁵⁶ *Règlement 465/2012*, supra note 251 art 1.

²⁵⁷ *Règlement 3922/91*, supra note 251.

²⁵⁸ CE, *Règlement (UE) 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) no 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil* [2014] JO, L 28/17. [*Règlement 83/2014*]

²⁵⁹ *Ibid*

²⁶⁰ *Règlement 465/2012*, supra note 251 art 1(2) (« the concept of “home base” for flight crew and cabin crew members is defined as the location nominated by the operator to the crew member from where the crew member normally starts and ends a duty period, or a series of duty periods, and where, under normal conditions, the operator is not responsible for the accommodation of the crew member concerned. »)

effets du déracinement, notamment en raison de l'isolement vécu et de la difficulté d'accès à des ressources²⁶¹.

2.1.1 La notion de « base d'affectation »

Par l'étude de trajets et des lieux de résidence du personnel navigant, nous pouvons affirmer que certaines entreprises tirent avantage du caractère peu restrictif des critères relatifs à l'établissement d'une base d'affectation pour les membres d'équipage et tendent à en choisir une située dans des États plus libéraux. Prenons l'exemple d'une pilote travaillant pour un transporteur *low cost* ayant opté pour un modèle de gestion non traditionnel, tel que décrit précédemment. Ce membre d'équipage commence sa période en devoir dans un endroit X, à sa base d'affectation. Au cours de sa journée de travail, elle peut opérer l'essentiel de ses rotations dans des lieux Y ou Z, pouvant se situer ou non dans un même État, et terminer enfin cette période en devoir à X. On remarque par cet exemple que cette pilote ne travaille pas à partir de son lieu de résidence (si l'on tient pour acquis qu'il est le même que sa base d'affectation), mais bien entre deux endroits qui peuvent être localisés dans n'importe quel État de l'Union européenne.

Juridiquement, les règlements n° 465/2012²⁶² et 987/2009²⁶³ stipulent que le personnel navigant se doit d'être protégé et de contribuer au système de sécurité sociale présent dans sa base d'affectation, déterminée par l'employeur. Puisque le lieu de travail, la base et même le lieu de résidence du personnel navigant peuvent être situés dans trois juridictions différentes, il demeure par conséquent ardu pour le travailleur délocalisé de se conformer aux réglementations locales en cette matière et peut être désavantageux pour celui-ci, considérant

²⁶¹ Jorens, *supra* note 7 à la p. 27

²⁶² Règlement 465/2012, *supra* note 251 art 1.

²⁶³ Règlement 987/2009 *supra* note 251.

que les transporteurs qui optent pour ce modèle tendent à choisir ces États en fonction de leur cadre juridique.

Les approches « multibases » sont également exploitées par les transporteurs et consistent au positionnement des aéronefs et du personnel navigant à un même endroit déterminé comme une base d'affectation. Sur ce point, les entreprises tendent à exploiter diverses failles dans la réglementation européenne afin d'user de ces approches sur le marché intérieur. En guise d'exemple, prenons cette fois un agent de bord ressortissant du pays A, qui a été embauché dans B. Son contrat de travail a été signé dans un État C, mais il travaille dans D, qui correspond à sa base d'affectation²⁶⁴. Pour le même travailleur, quatre cadres juridiques sont impliqués à différents niveaux dans la relation d'emploi entre l'individu et le transporteur. Cette stratégie est principalement exploitée par les low cost, dans une optique d'efficacité en matière planification, de positionnement et d'escale pour les équipages. Or, comme plusieurs États sont en relation dans un même contrat de travail, cette réalité a pour effet également d'isoler les travailleurs des juridictions nationales.

En outre, toujours dans l'optique de contourner la réglementation européenne sur ce sujet et dans un optique de rationalisation de la force de travail, Ryanair mit sur pied le concept de la « base flottante ». Celui-ci consiste en l'attribution d'une base d'affectation à son personnel navigant au moment de la signature du contrat et pour une durée déterminée, qui est généralement de six mois²⁶⁵. Ce faisant, le transporteur jouit d'une grande flexibilité quant à la mobilité de personnel, au gré des saisons et des besoins en effectifs²⁶⁶. Par ailleurs, cette définition permet au transporteur de déplacer ses travailleurs dans des endroits où les

²⁶⁴ Demelenne, *supra* note 245 à la p 6.

²⁶⁵ France, Sénat, Commission des affaires européennes, *Le droit en route: le dumping social dans les transports européens*, par Eric Boquet, rapport n°450 (10 avril 2014).

²⁶⁶ Jorens, *supra* note 7 à la p. 40 ; Harvey, Geraint et Peter Turnbull. « Can labor arrest the “sky pirates”? Transnational trade unionism in the European civil aviation industry » (2015) 56:3 Labor History 308 à la 312 [Harvey et Turnbull 2015]

réglementations sont plus souples, permettant par le fait même un détachement entre les factions de l'entreprise. Ceux-ci se voient alors soumis aux aléas du marché, à la concurrence entre les différentes juridictions, conséquence directe de la libéralisation complète du ciel européen et de la mobilité des entreprises.

Ceci étant dit, le problème réside principalement dans l'absence d'uniformité en matière de droit social et du travail au sein les États parties²⁶⁷. La Convention de Rome²⁶⁸ qui comprend le cadre juridique relatif aux obligations contractuelles est claire quant au droit du travail applicable pour les travailleurs. Il est à cet effet précisé que le lieu géographique du travail détermine les législations applicables²⁶⁹. Toutefois, le problème avec le personnel navigant réside dans le caractère atypique de sa profession et de son lieu de travail. En guise d'exemple, l'arrêt Koelzsh²⁷⁰, rendu en 2011 par la Cour de Justice de l'UE, réitéra la notion de base d'affectation et de droit applicable. À cet effet, le règlement n° 1899/2006²⁷¹ stipulait que le transporteur aérien se doit de désigner une base d'affectation pour chacun de son personnel navigant, sans égards au lieu réel de travail ou de résidence²⁷². Fait intéressant, à

²⁶⁷ France, Assemblée nationale, Commission des affaires européennes, *Rapport d'information sur la stratégie européenne pour l'aviation présentée par la Commission européenne le 7 décembre 2015*, par Gilles Savary, rapport n°3887 (28 juin 2016) à la p 71 [Savary].

²⁶⁸ *Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles*, 29 novembre 1997, JO C 027 (entrée en vigueur : 26 janvier 1998) [*Convention de Rome I*].

²⁶⁹ *Ibid*, art 3(2)

²⁷⁰ *Heiko Koelzsch c Luxembourg*, C29/10 [2011] ECR I-01595 [*Arrêt Koelzsch*].

²⁷¹ CE, *Règlement (CE) 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile* [2006] JO, L 377/1.

²⁷² *Ibid*, sous-partie Q (Définitions) (1.7) ; *Arrêt Koelzsch*, *supra* note 270 par 51 (« L'article 6, paragraphe 2, sous a), de la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, ouvertes à la signature à Rome le 19 juin 1980, doit être interprété en ce sens que, dans l'hypothèse où le travailleur exerce ses activités dans plus d'un État contractant, le pays dans lequel le travailleur, dans l'exécution du contrat, accomplit habituellement son travail au sens de cette disposition est celui où ou à partir duquel, compte tenu de l'ensemble des éléments qui caractérisent ladite activité, le travailleur s'acquitte de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur. »); CE, *Règlement (CE) 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)* [2008] JO, L 177/6 art 8.

ce sujet, la réglementation française interdit ces pratiques en intégrant dans son droit interne une clarification de la notion de base d'affectation. Le décret n° 2006-1425²⁷³ de 2006 précise en effet que la base de chaque PN se doit impérativement de correspondre au centre de ses activités professionnelles²⁷⁴. Or, la directive n° 96/71²⁷⁵ peut représenter un « biais pour contourner les règles européennes d'affiliation aux régimes de sécurité sociale »²⁷⁶. En effet, en vertu de cet instrument, les entreprises doivent, dans l'éventualité où ses travailleurs sont détachés dans un autre État que celui d'origine, fournir un certificat de détachement, dans le but de déterminer l'endroit où le travailleur cotisera à un régime de sécurité sociale²⁷⁷.

Dans les dernières années, certaines compagnies aériennes telles que Vueling, Ryanair et EasyJet, ont fourni aux autorités françaises des certificats de détachement frauduleux dans l'optique de réduire des coûts de charges sociales, en affirmant que leur PN était basé en Angleterre ou Espagne, au lieu de la France, véritable base d'affectation²⁷⁸. Fait intéressant à noter, Ryanair ne base aucun personnel navigant en France depuis 2011, soit depuis le jugement correctionnel²⁷⁹ où Ryanair fut reconnu coupable de « travail dissimulé », d'entrave à la formation d'une association de travailleurs ainsi que de représentation syndicale et d'emploi « illégal » de personnel navigant pour les pratiques de l'entreprise face à une

²⁷³ Décret n° 2006-1425 du 21 novembre 2006 relatif aux bases d'exploitation des entreprises de transport aérien et modifiant le code de l'aviation civile, JO, 23 novembre 2006, 17570.

²⁷⁴ *Ibid*, art 1 (« Une base d'exploitation est un ensemble de locaux ou d'infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle. Au sens des dispositions qui précèdent, le centre de l'activité professionnelle d'un salarié est le lieu où, de façon habituelle, il travaille ou celui où il prend son service et retourne après l'accomplissement de sa mission. ») ; Savary, *supra* note 267 à la p 71.

²⁷⁵ CE, Directive 96/71/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, [1996] JO, L 18/1. [Directive 96/71]

²⁷⁶ *Ibid* art 1(3) ; Jorens, *supra* note 7 à la p 44.

²⁷⁷ Directive 96/71, *supra* note 282 art 1(3) ; Jorens, *supra* note 7 à la p 44.

²⁷⁸ *Ibid*. (les charges sociales françaises peuvent correspondre à 50% du salaire, tandis que celles espagnoles et britanniques, respectivement 36,6% et 13,8%)

²⁷⁹ Trib gr inst Aix-en-Provence, 2 octobre 2012, (2013) Rec 12/896; CA Aix-en-Provence, 4 avril 2014, (2014) n° 14/00129.

centaine de pilotes basés à Marignane. L'entreprise fut alors contrainte de payer 8 936 116,14 € d'amendes à divers organismes syndicaux et nationaux²⁸⁰.

2.1.2 L'exemple de Primera Air et la délocalisation des entreprises et du personnel navigant au sein de l'Union européenne

L'exemple de Primera Air met en exergue les conséquences de la mobilité des entreprises au sein d'une Union européenne inégale en matière de droit social et du travail. De 2003 à 2014, Primera Air fut d'abord un transporteur nolisé islandais puis danois, avant que son certificat d'exploitation soit transféré et que l'entièreté de sa flotte soit immatriculée à sa filiale lettonne Primera Air Nordic. En vertu du droit communautaire européen et de son ciel unique, cette compagnie aérienne effectue encore à ce jour les mêmes liaisons qu'elle effectuait avant 2014, offrant des liaisons entre Keflavik, Copenhague, Stockholm, Oslo, Paris, Nantes, Lyon, et quelque 80 autres destinations²⁸¹.

Depuis 2014, date du déménagement de l'entreprise, une hausse du nombre de travailleurs sous des contrats de travail atypique fut remarquée, où les équipages sont depuis embauchés par l'agence « Flight Crew Solutions ». En 2012, date de l'entrée en vigueur du règlement européen concernant la coordination sociale entre États membres, les pilotes, alors travailleurs autonomes recrutés par l'agence de placement, durent payer des cotisations sociales à la hauteur de 22 % au Danemark ou en Suède, leur lieu de résidence. Au moment du renouvellement de contrat, non seulement Primera Air ne prit pas en compte cette nouvelle charge fiscale pour les travailleurs, mais offrit des conditions de travail nettement inférieures,

²⁸⁰ *Ibid.*, à la p 35.

²⁸¹ « AOC Shopping, Social Dumping & Atypical Aircrew Employment, Primera Air » *European Cockpit Association*, (13 mars 2015) en ligne: <www.eurocockpit.be/sites/default/files/primera_air_aoc_shopping_information> à la p 1.

forçant les travailleurs à s'organiser en syndicat. Le transporteur refusa de négocier avec le *Swedish Pilot Union* (SPF), occasionnant par la même occasion une grève en mai 2014, qui se solda en la signature d'un accord. En juillet de la même année, le transporteur annonça la cessation des contrats danois et suédois, en raison de l'ouverture de la filiale lettone. Depuis novembre 2014, les vols à partir de Stockholm sont effectués par du personnel navigant basé à Riga, équipages constitués en partie des mêmes travailleurs embauchés à des conditions de travail moindres²⁸².

