



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 50 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

NÉCESSITÉ DE RESPONSABILITÉ SOCIALE DANS LES AÉROPORTS ET
LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'ITF est une organisation mondiale représentant les travailleurs et est le porte-parole de millions d'employé(e)s de l'aviation dans le monde. La sécurité et la sûreté du transport aérien au quotidien dans le monde dépendent de leurs compétences et de leur dévouement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à envisager de modifier le Doc 9082 en ajoutant la phrase suivante : « *Encourage* les États contractants à intégrer dans leur législation, réglementation ou politiques nationales, ainsi que dans les accords de services aériens les principes suivants : non-discrimination, lien avec le coût, transparence et consultation des usagers, des représentants des travailleurs et des professions concernées, afin de garantir que les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) respectent ces principes ».

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — Efficacité – Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques en particulier pour ce qui est de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture viable des services d'aéroport et de navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Voir 4.1-4.3.
<i>Références :</i>	Néant.

¹ Les versions anglaise, espagnole et française ont été fournies par l'ITF.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la dernière assemblée nous avons assisté à une détérioration majeure de la situation économique de l'industrie de l'aviation. Ceci a à son tour occasionné une détérioration du revenu des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). A cela s'ajoute l'impact croissant du modèle des transporteurs à bas coûts, dont les conséquences sur le revenu des aéroports et des services de navigation aérienne se font également ressentir. En outre, il semblerait que cela a influencé le financement de plusieurs fonctions de supervision quand les fonctions réglementaires et opérationnelles ont été séparées, comme il est décrit dans le document A37-WP/6 EC/2 de cette Assemblée.

1.2 Les travailleurs reconnaissent avoir un rôle à jouer afin de réussir à résoudre la crise économique actuelle. Cependant ils sont trop souvent exclus du processus de consultation lorsqu'il s'agit de fixer les redevances. Ce processus a un impact direct sur les termes et conditions d'emploi de nombreux employé(e)s des aéroports et services de navigation aérienne.

1.3 Lors du symposium organisé avant la conférence CEANS en 2008, un certain nombre d'organisations présentant des exposés avaient suggéré qu'il était important de maintenir un équilibre entre les objectifs suivants : encourager et motiver le personnel, fournir un service rentable et efficace et maintenir la sécurité et la durabilité. Cette démarche équilibrée avait été défendue par NAVACANADA et Airways corporation of New Zealand. L'ITF soutient cette démarche. Il est essentiel à nos yeux que la contribution du personnel soit reconnue à son juste titre et que les ANSP puissent recruter et former le personnel de qualité