On estime que la raison du déménagement n'était pas totalement étrangère à l'organisation des travailleurs en syndicats et charges sociales élevées demandées par ces États scandinaves²⁸³. En outre, un problème que soulève la délocalisation des entreprises telles que Primera Air a trait au manque de contrôle des autorités compétentes lorsqu'il s'agit du respect du droit social, ou des normes de sécurité en matière d'aviation civile. Depuis le déménagement de Primera Air, le contrôle sur l'entreprise est effectué par les autorités lettonnes. Or, celles-ci manquent de ressources et sont dirigées principalement sur Air Baltic, transporteur traditionnel dont les activités commerciales sont situées à Riga²⁸⁴.

Bref, l'absence de directives claires et adéquates de la Commission européenne reflétant la réalité professionnelle du personnel navigant quant à la notion de base d'affectation a pour conséquence la continuation des phénomènes de la multibase et de la base flottante. Les critères d'établissement de la base d'affectation demeurent ambigus et ne reflètent que partiellement la réalité des travailleurs mobiles de l'industrie de l'aviation civile. Le caractère administratif tel que défini et déterminant dans la notion de base permet l'optimisation fiscale et sociale des entreprises, au détriment des travailleurs, comme nous le montrerons dans les

²⁸² *Ibid* à la p 4.

²⁸³ *Ibid* à la p 1.

²⁸⁴ *Ibid* à la p 2.

prochaines pages²⁸⁵. Pour le moment, la Commission a mis en place un observatoire sur les conditions d'emplois du secteur, en concomitance avec les États membres et autres entités intéressées. À terme, la Commission s'engage à clarifier les dispositions relatives au droit du travail pour les « travailleurs mobiles », fait sous forme de publications offrant des lignes interprétatives²⁸⁶. Or, comme le soulèvent les entités syndicales impliquées dans ces questions, le problème juridique entourant le caractère atypique des relations de travail n'est pas limité à une question interprétative de la législation existante ; elle met plutôt en lumière la désuétude ainsi que le manque de réglementation et de protection pour les travailleurs mobiles. Les conséquences de la fragmentation et la délocalisation de la force de travail ne sont pas uniquement individuelles, ils sont également organisationnels. En effet, parce que les organisations syndicales se développent traditionnellement au sein d'une entreprise située dans un lieu particulier, la délocalisation des travailleurs a pour effet de rendre difficile la syndicalisation.

2.2. Les contrats de travail atypiques

La conjoncture politico-économique des années sombres que composa le début du millénaire légitima la mise en route des plans de restructuration de nombreuses compagnies aériennes, se soldant de façon générale pour les travailleurs par des mises à pied massives, des diminutions salariales et le recours à la sous-traitance²⁸⁷. Même si les chiffres démontrent que le trafic aérien connut une croissance moyenne de 3 % par année entre 1993 et 2013, le nombre d'emplois liés au secteur est demeuré stable²⁸⁸. On explique ces chiffres par une importante hausse de productivité de la part du personnel navigant. En fait, les statistiques

²⁸⁵ Savary, *supra* note 267 à la p 72.

²⁸⁶ *Ibid* à la p 66.

²⁸⁷ BIT 2012, *supra* note 149 à la p 5.

²⁸⁸ Geraint Harvey et Peter Turnbull, «Evolution of the Labour Market in the Airline Industry due to the Development of the Low Fares Airlines (LFAs)» (2014) Fédération européenne des travailleurs des transports et Commission européenne Document de travail 0814 à la p 2.

révèlent une augmentation moyenne de 43 % de la charge de travail par travailleur par passager²⁸⁹. Il est possible de remarquer que cette productivité est particulièrement élevée dans les low cost, où par exemple, en 2011, Ryanair transporta 9000 passagers/employé, alors qu'Air Lingus, compagnie aérienne irlandaise optant pour un modèle traditionnel, en voyagea 2700/employé²⁹⁰.

Depuis l'achèvement du ciel unique européen, il est possible d'observer d'importants changements dans l'environnement social et du travail en aviation civile liés à la précarisation des professions du personnel navigant, qui vont du travail autonome, aux contrats « zéro-heures », à la sous-traitance, en passant par le *pay-to-fly*.

2.2.1. Le travail autonome et le recours aux agences de placement de personnel

Depuis la libéralisation de l'économie européenne, le marché du travail en est devenu un paneuropéen, contrairement au droit qui le protège. Ceci eut notamment pour conséquence le recours de plus en plus fréquent aux contrats de travail atypiques au sein des entreprises aériennes²⁹¹. Bien qu'il n'y ait aucune uniformité juridique entre les États, il est possible d'affirmer que le droit du travail dans les juridictions européennes ne reconnaît que deux statuts de travailleur ; autonome ou salarié. Cette dichotomie dicte le type de régime social et les protections dont le travailleur peut jouir, où traditionnellement, les travailleurs salariés profitent d'une plus grande protection des États que les travailleurs autonomes²⁹². Une nouvelle réalité a toutefois émergé ces dernières années dans les relations de travail, où certaines compagnies aériennes tendent à avoir recours à de faux travailleurs indépendants,

²⁸⁹ *Ibid.*

²⁹⁰ *Ibid.*

²⁹¹ *Jorens, supra note 7 à la p. 19*

²⁹² *Ibid* à la p 20.

dans l'optique de l'exonération de charges sociales, patronales et fiscales. Or, ces travailleurs connaissent le même lien de subordination vis-à-vis de l'entreprise qu'aurait un salarié.

Cette situation problématique tire racine de l'ambiguïté de la notion de travailleur autonome, au sein du droit communautaire européen, ayant pour effet la difficulté de départir le vrai du faux statut d'emploi. En étudiant le cadre juridique en la matière, on remarque que la Commission européenne offre une définition somme toute claire de la notion de « salarié » qui correspond à un travailleur qui « entreprend un travail réel et effectif sous la direction d'une autre personne et pour lequel [il] est rémunéré »²⁹³. Par ailleurs, le lien de subordination entre le travailleur et l'entreprise est évoqué dans les directives 2014/67/UE²⁹⁴ et 96/71/CE²⁹⁵. Celles-ci constituent encore à ce jour le cadre juridique principal relatif aux travailleurs détachés. Le problème réside dans le flou juridique lié à la notion de « réel et effectif » et de lien d'emploi avec une entité. Or, les transporteurs ayant recours aux faux indépendants exploitent celui-ci en employant leur personnel navigant par des agences de placement. Il est par ailleurs fréquent d'observer plus de quatre intermédiaires entre le travailleur et le transporteur, ayant pour conséquence de brouiller l'effectivité du lien d'emploi entre les parties²⁹⁶.

²⁹³ Savary, *supra* note 267 à la p 72 ; COM (2002), *supra* note 120.

²⁹⁴ CE, Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) no 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur, [2014] JO, L 159/1 art 4.

²⁹⁵ CE, Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, [1996] JO, L 18/1 art 1, 3.

²⁹⁶ Jorens, *supra* note 7 à la p 39 (La France et l'Allemagne ont par ailleurs prévu dans son cadre juridique est dispositions claires quant à la notion de travailleur autonome ou indépendant, qui est défini par la notion de subordination qui existe entre l'entreprise et le travailleur. À cet effet, les pénalités sont grandes pour les employeurs qui déclarent un statut frauduleux de leurs salariés. Par ailleurs, la Cour de cassation française a eu recours à ces directives afin de confirmer les allégations pour travail dissimulé de deux *low cost*, Vueling et EasyJet, en 2014. Cette clarté juridique n'est par contre pas généralisée en Europe); Jorens, *supra* note 7 à la p 72.

Afin d'illustrer ces propos, il est aisé de remarquer que le type de travail autonome employé par Ryanair ne répond pas complètement aux critères dictés par le droit communautaire. Dans ce cas, c'est le transporteur qui détermine unilatéralement les rotations du personnel navigant, et les entreprises de location de personnel lui fournissent de la main-d'œuvre de façon exclusive²⁹⁷. Celles-ci sont par ailleurs généralement situées dans les îles anglo-normandes, montage qui profite grandement à Ryanair, qui peut alors rémunérer ce personnel navigant à des salaires bruts comparables aux salaires nets de leurs homologues des autres compagnies aériennes, tout en s'exonérant des charges fiscales et sociales²⁹⁸. Les économies faites par ces tours de passe-passe juridiques demeurent donc dans les coffres de l'entreprise, tout en précarisant la situation sociale des travailleurs et en les exposant à diverses sanctions du fisc des États dans lesquels ils habitent véritablement. À cet effet, en 2016, les autorités compétentes allemandes firent une étude du type de travail autonome exploité par Ryanair pour le personnel navigant basé en leur sol. Les pilotes se virent contraints de payer de fortes amendes en raison de l'accusation du refus volontaire du non-paiement de sommes dues à l'État pour le régime de protections sociales²⁹⁹. En réaction à cette enquête, l'entreprise a dès lors modifié ses pratiques pour les pilotes allemands, en les affiliant par un contrat d'une durée de cinq ans à une nouvelle entreprise, BlueSky, qui prélève depuis cette date les cotisations fiscales à la source³⁰⁰.

Concrètement, le problème dans le travail autonome tel qu'exploité par des *low cost* comme

²⁹⁷ Jorens, *supra* note 7 à la p 35.

²⁹⁸ Bizet *et al.*, *supra* note 157 à la p. 45.

²⁹⁹ Derek Evans, « Ryanair to employ German-based pilots through Dublin firm » *The Irish Times* (16 septembre 2016) en ligne: <<https://www.irishtimes.com/business/transport-and-tourism/ryanair-to-employ-german-based-pilots-through-dublin-firm>>

³⁰⁰ *Ibid*; AFP, « Ryanair pourrait très prochainement connaître sa première grève de pilotes » *Le Figaro* (14 décembre 2017) en ligne : <www.lefigaro.fr/social/2017/12/12/20011-20171212ARTFIG00246-ryanair-pourrait-tres-prochainement-connaître-sa-première-grève-de-pilotes>; Patrick Anspach, « Ryanair reconnaît un syndicat de pilotes pour éviter la grève » *L'Écho [Bruxelles]* (15 décembre 2017) en ligne: <www.lecho.be/entreprises/aviation/Ryanair-reconnait-un-syndicat-de-pilotes-pour-eviter-la-grève>

Ryanair réside dans le fait que l'organisation et les heures travaillées dépendent exclusivement de l'opérateur. Par ailleurs l'entreprise conserve un pouvoir de coercition et de discipline sur le personnel, pour qui les conditions de rupture de contrat sont strictes³⁰¹. En 2015 en Europe, une étude estimait que 92 % du personnel navigant ayant un statut de travailleur indépendant n'avaient aucun contrôle sur les horaires et sur la quantité d'heures volées³⁰². À partir des résultats de celle-ci³⁰³, il est possible de constater qu'environ le cinquième (22 %) des répondants s'identifiant comme étant des travailleurs autonomes se disent satisfaits du contrat et de leurs conditions de travail, alors que le chiffre s'élève à 86 % lorsque des travailleurs embauchés directement par leur employeur sont sondés³⁰⁴. Ceci est explicable en grande partie par la précarisation des emplois et l'intensification du travail, dans le but pour les entreprises d'obtenir une meilleure productivité et très grande flexibilité de la part du personnel navigant³⁰⁵. Conséquemment, on estime qu'environ la moitié des emplois du personnel navigant technique de Ryanair sont considérés comme étant précaires, en raison de leur lien d'emploi avec le transporteur³⁰⁶.

Bref, le recours à des travailleurs autonomes embauchés par des firmes de placement de personnel est une pratique de plus en plus observée chez les transporteurs *low cost*. Elle permet aux entreprises de jouir d'une grande flexibilité par le recours à du personnel navigant qualifié en fonction des besoins, au gré des saisons. À l'heure actuelle, la réglementation européenne ne prévoit aucune disposition claire relative à ce type de relation d'emploi. Celle-

³⁰¹ *Jorens, supra* note 7 à la p 41 (le travailleur doit donner trois mois de préavis à l'entreprise pour cessation de contrat)

³⁰² *Bizet et al. supra* note 157 à la p. 58

³⁰³ *Jorens, supra* note 7 à la p 42.

³⁰⁴ *Ibid* à la p 36.

³⁰⁵ *Ibid* à la p 37.

³⁰⁶ *Ibid* (on compte 28 % de ceux-ci qui seraient des travailleurs indépendants alors que seulement 34 % des pilotes ont un lien d'emploi direct avec l'entreprise, contre 11 % de temporaire et 8 % « autre ». Par ailleurs, Norwegian Air International privilégie les travailleurs via des agences de location de personnel à la hauteur de 63 % de ses effectifs de personnel navigant technique)

ci constitue une compétence étatique et varie d'un État membre à l'autre³⁰⁷. Le recours à la contractualisation du personnel navigant par l'entremise de firmes de placement de personnel représente un réel défi juridique, en raison de l'ambiguïté qu'elle soulève, attribuable à l'internationalisation des contrats de travail, tout en plaçant le travailleur dans une position précaire, en raison du déracinement et par la complexité juridique et sociale de son statut³⁰⁸.

2.2.2. La non-reconnaissance syndicale

Dans un autre ordre d'idées, le droit à la représentation syndicale constitue une liberté fondamentale au sens de la Convention n° 87³⁰⁹, dont tous les États occidentaux sont parties et ont intégré ses principes au sein de leur cadre juridique. Or, tel qu'évoqué précédemment, le caractère atypique du cadre de droit du travail irlandais et de la jurisprudence qui l'entoure transparaît particulièrement en cette matière.

Afin d'illustrer ces propos et de bien saisir les particularités du cadre juridique irlandais en cette matière, il est pertinent d'étudier la dernière décision de la Cour Suprême irlandaise relativement à la représentation syndicale des pilotes de Ryanair³¹⁰. En 2004, afin de remplacer sa flotte de Boeing 737 série 200 vieillissante par des 737 série 800 à la fine pointe de la technologie de l'époque, le transporteur contraint ses pilotes à payer 15 000 euros de formation sur type afin de se requalifier sur la nouvelle version de l'aéronef³¹¹. Ce montant

³⁰⁷ *Jorens*, *supra* note 7 à la p 37.

³⁰⁸ *Ibid* à la p 39.

³⁰⁹ Convention n°87, *supra* note 205 art 2.

³¹⁰ Bien que nous savons que Ryanair s'engage désormais à reconnaître et négocier avec différents syndicats, il demeure avantageux de mettre en lumière ce jugement en raison du poids jurisprudentiel qu'il représente.

³¹¹ Il est important de noter que les pilotes sont formés sur chacun des types d'aéronefs volés et qu'en raison des grandes différences de systèmes entre les deux séries, l'entreprise devait s'assurer qu'ils soient qualifiés sur le nouvel aéronef ; Michael Doherty, « Ryanair ruling serious for Labour Court role », *The Irish Times* (février 2007), en ligne : < <https://www.irishtimes.com/opinion/ryanair-ruling-serious-for-labour-court-role>>.

fut rapidement jugé excessif par ceux-ci. En guise de contestation, un groupe de ces pilotes de Dublin signèrent une lettre destinée à l'entreprise dans laquelle était écrit que le montant réclamé par l'entreprise dépassait le revenu annuel net de ces travailleurs et que l'imposition de la décision du paiement d'un tel changement d'appareils sans consultation auprès des travailleurs était considérée comme frustrante et injustifiée en raison de la menace de la perte d'emploi en cas de non-paiement de la somme réclamée³¹². Parce que certains pilotes étaient membres de l'*Irish Airline Pilots Association* (IALPA), le syndicat tenta d'amorcer une négociation collective avec Ryanair, sans véritable succès. Suite à cet échec, le syndicat plaça une plainte formelle au *Labour Court*, qui rendit une décision contraignant Ryanair à négocier de bonne foi avec cet organe syndical. Parce que foncièrement contre le principe de la négociation syndicale, l'entreprise porta alors la cause en appel, se défendant de ne pas entreprendre de négociation avec des représentants de ses salariés. En effet, à cette date, Ryanair négociait exclusivement avec les *Employee Representative Committees* (ERC), comités composés de travailleurs mis sur pied par le transporteur.

Le *Labour Court*, en raison de la nature de l'ERC et des consultations (surnommées les *Town Hall Meetings*), décréta que la négociation collective engendrée par l'entreprise ne constituait pas en soi une forme de consultation valable au sens de la Loi³¹³. En février 2007, la Cour Suprême irlandaise rendit un jugement dans l'affaire opposant Ryanair, le *Labour Court* et l'*Irish Municipal Public and Civil Trade Union* (IMPACT), renversant le jugement initial pour faute de preuves, établissant que l'ERC était un organe à vocation consultative³¹⁴. En effet, en vertu du *Trade Union Act* de 1941³¹⁵, il était dans le droit de l'employeur de refuser

³¹² *Ryanair v The Labour Court*, [2007] IESC 377/05 à la p. 21 [*Ryanair v Labour Court*]

³¹³ *Ibid* à la p 31.

³¹⁴ *Ibid* aux pp 31, 42, par 1, p 43 par 3 (L'Irish Airline Pilot Association (IALPA) est une filiale de l'IMPACT) ; *Industrial Relations (Amendment) Act* LR Ir 2001 art 2(1) ; *Industrial Relations (Miscellaneous Provisions) Act* LR Ir 2004.

³¹⁵ *Trade Union Act* LR Ir 1941 sec 6H(3).

de négocier avec un syndicat, à condition qu'une négociation de bonne foi soit intentée avec un groupe de travailleurs³¹⁶. En effet, le cadre juridique irlandais permet à un syndicat reconnu de représenter un groupe de travailleurs dans l'éventualité où le *Labour Court* est saisi et que l'employeur refuse de reconnaître un syndicat dans son organisation. Il est à noter que la définition de la négociation collective comprise dans l'*Industrial Relations (Amendment) Bill*³¹⁷ de 2015 se lit encore à ce jour comme étant un engagement volontaire face à la négociation entre syndicats et employeurs³¹⁸. Or, cette loi est interprétée de façon à contraindre les entreprises à engager des négociations avec leurs travailleurs (*excepted bodies*)³¹⁹. Si elles s'y conforment, les syndicats impliqués ne peuvent faire valoir leurs privilèges de négociation³²⁰. Bien que cette loi récente représente une grande avancée dans

³¹⁶ À cet effet, voir *Bacik*, *supra* note 210 (l'amendement à l'*Industrial Relations Act* de 2001 prévoit que le Tribunal du Travail (*Labour Court*) peut rendre une décision juridiquement contraignante sur la rémunération et les conditions de travail dans les cas où un employeur refuse de reconnaître un syndicat. Toutefois, la Cour ne peut contraindre un employeur à reconnaître ledit syndicat. La racine ce principe réside dans la jurisprudence irlandaise. Dans l'arrêt *Abbott and Whelan v ITGWU and the Southern Health Board* (1982) 1 JISLL 56, le juge reconnaît le droit constitutionnel d'être partie et représenté d'un syndicat. Il ajoute qu'il n'est d'aucune façon la responsabilité de l'employeur de négocier avec quelconque organisation)

³¹⁷ *Industrial Relations (Amendment) Act 2015 (27/2015)*, s. 27, S.I. No. 329 of 2015

³¹⁸ Doherty, Michael. « Engagements, Unions and the Law: the 'Re-boot of' Collective Bargaining in Ireland – Human Rights in Ireland » (2015), en ligne : Human Rights in Ireland [*Doherty 2015*] (l'utilisation du terme « volontaire » revêt un caractère incertain et porte à interprétation. Cette terminologie n'a pas d'égal ailleurs et devrait être omise, selon Michael Doherty, Professeur de droit à Maynooth Universit. Il affirme par ailleurs que la notion de « négociation de bonne foi » entre l'employeur et le syndicat ou l'association de travailleurs devrait être prévue dans la loi.)

³¹⁹ *Industrial Relations (Amendment) Act 2015 (27/2015)*, s. 27, S.I. No. 329 of 2015 (1)(B) (« For the purposes of this Act, ' excepted body to which this Act applies ' means a body that is independent and not under the domination and control of an employer or trade union of employers, all the members of which body are employed by the same employer and which carries on engagements or negotiations with the object of reaching agreement regarding the wages or other conditions of employment of its own members (but of no other employees) »)

³²⁰ *Doherty 2015*, *supra* note 319 (dans le jugement émis en 2007, l'entreprise basait sa défense en affirmant avoir négocié avec ses travailleurs, via l'*Employee Representative Councils*, organe créé et contrôlé par l'entreprise, selon l'IALPA. La section 23 de la nouvelle loi donne le mandat au *Labour Court* de déterminer l'indépendance de ce genre d'organe. L'entreprise est également soupçonnée d'intimidation sur des travailleurs souhaitant se pourvoir de la loi. Des dispositifs ont été mis en place pour garantir l'anonymat aux plaignants (Amendement au *Unfair Dismissal Act* de 1977).)

le droit du travail irlandais, il demeure que certains aspects de celle-ci laissent place à une interprétation en faveur des entreprises refusant la négociation syndicale³²¹.

2.2.3. Les contrats zéro-heure

Un contrat zéro-heure est une réalité prévue dans certains cadres juridiques, notamment en Irlande et en Grande-Bretagne, qui comme son nom l'indique, ne garantit aucun minimum d'heures travaillées pour le salarié. Dans le secteur de l'aviation civile, ils consistent en l'octroi de la liberté au transporteur d'assigner des heures de vol au personnel navigant, rémunéré à l'acte. Afin de saisir les implications d'un tel type de contrat sur les conditions salariales de ces travailleurs, il est primordial de comprendre que de façon générale au sein de l'industrie. Un membre d'équipage reçoit une rémunération que pour certaines heures pour lesquelles il est en devoir ; son salaire est généralement calculé à partir du moment où l'appareil est en mouvement, jusqu'à son arrêt complet à destination³²². En effet, le personnel navigant, en raison de la nature de son travail, est sommé de se présenter avant son vol afin d'y faire sa préparation (breffage avec le reste de l'équipage, vérifications de sécurité, préparation de vol, etc.), heures pour lesquelles le travailleur n'est pas nécessairement rémunéré, selon de son contrat de travail.

Dans un autre ordre d'idées, les contrats zéro-heures permettent de n'offrir aucune rémunération si aucune heure de travail n'est prévue. Si l'on prend pour exemple le PN de

³²¹ *Bacik, supra* note 210 (Le problème est également systémique, où le Bureau d'inspection irlandais chargé de l'application du droit du travail est sous-employé et n'agit que de façon réactive, soit à condition de la réception de plaintes)

³²² De façon générale, le calcul des heures payées est fait du recul de l'appareil à la pose des cales à destination. Ceci signifie que pour une journée typique en devoir, on pourrait compte environ 1h30 de temps en devoir non rémunéré.

Ryanair, on constate que les travailleurs volent environ 900 h par an, soit le maximum permis par la réglementation européenne. Toutefois, si l'on se penche sur la répartition des heures de vol, on constate que le personnel navigant ne travaille que 9 mois par an, les trois autres mois étant sans salaire, selon les besoins opérationnels reflétant les périodes de basse saison. Évidemment, ce type de contrat précarise grandement les conditions de travail du personnel navigant, considérant que le zéro-heure ne permet pas l'octroi de vacances payées, de congés maladies ou maternité, mais pourrait surtout avoir de grands impacts sur la sécurité des vols en raison du fait que le personnel navigant pourrait être tenté de se présenter au travail sans y être apte³²³.

2.2.4. Le *Pay-to-fly*

Le *Pay-to-fly* constitue une pratique de plus en plus répandue chez les travailleurs de l'aviation civile, principalement chez les pilotes. Elle consiste à exiger de la part du transporteur du paiement d'honoraires ou de coûts de formation pour un certain nombre d'heures de vol, en échange pour le travailleur d'agir en tant que personnel navigant technique (commandant second) sur un vol commercial. En d'autres termes, le travailleur paie le transporteur pour travailler. Du côté du travailleur, on explique le recours à cette pratique par la volonté pour un détenteur d'une licence de pilote commercial d'acquérir une expérience de travail nécessaire à son avancement professionnel³²⁴. Cette situation est particulièrement préoccupante du fait qu'elle touche principalement les jeunes pilotes, qui voient leur condition socio-économique fortement précarisée considérant que le paiement d'un travail s'ajoute aux coûts élevés de la formation professionnelle³²⁵. Aussi, on remarque

³²³ *Harvey et Turnbull, supra* note 289 à la p 5.

³²⁴ L'expérience de travail pour un pilote commercial est calculée en nombre d'heures de vol. La quantité d'heures obtenue est directement proportionnelle à l'avancement professionnel de l'individu.

³²⁵ Eagle Jet International, « EASA CRJ 700/900 Type Rating + 500 Hours CRJ 700/900 FO With Salary After Passing Line Check + Employment with Same Partner Airline = 39,900€ » en ligne: <<http://www.eaglejet.net/>>

une tendance grandissante de transporteurs à exiger de leur personnel navigant de déboursier pour les frais de formation qui varie entre 2 500 à 13 000 euros, selon la profession³²⁶.

Il est important de souligner que le *pay-to-fly* est illégal en France et est fortement décrié par les différents syndicats représentant le personnel navigant technique. Cette pratique est perçue comme étant dangereuse pour la sécurité aérienne, notamment en raison de l'inexpérience du candidat et du fait qu'aucune évaluation préalable n'est généralement nécessaire pour occuper ce type d'emploi³²⁷. Cette pratique soulève non seulement des préoccupations de nature éthique, mais pose un questionnement relatif à la sécurité aérienne. En effet, le fait de payer pour obtenir un emploi dans le but d'accumuler des heures de vol représente non seulement une forme d'exploitation financière, mais aussi un conflit d'intérêts en ce qui a trait à l'indépendance et la transparence du pilote face à la sécurité aérienne. Bien que marginale dans son ensemble, cette forme atypique d'emploi est de plus en plus fréquente chez les transporteurs *low cost*.

Également, il est possible de remarquer une hausse de la pression faite sur le personnel navigant par les entreprises, évaluées conformément à une série de paramètres de nature opérationnelle dans une optique de réduction de coûts, en exonérant les considérations relatives à la sécurité aérienne. Ainsi, des transporteurs classent leurs pilotes en fonction de leur « performance », c'est-à-dire en fonction de facteurs tels que le nombre de départs à

(un permis de pilote professionnel peut coûter jusqu'à 100 000€. De plus, une entreprise comme EagleJet demande 39 500€ pour une formation et un emploi sur un CRJ 700/900. Une expérience similaire peut valoir jusqu'à 50 000€ dans d'autres entreprises) ; European Cockpit Association, « Stop Pay-to-fly » (23 novembre 2016) en ligne : <<https://www.eurocockpit.be/campaign/stop-pay-fly>> [ECA 2016] (Le candidat sera rémunéré suite à ses heures payées, mais un emploi au sein de l'entreprise n'est pas garanti)

³²⁶Jorens, *supra* note 7 à la p 41 (cette formation est obligatoire et ne comprend qu'une « adaptation » à l'entreprise. Il est à noter que les coûts de licences et de formation techniques ne sont pas compris dans les montants indiqués. On estime que ces formations représentent 3% du chiffre d'affaires de Ryanair).

³²⁷ ECA 2016, *supra* note 325.

l'heure ou la consommation de carburant. Ces données sont alors compilées et analysées de sorte que les PNT ayant les résultats les plus faibles peuvent voir leur contrat non renouvelé³²⁸. Cette pratique fut récemment liée à la demande d'atterrissage d'urgence de trois avions de Ryanair en Espagne en raison du manque de carburant³²⁹.

D'autre part, la santé du personnel navigant est intrinsèquement liée à la sécurité aérienne³³⁰. On remarque que le nombre de pilotes allant travailler sans être aptes à le faire a augmenté, en raison du non-paiement de congés de maladie, notamment à cause des dispositions comprises au sein des divers types de contrats atypiques³³¹. Conséquemment, il est enfin important de soulever les préoccupations quant à la santé mentale du personnel navigant. On peut prétendre que la précarisation des emplois peut être source d'un grand stress et alimenter une détresse psychologique. L'écrasement du Airbus 320 de Germanwings dans les Alpes-de-Haute-Provence en France du 24 mars 2015 est préoccupant en ce sens. Le rapport d'enquête souligne non seulement l'absence de test psychologique lié à l'obtention du certificat médical nécessaire à la validité de la licence de pilote, mais également l'insécurité des PNT face à la validité de leur licence, étroitement liée à l'emploi occupé. Dans ce cas précis, ce pilote avait payé une formation sur type chez *Lufthansa Training* qui lui avait coûté environ 60 000 € et dont il avait contracté une dette de 41 000 €³³². Les conclusions de

³²⁸ European Cockpit Association, «Ryanair metamorphosis? Hardly possible » (14 novembre 2016) en ligne : <<https://www.eurocockpit.be/news/ryanair-metamorphosis-hardly-possible>>.

³²⁹ Jerome Reilly, « Three Ryanair mayday calls go out on same day » *The Independent [de l'Irlande]*(12 août 2012) en ligne: <www.independent.ie/irish-news/three-ryanair-mayday-calls-go-out-on-same-day> (En raison des conditions météorologiques, les aéronefs devaient faire diversion vers d'autres aéroports que ceux prévus. Or, ces appareils n'avaient que le minimum requis et durent déclarer « Mayday ».)

³³⁰ *BIT 2012*, *supra* note 149 à la p 28.

³³¹ *Ibid.*

³³² France, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, *Rapport d'accident du 24 mars 2015 à Prads-Haute-Bléone (Alpes-de-Haute-Provence, France) du Airbus 320-211 immatriculé D-AIPX opéré par Germanwings* Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile à la p 17 (mars 2016) (« The copilot had had to pay 60,000 € to finance his part of the costs of his training at LFT [Lufthansa]. He had taken out a loan for about 41,000 € to do so. A Loss-of-License (LOL) insurance contracted by Germanwings existed and would have provided the copilot with a one-time payment of 58,799 € in case he had

l'enquête révélèrent que ce pilote avait un historique de troubles de santé mentaux et vivait un épisode dépressif au moment de ce vol. S'il avait fait part de sa situation à un professionnel médical, celui-ci aurait suspendu son permis de vol. Or, l'invalidité de sa licence aurait occasionné la perte de son emploi et aurait placé ce travailleur dans une très grande précarité financière en raison des dettes accumulées au cours de ses formations.

D'autre part, les normes en matière de sécurité sont dictées par les directives au niveau européen. Par exemple, les normes en matière de temps en devoir sont comprises dans la Directive 2000/79/EC³³³ qui fut le résultat d'une négociation tripartite entre représentants de compagnies aériennes, syndicales et étatiques. Pour répondre à l'Annexe 19³³⁴ de l'OACI effective depuis 2013 et afin de se conformer avec le Règlement n° 376/2014³³⁵, les exploitants européens se doivent de se doter d'un système de gestion de la sécurité qui correspond à un moyen d'améliorer la sécurité des pratiques entourant l'aviation civile. En effet, ce système devrait en être un qui encourage les travailleurs de l'industrie à rapporter des situations pouvant avoir un impact direct ou indirect sur la sécurité aérienne³³⁶. On

become permanently unfit to fly in the first five years of employment. [...] the co-pilot had a loss of licence insurance that would have given him a one-time payment of about 60,000€ which corresponds approximately to his pilot training expenses, but he did not have any additional insurance covering the risk of loss of income resulting from unfitness to fly.») ; *Ibid* à la p 70 (Germanwings prétendait en 2008 que le coût total de formation d'un pilote était de 150 000€).

³³³ CE, *Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en oeuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)*, [2000] JO, L 302/57.

³³⁴ *Normes et pratiques recommandées internationales, Gestion de la sécurité*, Doc off OACI, 198^e session, annexe 19, Doc NU AN 8/3-13/30 (2013) 1.

³³⁵ CE, *Règlement (ue) 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007*, [2014] JO, L 122/18 arts 1, 4, 5.

³³⁶ *Ibid.*

remarque par contre que les conditions de travail précaires alimentent un climat de terreur des travailleurs face à l'entreprise, particulièrement lorsque les travailleurs sont employés sous des contrats à durée déterminée. De fait, ce cadre souffre de la sous-participation de ce personnel, explicable également par une mauvaise compréhension du système de gestion de la sécurité et surtout au manque de confiance envers l'employeur. Sur ce point, un sondage colligeant les données de 1100 pilotes de Ryanair, huit membres du personnel navigant technique sur dix ne croient pas en la transparence et l'ouverture de l'entreprise face à la sécurité³³⁷. Également, la gestion de la sécurité aérienne demeure un secteur d'activité encore sous-développée dans plus de la moitié des compagnies aériennes, où seulement le quart des transporteurs accordent un budget à ce système³³⁸. En raison de la propension marquée des entreprises à constamment réduire les coûts, cette tendance peut être néfaste pour l'approche de gestion de risques liés à la sécurité aérienne.

Enfin, en raison de sa complexité et son caractère transnational, le monde du transport, qu'il soit aérien, terrestre ou maritime, crée des cadres de travail atypiques pour les travailleurs de ces secteurs. Ce faisant, comme ce domaine en est un qui tend à évoluer plus rapidement que le droit, il est possible de croire que le cadre juridique européen devient très rapidement mésadapté à ces nouvelles réalités, laissant de par les différentes failles qu'il contient, libre cours à l'imagination des entreprises en matière d'élaboration d'environnement social et fiscal. Force est de constater que nous assistons depuis quelques années à une dégradation des conditions de travail lié à une guerre commerciale souvent malsaine et ayant des effets néfastes sur la viabilité des bons modèles d'entreprises et sur la sécurité aérienne³³⁹.

³³⁷ Jorens, *supra* note 7 à la p 51.

³³⁸ Roland Müller, Andreas Wittmer et Christopher Drax. *Aviation risk and safety management: methods and applications in aviation organizations*, Cham, Suisse, Springer, 2014 à la p 23.

³³⁹ Jorens, *supra* note 7 à la p XIV.

Somme toute, les conditions de travail du personnel navigant sont diffuses et diffèrent grandement d'une compagnie aérienne à une autre. Le marché de l'emploi est également très différent, en fonction du type d'opération préconisé par une entreprise. Il est à noter qu'une forme atypique de relation de travail n'est pas nécessairement néfaste pour le travailleur. Le problème de la contractualisation du personnel navigant tel que soulevé précédemment réside plutôt dans la recherche constante pour l'entreprise de la réduction de la masse salariale et des conditions de travail, au détriment des salariés. On remarque enfin que les emplois précaires sont majoritairement occupés par de jeunes pilotes moins expérimentés, en raison généralement de leur piètre situation financière, qui les forcent à accepter des conditions salariales peu avantageuses. Le recours de plus en plus fréquent à des bases d'affectation hors de l'UE est un indicateur clair de l'obsolescence du droit européen en cette matière. Il est primordial que le droit européen s'ajuste dans les prochaines années, sans quoi l'aviation civile réitérera le schème de l'industrie maritime : des problèmes évidents de sécurité, d'évasion fiscale et dumping social. Somme toute, bien que le transport aérien est considéré comme faisant partie des milieux du travail où le taux de syndicalisation est le plus élevé dans la population générale, il est toutefois important de noter que ce secteur est souvent associé à un service essentiel, limitant ainsi le droit de grève des travailleurs et leur pouvoir de négociation³⁴⁰.

Par l'absence de politiques et d'énoncés clairs en matière de droit social, on observe un certain laissez-faire de la Commission européenne en cette matière. La Commission entend toutefois faire la promotion d'un dialogue de nature sociale. Or, à ce jour, aucun système ni structure n'ont encore été mis sur pieds, laissant l'impression que la volonté de changement demeure vague³⁴¹. D'ailleurs, elle entend la création d'emplois de qualité et le renforcement de « l'agenda social » dans le domaine de l'aviation civile, sans toutefois évoquer les

³⁴⁰ *BIT 2012, supra* note 149 à la p 27.

³⁴¹ *Savary, supra* note 267 à p 66.

conditions actuelles ni offrir des solutions aux problèmes soulevés dans différents rapports sur le sujet³⁴². Toutefois, comme les questions de nature sociale relèvent de la compétence de droit interne des États membres, le rôle de la Commission européenne se limite à un d'intermédiaire et coordinateur des politiques adoptées au sein États membres³⁴³.

En réaction aux pressions de centrales syndicales transnationales et de quelques études faites à ce sujet, le 16 février 2017, le Parlement européen a adopté d'une forte majorité un texte concernant les stratégies relativement à l'aviation civile pour l'Europe³⁴⁴. Ce texte prend position et somme la Commission européenne et les États membres d'agir et de se positionner contre les nouvelles réalités en matière d'emploi et le dumping social Europe. Ceci a été voté en réaction au rapport concernant le dumping social, présenté en septembre 2016. Le problème réside dans la détermination de la juridiction du travail et sociale applicable pour les travailleurs. Seule une réglementation qui s'assurerait d'une coordination et d'une uniformisation entre les différents systèmes de sécurité sociale pourrait être une piste de solution³⁴⁵. Enfin, le recours de plus en plus fréquent aux pavillons et équipages de complaisance devrait éveiller des considérations en matière de sécurité aérienne, de saine compétition entre transporteurs et du respect des droits de travailleurs³⁴⁶.

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ *Ibid.*

³⁴⁴ *Demellenne, supra* note 245.

³⁴⁵ *Jorens, supra* note 7 à la p XIV

³⁴⁶ *Ibid* à la p XVII.

CONCLUSION

L'internationalisation de la production créa un changement structurel important dans les relations de pouvoir et de production. À partir des diverses vagues de déréglementation amorcées en réponse à l'accélération de la mondialisation, un changement fondamental de la place de l'État dans l'économie mondiale fut perceptible, où celui-ci céda une partie de son influence à des entités économiques. Ces changements altérèrent l'autonomie des États dans le système international³⁴⁷. Par ailleurs, le retrait de l'État dans le secteur de l'aviation civile affecta grandement les rapports de force entre classes et groupes sociaux, où depuis les années 1980, les intérêts des entreprises privatisées et privées capitalistes entrent en relation, sinon en conflit, avec ceux des travailleurs³⁴⁸. Au sein de l'Union européenne, depuis l'aboutissement du ciel unique européen, chaque brèche dans la réglementation ou flou juridique peut être exploité par une entreprise transnationale, facilitée par la mobilité du capital. Les transporteurs, en profitant des politiques de ciels ouverts et du ciel unique européen pour se délocaliser, forcent une reconfiguration de l'autorité étatique et des relations de travail³⁴⁹.

Les défis qu'amènent la mondialisation de l'aviation civile sont donc imposants, principalement en raison de la vitesse à laquelle ce secteur évolue, où le droit peine à rattraper les nouvelles réalités émergentes de la déréglementation et de la libéralisation du secteur. Ce constat est explicable entre autres par le changement de la perception de l'aviation civile par les gouvernements depuis quelques décennies, où le secteur est vu désormais comme étant un moyen d'accès à la compétitivité économique et non plus comme une preuve de leur

³⁴⁷ *Strange 1994, supra* note 154 à la p 212.

³⁴⁸ *Strange 2015, supra* note 11 à la p 156.

³⁴⁹ *Harvey et Turnbull 2015, supra* note 266 à la p 308

puissance à l'étranger, ni comme une activité économique nationale viable. Conséquemment, la classification de ce droit changea au même moment, où il fut traité sous l'aspect du droit des transports, ou de droit économique, toujours dans l'optique de la soumission du secteur au libre-marché.

Nous vîmes également qu'au sein de l'Union européenne, rarement sont abordées les questions relatives aux conditions de travail du personnel navigant, de la sécurité des membres d'équipage et de celles des passagers en découlant. Pourtant, ces lacunes cachent des problèmes réels dans ce secteur, magnifiés par l'augmentation effarante de la compétition et de la pression toujours à la baisse du prix du billet d'avion. Ces craintes sont par ailleurs partagées entre différents acteurs de l'industrie, transporteurs, syndicats, États, organisations régionales et internationales. Elles résident principalement dans les faits que la libéralisation et la soumission de l'aviation civile au libre-marché pourrait pousser les transporteurs à prendre des raccourcis qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité. Cette peur est en partie fondée. Comme l'OACI et les gouvernements sont responsables d'élaborer et d'appliquer des normes et d'assurer des minimums en matière de sécurité aérienne, il serait faux de croire que les normes en cette matière sont moins rigides qu'avant la déréglementation. Or, si la sécurité aérienne devait être remise en question, nous avons mis en relief que les facteurs humains devraient être la principale source de préoccupation, responsables de plus de 70 % des accidents et incidents³⁵⁰.

De surcroît, par l'étude de la liste des organisations internationales non gouvernementales participantes aux diverses activités de l'OACI, il est possible de remarquer une faible proportion d'observateurs représentant les travailleurs de l'industrie ; on note davantage

³⁵⁰ É-U, Department of Transportation Federal Aviation Administration, *A Human Error Analysis of Commercial Aviation Accidents Using the Human Factors Analysis and Classification System (HFACS)* (DOT/FAA/AM-01/3) Washington, DC, Office of Aviation Medicine à la p 1.

d'ONG représentant les intérêts d'entités économiques privées³⁵¹. Ce fait n'est sans doute pas étranger aux nouvelles préoccupations triennales de l'Organisation, parues pour la dernière fois en octobre 2016. En effet, du point de vue des travailleurs, le seul élément traité est celui concernant la gestion de la fatigue chez le personnel navigant³⁵². Bien que fléau dans l'industrie en raison du danger qu'elle représente pour la sécurité, les possibles causes de celle-ci ne sont point évoquées. En guise d'exemple, la tendance croissante pour le personnel navigant de demeurer à de grandes distances de sa base d'affectation est explicable entre autres par la délocalisation des travailleurs, mais également du caractère disproportionnel des conditions salariales par rapport au coût de la vie dans les grandes villes où sont généralement situés les aéroports. Conséquemment, ces travailleurs se voient dans l'obligation de parcourir de grandes distances pour se rendre à leur lieu de travail³⁵³, occasionnant fatigue et stress. En outre, comme mentionnée précédemment, la précarisation des emplois apporte un manque d'indépendance face aux transporteurs optant pour la contractualisation du personnel navigant et peut entraîner un stress en raison des pressions vécues dans le but d'une meilleure efficacité en matière de performance de départs à l'heure ou de consommation de carburant.

En raison de l'augmentation de la demande du transport par avion, l'industrie s'inquiète du manque de professionnel navigant technique qui guette le domaine de l'aviation civile dans un avenir rapproché. Dans un communiqué, l'ALPA affirme que cette pénurie, bien que réelle, est évitable et exprime qu'en d'autres termes, ce ne sont pas de pilotes dont il

³⁵¹ OACI, « Organisation pouvant être invitées aux réunions de l'OACI » en ligne : <www.icao.int/about-icao/Pages/FR/Invited-Organizations> (Les ONG pouvant être présentes à titre d'observateurs aux activités de l'OACI sont entre autres le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA).)

³⁵² OACI, *Système de gestion des risques de fatigue*, Doc NU 9966, 2016.

³⁵³ Au sein de l'aviation civile, cette pratique est connue sous le nom de « commuting ».

manquera, mais bien d'individus qui seront prêts à travailler dans les conditions actuelles offertes par l'industrie³⁵⁴. Par ailleurs, en Europe, l'*Eurocockpit Association* regroupant les syndicats européens de pilotes, estime que le taux de chômage chez ce groupe de travailleurs s'approche de 15 %³⁵⁵. Parallèlement, ces dernières années, nous observons un exode de milliers de pilotes à la recherche de meilleures conditions de travail et salariales, notamment en Asie et dans le Golfe persique. Il est également possible de remarquer un grand taux d'abandon de la profession dans les premières années suivant l'obtention de la licence, en raison de mauvaises conditions de travail, de l'épuisement professionnel ou encore de difficulté de conciliation travail-famille. La pénurie de pilotes qualifiés constitue alors une construction des États et de l'industrie, qui détournent l'attention des problèmes structurels actuels et réels. À cet effet, certains transporteurs tentent de faire pression sur l'UE dans le but d'affaiblir les règles quant à l'octroi des licences du personnel navigant et militent pour obtenir l'autorisation d'embaucher des pilotes étrangers pour effectuer des vols intraeuropéens, ce qui est pour l'instant interdit³⁵⁶.

Enfin, la Commission européenne annonça en mars 2018 son intention d'intenter une libéralisation 2.0, qui ouvrirait le ciel européen à plusieurs États tiers³⁵⁷. Elle prévoit également élargir la possibilité à un transporteur européen d'user de « wet lease », ce qui correspond dans l'industrie à la location d'un aéronef avec équipage, à un autre transporteur immatriculé hors de l'UE. En 2017, British Airways usa de ce montage temporairement alors que son personnel navigant commercial entra en grève. Afin de minimiser les impacts commerciaux des actions collectives, une demande fut faite à l'autorité britannique compétente, l'*UK Civil Aviation Authority*, qui approuva la venue de neuf appareils et

³⁵⁴ ALPA, « Future of the Pilot Profession » (2016) en ligne: <www.alpa.org/advocacy/pilot-supply>

³⁵⁵ European Cockpit Association, « Pilot shortage in Europe: Fact or fiction? » (13 mars 2018) en ligne: <www.eurocockpit.be/positions-publications/pilot-shortage-europe-fact-or-fiction>

³⁵⁶ *Ibid.*

³⁵⁷ European Cockpit Association, « Aviation Libéralisation 2.0 » (6 avril 2018) en ligne: <<http://www.eurocockpit.be/news/aviation-liberalisation>>

équipes provenant de Qatar Airways³⁵⁸. S'il est généralisé, ce montage nuira grandement à la viabilité du modèle européen en matière d'aviation civile, où les transporteurs optant pour des modèles d'affaires atypiques seront tentés d'externaliser leur force de travail dans des « paradis sociaux » hors de l'Union européenne.

En bref, les défis des prochaines années en aviation civile en Europe sont immenses et méritent une attention particulière de la part des législateurs. Lorsque nous affirmons que sur certains vols, le passager n'est pas nécessairement l'individu qui débursa le plus pour la réservation de son siège, une grande réflexion s'impose.

³⁵⁸ European Cockpit Association, « When wet-leasing undermines collective rights » Communiqué de presse (11 juillet 2017) en ligne: <<https://www.eurocockpit.be/news/when-wet-leasing-undermines-collective-rights>>.

BIBLIOGRAPHIE

LÉGISLATION

Communautés européennes

- CE, *Décision 2007/339/CE sur l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres et les États-Unis d'Amérique*, [2011] JO, L 134
- CE, *Décision du conseil et des représentants des gouvernements des états membres de l'Union européenne, réunis au sein du conseil du 25 avril 2007 concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part*, [2002] JO, L134/1
- CE, *Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en oeuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)*, [2000] JO, L 302/57
- CE, *Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) no 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur*, JO L 159/1.
- CE, *Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté*, [1996] JO, L 272/36
- CE, *Directive 96/71/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services*, [1996] JO, L 18/1.

- CE, *Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services*, [1996] JO, L 18/1
- CE, *Règlement (CE) 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté* [2008] JO, L 293/3 art 2(11)
- CE, *Règlement (CE) 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile* [2006] JO, L 377/1
- CE, *Règlement (CE) 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens* [1992] JO, L 240/1
- CE, *Règlement (CE) 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)* [2008] JO, L 177/6
- CE, *Règlement (CE) 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale* [2004] JO, L 166/1
- CE, *Règlement (CE) 987/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (CE)* [2009] JO, L 284/1.
- CE, *Règlement (CE) n o 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)* [2008] JO, L 177/6 [Rome I]; CE, *Règlement (CE) n o 987/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité social*, [2009] JO, L 284/1.
- CE, *Règlement (CEE) 3922/91 Du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile* [1991] JO, L 133/4.
- CE, *Règlement (UE) 376/2014 du parlement européen et du conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et*

les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007, [2014] JO, L 122/18

CE, Règlement (UE) 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) no 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil [2014] JO, L 28/17.

CE, Règlement (UE) 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) no 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil [2014] JO, L 28/17.

CE, Règlement (UE) n ° 465/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 modifiant le règlement (CE) n ° 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale et le règlement (CE) n ° 987/2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n ° 883/2004 [2012] JO, L 149/4

Étatique

Air Deregulation Act, 49 USC § 1371 (1978)

Bunreacht na hÉireann - Constitution of Ireland LR Ir 1937

Civil Aeronautics Act Pub L No 75-706 §§ 201-202 52 Stat 973 (1938).

Décret n° 2006-1425 du 21 novembre 2006 relatif aux bases d'exploitation des entreprises de transport aérien et modifiant le code de l'aviation civil, JO, 23 novembre 2006, 17 570.

Federal Aviation Act, 49 USC § 902 (1958).

Industrial Relations (Amendment) Act LR Ir 2001.

Industrial Relations (Miscellaneous Provisions) Act LR Ir 2004.

Trade Union Act LR Ir 1941

JURISPRUDENCE

Cour de justice des communautés européennes

CJE, *Commission c Danemark*, C-467/98, [2002] ECR I-09527,

CJE, *Commission c Grand-duché de Luxembourg*, C-472/98, [2002] ECR I-09741

CJE, *Commission c le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*, C-466/98, [2002] ECR I-09427

CJE, *Commission c République d'Autriche*, C-475/98, [2002] ECR I-09797

CJE, *Commission c République de Finlande*, C-469/98, [2002] ECR I-09627

CJE, *Commission c République fédérale d'Allemagne*, C-476/98, [2002] ECR I-09855

CJE, *Commission c Royaume de Belgique*, C-471/98, [2002] ECR I-09681

CJE, *Commission c Royaume de Suède*, C-468/98, [2002] ECR I-09575

Étatique

Cass civ, 30 avril 1986, *Arrêt Nouvelles frontières*, (1986) CJCE 1425, n°209-213/84

Ryanair v The Labour Court, [2007] IESC 377/05

Heiko Koelzsch c Luxembourg, C29/10 [2011] ECR I-01595 [*Arrêt Koelzsch*].

Trib gr inst Aix-en-Provence, 2 octobre 2012, (2013) Rec 12/896

CA Aix-en-Provence, 4 avril 2014, (2014) n° 14/00129.

TRAITÉS ET DOCUMENTS INTERNATIONAUX

Traités et conventions

Acte unique européen, 28 février 1986, STE JO L 169 (entrée en vigueur : 1er juillet 1987)

Agreement between the government of the United Kingdom and the government of the United States relating to Air Services between their respective Territories, États-Unis et Royaume-Uni, 11 février 1946 1499 TIAS 1507 [*Accords de Bermudes I*]

CE, *Protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007*, [2010] JO L 223/3.

Consolidated Air Services Between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, États-Unis et Grande-Bretagne, 23 juillet 1976 CMND 7016 (entrée en vigueur 23 juillet 1977) [*Accords de Bermudes II*]

Convention n°87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 9 juillet 1948, RTNU 881 (entrée en vigueur : 4 juillet 1950) [*Convention n°87*]

Convention portant réglementation de la navigation aérienne, 13 octobre 1919, LNTS 297 (entrée en vigueur : 11 juillet 1922)

Convention relative à l'aviation civile internationale, 7 décembre 1944 15 RTNU 102 (entrée en vigueur : 7 avril 1947) [*Convention de Chicago*]

Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, 16 novembre 2001, RTNU 9794 (entrée en vigueur : 1er mars 2006) [*Convention du Cap*]

Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, 29 novembre 1997, JO C 027 (entrée en vigueur : 26 janvier 1998) [*Convention de Rome*].

Traité instituant la Communauté Économique Européenne, 13 novembre 1962, JO 152.

Traité instituant la Communauté européenne, 24 décembre 2012, JO, C 325/33 art 43 (entrée en vigueur : 24 décembre 2002)

International Air Services Transit Agreement, 7 décembre 1944, 84 RTNU 389 (entrée en vigueur : 30 janvier 1945)

International Air Transport Agreement, 7 décembre 1944, 171 RTNU 387 (entrée en vigueur : 8 février 1945)

International Air Transportation Competition Act of 1979, Pub L 96-192, 94 Stat 35.

Convention du travail maritime, 23 février 2006, RTNU 51299 (entrée en vigueur : 20 août 2013)
[*Convention du travail maritime*]

Documents internationaux

BIT, *L'aviation civile : un milieu de travail en mutation : document de réflexion soumis aux fins de discussion au Forum de dialogue mondial chargé d'examiner les effets de la crise économique mondiale sur l'industrie de l'aviation*, Genève, BIT, 2013.

BIT, *The impacts of the financial crisis on labour in the civil aviation industry*, Document de travail, Genève, BIT, 2009.

Button, Ken. « The Impact Of Globalization on International Air Transport Activity » Forum mondial sur le transport et l'environnement à l'heure de la mondialisation, présenté à Guadalajara, 10-12 novembre 2008.

Conférence de La Havane, *Sixième conférence pan-américaine*, 20 février 1928.

Conférence mondiale de transport aérien (ATCONF), *Conférence sur l'élargissement de l'accès aux marchés du transport aérien international*, présenté à Montréal, 22 mars 2013, ATConf/6-WP/13

Doc off OACI, 1984, resolution A23-17, Doc NU 9587 (2008)

États-Unis - Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte) - Recours de l'Union Européenne à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends OMC WT/DS353/29 (2017) en ligne : OMC
<https://www.wto.org/french/tratop_f/dispu_f/cases_f/ds353_f.htm>

Genève, OACI, *Préparation d'un accord multilatéral sur les droits commerciaux. Travaux de la commission spécialisée*, novembre 1947

Normes et pratiques recommandées internationales, Gestion de la sécurité, Doc off OACI, 198^e session, annexe 19, Doc NU AN 8/3-13/30 (2013) 1.

OACI, « Organisation pouvant être invitées aux réunions de l'OACI » en ligne : <www.icao.int/about-icao/Pages/FR/Invited-Organizations>

OACI, *Système de gestion des risques de fatigue*, Doc NU 9966, 2016.

OCDE, *EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations, International Transport Forum Discussion Papers*, Paris, OCDE, 2015.

Documents régionaux et gouvernementaux

CE, *Avis d'initiative dumping social dans l'aviation civile européenne*, par Anne Demelenne [2015] JO C 13/ 1.

CE, *Communication de la Commission concernant les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre 2002 pour la politique européenne en matière de transport aérien*, [2002] JO C 649/2

CE, *Mémorandum de la Commission du 20 mars 1984, État d'avancement des travaux en vue du développement d'une politique commune des transports aériens*, [1984] JO, C 72

CE, *Mémorandum de la Commission du 4 juillet 1979, Contribution des Communautés européennes au développement des services de transport aérien*, [1979] JO, C 5/79

É-U, Department of Transportation Federal Aviation Administration, *A Human Error Analysis of Commercial Aviation Accidents Using the Human Factors Analysis and Classification System (HFACS)* (DOT/FAA/AM-01/3) Washington, DC, Office of Aviation Medicine

France, Assemblée nationale, Commission des affaires européennes, « Rapport d'information sur la stratégie européenne pour l'aviation présentée par la Commission européenne le 7 décembre 2015 (COM(2015) 613 final) » par Gilles Savary, rapport n°3887 (28 juin 2016), 100 pages.

Commission européenne, communiqué, « Aides d'État : la Commission ouvre des enquêtes approfondies dans le secteur du transport aérien en Belgique, en France et en Allemagne » (21 mars 2012) en ligne : <europa.eu/rapid/press-release_IP-12-265_fr.htm>.

France, Assemblée nationale, Commission des affaires européennes, *Rapport d'information sur la stratégie européenne pour l'aviation présentée par la Commission européenne le 7 décembre 2015*, par Gilles Savary, rapport n°3887 (28 juin 2016)

France, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, *Rapport d'accident du 24 mars 2015 à Prads-Haute-Bléone (Alpes-de-Haute-Provence, France) du Airbus 320-211 immatriculé D-AIPX opéré par Germanwings* Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (mars 2016)

France, Sénat, Commission des affaires européennes, *Le droit en soute : le dumping social dans les transports européens*, par Eric Boquet, rapport n°450 (10 avril 2014)

France, Sénat, *Rapport d'information fait au nom de la commission des affaire européenne sur la concurrence dans les transports aériens*, par Jean Bizet et al, rapport n°180 (novembre 2015)

Geraint Harvey et Peter Turnbull, « Evolution of the Labour Market in the Airline Industry due to the Development of the Low Fares Airlines (LFAs) » (2014) Fédération européenne des travailleurs des transports et Commission européenne Document de travail 0814

Gleave, Steer Davies. *Study on employment and working conditions in air transport and airports*, (2015) Commission européenne, Document de travail 22757901

États-Unis, U.S. Department of Commerce's International Trade Administration, *Ireland – Labor*, U.S. Embassies abroad, 7 novembre 2016

Jorens, Yves et al, « Atypical Employment in Aviation » (2015) Université Ghent et CESE, Rapport, VS/2013/0346

Hamilton, Daniel S., Joseph P. Quinlan et Paul H. Nitze, dir. *Deep integration: how transatlantic markets are leading globalization*, Washington, DC : Brussels, Center for Transatlantic Relations ; Centre for European Policy Studies, 2005.

Monographies

- Barrett, Sean. *Deregulation and the Airline Business in Europe: Selected Reading*, Abingdon, Royaume-Uni, Taylor & Francis, 2009.
- Bieber, Roland, Francesco Maiani et Marie Delaloye. *Droit européen des transports*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2006.
- Cameron, Angus, Ronen Palan et Anastasia Nesvetailova. *International Political Economy*, Londres, SAGE Publications, 2008.
- Correia, Vincent. *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, Droit de l'Union européenne, Bruxelles, Bruylant, 2014.
- Doganis, Rigas et Rigas Doganis. *The Airline Business*, 2^e éd, New York, Routledge, 2006.
- Doganis, Rigas. *Flying off course: the economics of international airlines*, 3^e éd, New York, Routledge, 2002.
- Dupont, Pascal M. *Manuel de droit aérien : souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, Études internationales, Paris, Éditions A. Pedone, 2015
- Estienne-Henrotte, Elisabeth. *L'application des règles générales du Traité de Rome au transport aérien*, Études européennes, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 1988.
- Macleod, Alex et Dan O'Meara, dir. *Théories des relations internationales : contestations et résistances*, Montréal, CEPES : Athéna éditions, 2010.
- Müller, Roland, Andreas Wittmer et Christopher Drax. *Aviation risk and safety management: methods and applications in aviation organizations*, New York, Springer, 2014.
- Murphy, Craig. *International Organization and Industrial Change: Global Governance Since 1850*, Europe and the international order, New York, Oxford University Press, 1994.
- Naveau, Jacques, Marc Godfroid et Pierre Frühling. *Précis de droit aérien*, 2^e éd, Précis de la Faculté de Droit de l'Université Libre de Bruxelles, Bruxelles, Bruylant, 2006
- Naveau, Jacques. *Droit aérien européen : les nouvelles règles du jeu*, Droit du transport aérien, Paris, Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1992.

- Naveau, Jacques. *Liberté de l'air : la grande illusion? ; évolution et révolution du droit des transports aériens*, Bruxelles, Bruylant, 1996.
- O'Brien, Robert et Marc Williams. *Global Political Economy: Evolution and Dynamics*, 3^e éd, New York, Palgrave Macmillan, 2010.
- Palan, Ronen et Barry K. Gills, dir. *Transcending the State-Global Divide: A Neostructuralist Agenda in International Relations*, Critical perspectives on world politics, Boulder, Colorado, Lynne Rienner Publishers, 1994.
- Paquin, Stéphane. *Théories de l'économie politique internationale : cultures scientifiques et hégémonie américaine*, Références, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 2013.
- Paquin, Stéphane. *Theories of International Political Economy: an Introduction*, Don Mills, Canada, Oxford University Press Canada, 2016.
- Ravenhill, John, dir. *Global Political Economy*, Oxford, Oxford University Press, 2014.
- Strange, Susan, *States and Markets*, Londres, Bloomsbury Academic, 2015.
- Strange, Susan. *Casino Capitalism*, éd paperback, Manchester, Manchester University Press, 2009.
- Strange, Susan. *Mad Money*, Manchester, Manchester University Press, 1998.
- Strange, Susan. *The Retreat of The State: The Diffusion of Power in the World Economy*, Cambridge Studies in International Relations, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- Stubbs, Richard et Geoffrey R. D. Underhill, dir. *Political Economy and the Changing Global Order*, 3^e éd, Don Mills, Canada, Oxford University Press Canada, 2006.
- Vaïsse, Maurice. *Les relations internationales depuis 1945*, 12^e éd, Paris, Armand Collin, 2013.
- Walters, David et Nick Bailey. *Lives in Peril: Profit Or Safety in the Global Maritime Industry?*, Basingstoke, Royaume-Uni, Palgrave Macmillan, 2013.

Articles de revues scientifiques

- Abeyrathne, R. « Reinventing ICAO's Role in Economic Regulation : A Compelling Need » (2013) 13:1 Aviat Law Policy 9.
- Abeyratne, Ruwantissa. « Competition in Air Transport: The Need for Shift in Focus » (2003) 33 Transport LJ 29.
- Adler, Nicole et Boaz Golany. « Evaluation of Deregulated Airline Networks Using Data Envelopment Analysis Combined With Principal Component Analysis With an Application to Western Europe » (2001) 132:2 Eur J of Operational Research 260.
- Adrangi, Bahram, Garland Chow et Kambiz Raffiee. « Airline Deregulation, Safety, and Profitability in the U.S » (1997) 36:4 Transp LJ 44.
- Bachand, Rémi. « Suraccumulation du capital, surproduction, impérialisme et droit international » (2015) 28 RQDI 1.
- Bacuvier, Marie. « Conflits de lois et de juridictions : localiser la prestation de travail du personnel navigant des compagnies aériennes » (2011) 696 Dr social 169.
- Baily, Martin Neil, Robert J. Gordon et Timothy F. Bresnahan. « Competition, Regulation, and Efficiency in Service Industries » (1993) 1993:2 Brookings Papers Economic Activity Microeconomics 71.
- Baker, Brian. « Flags of Convenience and the Gulf Oil Spill: Problems and Proposed Solutions » (2012) 34:3 HJIL 687.
- Baker, Brian. « Flags of Convenience and the Gulf Oil Spill: Problems and Proposed Solutions » (2012) 34:3 HJIL 687.
- Barrett, Sean D. « The Sustainability of the Ryanair Model » (2004) 2:2 J Intl Transport Management 89.
- Barry, Michael et Werner Nienhueser. « Coordinated Market Economy/Liberal Employment Relations: Low Cost Competition in the German Aviation Industry » (2010) 21:2 Intl J Human Resource Management 214.

- Bieler, Andreas et Adam David Morton. « A Critical Theory Route to Hegemony, World Order and Historical Change: Neo-Gramscian Perspectives in International Relations » (2004) 28:1 *Capital & Class* 85.
- Blyton, Paul, Miguel Martínez Lucio, John Mcgurk et Peter Turnbull. « Globalization and Trade Union Strategy: Industrial Restructuring And Human Resource Management in the International Civil Aviation Industry » (2001) 12:3 *Intl J Human Resource Management* 445.
- Bockman, J. « Neoliberalism » (2013) 12:3 *Contexts* 14.
- Brown, John Howard. « Jimmy Carter, Alfred Kahn, and Airline Deregulation: Anatomy of a Policy Success » (2014) 19:1 *Independent Rev* 85.
- Buckel, Sonja et Andreas Fischer-Lescano. « Gramsci Reconsidered: Hegemony in Global Law » (2009) 22:03 *Leiden J Intl L* 437.
- Burnham, Peter. « Neo-Gramscian Hegemony and the International Order » (1991) 15:3 *Capital & Class* 73.
- Button, Kenneth J. « Toward Truly Open Skies » (2002) 25:3 *Regulation* 12.
- Button, Kenneth. « The Impact of US–EU “Open Skies” Agreement on Airline Market Structures and Airline Networks » (2009) 15:2 *J Air Transport Management* 59.
- Cavinato, Josh. « Turbulence in the Airline Industry: Rethinking America’s Foreign Ownership Restrictions Note » (2007) 81 *S Cal L Rev* 311.
- Charokopos, Michael. « Asserting a Leading Role for the European Union in International Aviation: When Aspirations Meet Reality » (2015) 70:1 *Intl J* 40.
- Cosmas, Alex, Peter Belobaba et William Swelbar. « The Effects of Open Skies Agreements on Transatlantic Air Service Levels » (2010) 16:4 *J Air Transport Management* 222.
- Costea-Dunarintu, Anca. « Social Dumping in the European Single Market » (2014) 6:2 *Knowledge Horizons Economics* 147.
- Cox, Robert W. « Beyond Empire and Terror: Critical Reflections on the Political Economy of World Order » (2004) 9:3 *New Political Economy* 307.

- Crain, Andrew Downer. « Ford, Carter, and Deregulation in the 1970s » (2007) 5:2 J Telecommunications & High Technology L 413.
- Crane, Andrew. « Modern Slavery as a Management Practice: Exploring the Conditions and Capabilities for Human Exploitation » (2013) 38:1 Academy of Management Rev 49.
- Crozet, Yves. « Trente ans de dérèglementation : quel bilan ? » (2007) 2:2 Regards croisés sur l'économie 118.
- Dempsey, Paul Stephen. « Transportation Deregulation - On a Collision Course Symposium: Transportation Deregulation: Economic Perspectives and Industrial Realities: Faculty Comment » (1983) 13 Transp LJ 329.
- Denord, François et Antoine Schwartz. « L'économie (très) politique du traité de Rome » (2010) 89 Politix 35.
- Diaconu, Laura. « The Evolution of the European Low-cost Airlines' Business Models. Ryanair Case Study » (2012) 62 Social and Behavioral Sciences 342.
- Diamond, Barry R. « The Bermuda Agreement Revisited: A Look at the Past, Present and Future of Bilateral Air Transport Agreements » (1975) 41 J Air L & Com 419.
- Dobruszkes, Frédéric. « The Geography of European Low-Cost Airline Networks: A Contemporary Analysis » (2013) 28 J Transport Geography 75.
- Dobson, Allan P. et Joseph A. McKinney. « Sovereignty, Politics, and U.S. International Airline Policy » (2009) 74:3 J Air L & Com 527.
- Dutheil de la Rochère, Jacqueline. « La libéralisation du transport aérien communautaire et les relations avec les pays tiers - l'accord « ciel ouvert » Pays-Bas/États-Unis, un contre-exemple ? » (1992) 38:1 AFDI 983.
- Dutheil de la Rochère, Jacqueline. « Transport aérien européen et problèmes de concurrence » (1986) 32:1 AFDI 810.
- Dutheil de la Rochère, Jacqueline. « Aspects nouveaux du bilatéralisme aérien » (1982) 28:1 AFDI 914.
- Fayolle, Corinne. « La dérégulation du transport aérien en Europe » (2003) 209:1 Guerres mondiales et conflits contemporains 75.

- Flottau, Jens, Cathy Buyck et Sean Broderick. « First Mover Disadvantage » (2014) 176:6 Aviation Week & Space Technology 24.
- Gagne, Jean-François. « Identité organisationnelle et adoption d'une innovation de business model : Le modèle low cost de Transavia au sein d'Air France (2004-2012) » [2013] 236 Rev Fr Gestion 33.
- Good, David H., Lars-Hendrik Röller et Robin C. Sickles. « US Airline Deregulation: Implications for European Transport » (1993) 103:419 Economic J 1028.
- Graham, Brian et Jon Shaw. « Low-cost Airlines in Europe: Reconciling Liberalization and Sustainability » (2008) 39:3 Geoforum 1439.
- Grard, Loïc. « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile » (2003) 49:1 AFDI 492.
- Haanappel, Peter P.C. « Bilateral Air Transport Agreements - 1914-1980 » (1980) 5:2 Int'l Trade L J 241.
- Hand, W. Robert. « Continental Joins the (All)Star Alliance: Antitrust Concerns With Airline Alliances and Open-Skies Treaties » (2011) Houston Journal of International Law 33:3 641.
- Hannigan, John A. « Unfriendly Skies: The Decline of the World Aviation Cartel » (1982) 25:1 Pacific Sociological Rev 107.
- Harvey, Geraint et Peter Turnbull. « Can Labor Arrest the "Sky Pirates"? Transnational Trade Unionism in the European Civil Aviation Industry » (2015) 56:3 Labor History 308.
- Harvey, Geraint et Peter Turnbull. « Employment Relations, Management Style and Flight Crew Attitudes at Low Cost Airline Subsidiaries »: (2006) 24:5 European Management 330.
- Harvey, Geraint. « On the Go: Walking the High Road at a Low Cost Airline » (2010) 21:2 Intl J Human Resource Management 230.
- Havel, Brian F. et Gabriel S. Sanchez. « The Emerging Lex Aviatica » (2011) 42:3 Georgetown J Intl L 639.

- Humphreys, Barry et Peter Morrell. « The Potential Impacts of the EU/US Open Sky Agreement: What Will Happen at Heathrow After Spring 2008 » (2009) 15:2 J Air Transport Management 72.
- Hunter, Laurie. « Low Cost Airlines: Business Model and Employment Relations » (2006) 24:5 European Management J 315.
- Inglada, Vicente, Belen Rey, Ana Rodríguez-Alvarez et Pablo Coto-Millan. « Liberalisation and Efficiency In International Air Transport » (2006) 40:2 Transportation Research Part A: Policy and Practice 95.
- Jeffers, Esther et Jean-Paul Pollin. « Déréglementation bancaire des années 1980 et crise financière » (2012) 105:1 R économie financière 103.
- Kelly, Lawrence J. « Is that Whoosh You Hear a New Whisper-Jet Whisking across U.S. Skies, or the Perotvian Sucking-Sound of Jobs Leaving the Country - A Review of the Impact of US-EU open Skies Agreement Negotiations on the Leverage, Lifestyle, and Legal Standing of U.S. Aviation Labor » (2008) 14 Law & Bus Rev Am 699.
- Koskenniemi, Martti. « What Use for Sovereignty Today? » (2011) 1:01 Asian J Intl L 61.
- Learmount, David. « Self-employment Trend on Rise for European Pilots » (2015) 187:5476 Flight Intl 11.
- Lillie, Nathan. « Bringing the Offshore Ashore: Transnational Production, Industrial Relations and the Reconfiguration of Sovereignty: Bringing the Offshore Ashore » (2010) 54:3 Intl Studies Quarterly 683.
- Lykotrafiti, Antigoni. « Liberalisation of International Civil Aviation – Charting the Legal Flightpath » (2015) 43 Transport Policy 85.
- Macara, Peter. « Foreign Ownership of Airlines: The End of Flying the Flag? » (2009) 22:2 Air & Space L 13.
- Martin, Gilles. « Économie de la mondialisation. Opportunités et fractures » (2008) N° 152:2 Idées économiques & sociales 76.
- Mendelsohn, Allan I. « Flag of Convenience: Maritime and Aviation » (2014) 79 J Air L & Com 151.

- Micco, Alejandro et Tomás Serebrisky. « Competition Regimes and Air Transport Costs: The Effects of Open Skies Agreements » (2006) 70:1 *J Intl Econ L* 25.
- Murphy, Craig N. et Douglas R. Nelson. « International Political Economy: A Tale of Two Heterodoxies » (2001) 3:3 *British J Politics & Intl Relations* 393.
- Neiberger, Cordula. « The Effects of Deregulation, Changed Customer Requirements and New Technology on the Organisation and Spatial Patterns of the Air Freight Sector in Europe » (2008) 16:4 *J Transport Geography* 247.
- Njå, Ove et Øivind Solberg. « Safety Considerations in Political Decisions: A Case Study of Changes to the Norwegian Aviation System: Safety Considerations in Political Decisions » (2010) 27:5 *Rev Policy Research* 595.
- Orych, Agata. « Entering the Digital Era of the Open Skies Treaty » (2015) 64:1 *Geodesy and Cartography* 65.
- Otto Holman. « Réglementation asymétrique et gouvernance multidimensionnelle dans l'Union européenne » (2004) 2:2 *R interdisciplinaire sciences sociales* 34.
- Palan, Ronen. « Tax Havens and the Commercialization of State Sovereignty » (2002) 56:1 *International Organization* 151.
- Palpacuer, Florence et Nicolas Balas. « Comment penser l'entreprise dans la mondialisation ? » [2010] 201 *R française gestion* 89.
- Palpacuer, Florence et Nicolas Balas. « Hégémonie managériale et résistances dans les multinationales », (2009) 35:193 *Revue Française de Gestion* 151.
- Panitch, Leo, Martijn Konings et Jonathan Martineau. « Les mythes de la déréglementation néolibérale » [2012] 52 *Cahiers recherche sociologique* 87.
- Piniella, Francisco, José María Silos et Francisca Bernal. « Who Will Give Effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006? » (2013) 152:1 *Intl Labour Rev* 59.
- Rauh, Christian et Gerald Schneider. « There is No such Thing as a Free Open Sky: Financial Markets and the Struggle over European Competences in International Air Transport » (2013) 51:6 *J Common Mark Stud* 1124.

- Rouban, Luc. « La fin du Welfare State aux États-Unis : le reaganisme et l'appareil d'État » (1989) 39:4 R française science politique 493.
- Ryerson, Megan S. et Hyun Kim. « The Impact of Airline Mergers and Hub Reorganization on Aviation Fuel Consumption » (2014) 85 J Cleaner Production 395.
- Rynerson, Stephen D. « Everybody Wants to Go to Heaven, but Nobody Wants to Die: The Story of the Transatlantic Common Aviation Area » (2001) 30 Denv J Int'l L & Pol'y 421.
- Snodgrass, Philip Donges. « Aviation Flags of Convenience: Ireland and the Case of Norwegian Airlines International » (2014) 14 Aviation L & Policy 245.
- Strange, Susan. « The Global Political Economy, 1959-1984 » (1984) 39:2 Intl J 267.
- Strange, Susan. « The Westfailure System » (1999) 25:3 Rev Intl Studies 345.
- Strange, Susan. « Wake up, Krasner! The World Has Changed » (1994) 1:2 Rev Intl Political Economy 209.
- Taghdiri, Adrian. « Flags of Convenience and the Commercial Space Flight Industry: The Inadequacy of Current International Law to Address the Opportune Registration of Space Vehicles in Flag States » (2013) 19 BU J Sci & Tech L 405.
- Tooze, Roger. « Susan Strange et l'économie politique internationale » (2001) 10:2 Économie politique 101.
- Unnikrishnan, Madhu. « A Fine Mess » (2014) 176:25 Aviation Week & Space Technology 19.
- Venard, Bertrand. « Les malentendus de la mondialisation » (2008) n° 286:1 Humanisme et Entreprise 61.
- Warden, Jacob A. « "Open Skies" at a Crossroads: How the United States and European Union Should Use the ECJ Transport Cases to Reconstruct the Transatlantic Aviation Regime » (2003) 24:1 Northwestern J Intl L & Business 227.
- Whalen, W. Tom. « A Panel Data Analysis of Code-Sharing, Antitrust Immunity, and Open Skies Treaties in International Aviation Markets » (2007) 30:1 Rev Ind Organ 39.

- Williamson, John, « A Short History of the Washington Consensus » (2009) 15 *Law & Business Rev of the Americas* 7.
- Wills, Joe. « The World Turned Upside Down? Neo-Liberalism, Socioeconomic Rights, and Hegemony » (2014) 27:01 *Leiden J Intl L* 11.
- Wit, Jaap G. « Unlevel Playing Field? Ah Yes, You Mean Protectionism » (2014) 41 *J Air Transport Management* 22.
- Wit, Jaap G. de et Joost Zuidberg. « The Growth Limits of The Low Cost Carrier Model » (2012) 21 *J Air Transport Management* 17.
- Xiaowen, Fu, Tae Hoon Oum et Anming Zhang. « Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic » (2010) 49:4 *Transportation J* 24.
- Yano, Marjorie J. « Come Fly (Unfriendly?) Skies: Negotiating Passenger Name Record Agreements Between the United States and European Union » (2010) *J Air L & Policy Information Society* 479.
- Yu-Chun Chang, George Williams et Chia-Jui Hsu. « An Ongoing Process—A Review of the Open Skies Agreements Between the European Union and the United States » (2009) 29:1 *Transport Rev* 115.

Mémoires et thèses

- Coulibaly, Seydou. *Les accords des Bermudes et les accords bilatéraux des états membres du Traité de Yaoundé*, Mémoire de M droit, Université McGill, 1978 [non publié]
- Dougherty, Charles Laurence. *Social Dumping and the Politics of Scale in Civil Aviation*, Mémoire de M Droit, Norwegian University of Life Sciences, 2015.
- Kjellstad, Johansen, Line Marie. *A Valuation of Norwegian Air Shuttle ASA*, Mémoire de M, Copenhagen Buisness School, 2015
- Vaugeois, Mathieu. *La politique commune des transports aériens de l'Union européenne : compétence partagée ou occupation du terrain?*, Mémoire de M, Université de Montréal, 2011 [non publié].

Vaugeois, Mathieu. *Vers l'adhésion de l'Union européenne à l'organisation de l'aviation civile internationale?*, Mémoire de M, Université McGill, 2015 [non publié].

Articles de périodiques

« 25 juillet 1909 : Blériot traverse la Manche », (25 août 2015) *Le Figaro*, en ligne < www.lefigaro.fr/culture/2015/08/25/03004-20150825ARTFIG00022-25-juillet-1909-blériot-traverse-la-manche.php >

« Ryanair pourrait très prochainement connaître sa première grève de pilotes » *Le Figaro*, (14 décembre 2017) en ligne : <www.lefigaro.fr/social/2017/12/12/20011-20171212ARTFIG00246-ryanair-pourrait-tres-prochainement-connaître-sa-première-greve-de-pilotes>.

Anspach, Patrick. « Ryanair reconnaît un syndicat de pilotes pour éviter la grève » *L'Écho [Bruxelles]*, (15 décembre 2017) en ligne : <www.lecho.be/entreprises/aviation/Ryanair-reconnait-un-syndicat-de-pilotes-pour-eviter-la-greve>.

Coffey, Helen. « The full list of every cancelled Ryanair flight until March », *The Independent*, (28 septembre 2017) en ligne : The Independent <<http://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/ryanair-cancelled-flights-full-list-34-suspended-routes-november-to-march-winter-pilot-shortage-a>>.

Doherty, Michael. « Ryanair ruling serious for Labour Court role », *The Irish Times* (Février 2007), en ligne : <<https://www.irishtimes.com/opinion/ryanair-ruling-serious-for-labour-court-role>>.

Ghim-Lay, Yeo, « DOT finalizes approval for Norwegian Air International » *Flight Global Washington* (3 décembre 2016) en ligne : <www.flightglobal.com/news/articles/dot-finalises-approval-for-norwegian-air-international>.

Jansen, Bart. « Congress pleases both sides in Norwegian airline dispute », *USA TODAY*, en ligne : <<http://www.usatoday.com/story/todayinthesky/2014/12/11/norwegian-air-international-dot-alpa-afa>>.

Lamigeon, Vincent. « Le vrai prix des avions d'Airbus et de Boeing », *Challenges* (13 juin 2013), en ligne : <<https://www.challenges.fr/salon-du-bourget/le-vrai-prix-des-avions-d-airbus-et-de-boeing>>.

Matlack, Justin Bachman. « Budget Airlines Shop the World for Cheaper Pilots », *Bloomberg.com* (12 février 2015), en ligne : <<http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-02-12/budget-airlines-shop-the-world-for-cheaper-pilots>>.

McGuire, Caroline. « Ryanair warns of possible future strikes following “laughable” demands from pilots », *The Sun [Royaume-Uni]* (6 février 2018), en ligne : The Sun UK < <https://www.thesun.co.uk/travel/5514484/ryanair-warns-of-possible-future-strikes-following-laughable-demands-from-pilots/> >.

Michaels, Daniel et Alan Cullison. « Fly By Night: Behind Crashes Abroad, Ill-Regulated Airlines; Some Nations Furnish “Flags of Convenience” Without Safety Checks », *Wall Street Journal*, (19 mars 2007) A1.

Miller, Charles. « The history of the peanut airlines », *BBC News*, (20 juin 2013) en ligne : <<http://www.bbc.com/news/business-22888304>>.

Reilly, Jerome. « Three Ryanair mayday calls go out on same day » *The Independent [de l'Irlande]*, (12 août 2012) en ligne : <www.independent.ie/irish-news/three-ryanair-mayday-calls-go-out-on-same-day>.

Scally, Derek. « German investigators raid six Ryanair bases », *The Irish Times* (6 juillet 2016) en ligne : <<https://www.irishtimes.com/business/transport-and-tourism/german-investigators-raid-six-ryanair-bases>>.

Sullivan, Martin. « If Ireland Is Not A Tax Haven, What Is It? », *Forbes* (6 novembre 2013), en ligne : Forbes <<http://www.forbes.com/sites/taxanalysts/2013/11/06/if-ireland-is-not-a-tax-haven-what-is-it/>> .

Wise, Alana. « Norwegian budget airline gets U.S. permit » *Reuters* (17 juillet 2017) en ligne : <www.reuters.com/article/us-usa-airlines-norweg-air-shut/norwegian-budget-airline-unit-gets-u-s-permit>.

Wright, Oliver. « You thought Ryanair’s attendants had it bad? Wait ’til you hear about their pilots », *The Independent* (17 mai 2013), en ligne : <<http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/you-thought-ryanairs-attendants-had-it-bad-wait-til-you-hear-about-their-pilots>> .

Zillman, Claire. « Pilots battle against 'Walmart-ing' of airline industry » *Fortune* (8 mai 2014), en ligne : < <http://fortune.com/2014/05/08/pilots-battle-against-walmart-ing-of-airline-industry/> >

Autres sources électroniques

« Norwegian Air Shuttle's long-haul business model. « Flag of convenience » or fair competition? » *CAPA, Center for Aviation* (8 janvier 2014) en ligne : <<https://centreforaviation.com/insights/analysis/norwegian-air-shuttles-long-haul-business-model-flag-of-convenience-or-fair-competition>>

« Norwegian gains Irish AOC » *Flight Global* (12 février 2014) en ligne : <<https://www.flightglobal.com/news/articles/norwegian-gains-irish-aoc/>>

« Pavillons de complaisance dans l'aviation civile », *Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)* en ligne : < <http://www.itfglobal.org/fr/resources/reports-publications/flags-of-convenience-in-civil-aviation/>>

« The Postal History of ICAO, Les grandes étapes de la réglementation de la navigation aérienne », en ligne : OACI < www.icao.int/secretariat/PostalHistory/les_grandes_etapes_de_la_reglementation_de_la_navigation_aerienne.htm >

« Trade Unions Say No to Ryanair on Domestic Routes in Norway » *The Nordic Page*, (9 janvier 2013) en ligne : <<https://www.tnp.no/norway/economy/3475-trade-unions-say-no-to-ryanair-on-domestic-routes-in-norway>>.

ALPA. « Future of the Pilot Profession » (2016) *Air Line Pilot Association International* en ligne : <www.alpa.org/advocacy/pilot-supply>

ALPA. « U.S. Aviation Workers Sue Obama Administration to Reverse DOT's Norwegian Air International Decision » (12 janvier 2017), *Air Line Pilot Association International*, en ligne : <<https://www.alpa.org/news-and-events/Blog/2017/01/12/nai-lawsuit>>

Bacik, Ivana. « Labour Law Profile: Ireland » (17 juin 2011), *BIT* en ligne : < www.ilo.org/ifpdial/information-resources/national-labour-law-profiles>.

Darcy, Shane. « Ryanair's low prices come at a high cost » (30 juillet 2013), en ligne : Business & Human Rights in Ireland <<https://businesshumanrightsireland.wordpress.com/2013/07/30/ryanairs-low-prices-come-at-a-high-cost/>> (consulté le 11 mars 2017).

Doherty, Michael. « Engagements, Unions and the Law: the 'Re-boot of' Collective Bargaining in Ireland » *Human Rights in Ireland* (2015), en ligne : <<http://humanrights.ie/civil-liberties/engagements-unions-and-the-law-the-re-boot-of-collective-bargaining-in-ireland/>>

Eagle Jet International. « EASA CRJ 700/900 Type Rating + 500 Hours CRJ 700/900 FO With Salary After Passing Line Check + Employment with Same Partner Airline = 39,900€ » en ligne : <<http://www.eaglejet.net/>>

European Cockpit Association. « Aviation Libéralisation 2.0 » (6 avril 2018) en ligne : <<http://www.eurocockpit.be/news/aviation-liberalisation>>

European Cockpit Association. « Pilot shortage in Europe: Fact or fiction? » (13 mars 2018) en ligne : <www.eurocockpit.be/positions-publications/pilot-shortage-europe-fact-or-fiction>

European Cockpit Association. « Stop Pay-to-fly » (23 novembre 2016) en ligne : <<https://www.eurocockpit.be/campaign/stop-pay-fly>>

European Cockpit Association. « When wet-leasing undermines collective rights » Communiqué de presse (11 juillet 2017) en ligne : <<https://www.eurocockpit.be/news/when-wet-leasing-undermines-collective-rights>>

European Cockpit Association. « Ryanair metamorphosis? Hardly possible » (14 novembre 2016) en ligne : <<https://www.eurocockpit.be/news/ryanair-metamorphosis-hardly-possible>>

Evans, Derek. « Ryanair to employ German-based pilots through Dublin firm » *The Irish Times* (16 septembre 2016) en ligne : <<https://www.irishtimes.com/business/transport-and-tourism/ryanair-to-employ-german-based-pilots-through-dublin-firm>>

Fletcher, Christian. « L'intrigante structure financière de Ryanair », *L'AGEFI* (2013), en ligne : L'AGEFI <<http://www.agefi.com/quotidien-agefi/marches-produits/detail/edition/2013-07-19/article/%3C%3Cmichael-oleary-photo-est-a-la-tete->

de-ryanair-holdings-plc-mais-egalement-de-tillingdale%3E%3E.html> (consulté le 10 mars 2017).

Gill, Michael. « Powering global economic growth, employment and links, tourism and support for sustainable development through air transport » (2014) Air Transport Action Group, Document de travail, en ligne : <https://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf>

Knaebel, Rachel. « Transport aérien : les dessous du modèle “low cost” » (2014), en ligne : Observatoire des multinationales <<http://multinationales.org/Transport-aerien-les-dessous-du>>.

Turnbull, Peter. *Opening the Seam to ‘Regime Shopping’ and ‘Social Dumping’: Airline Operations, Business Strategies and Industrial Relations in Europe and Beyond*, Sase, 2015, en ligne : <<https://sase.confex.com/sase/2015am/webprogram/Paper2142.html>>.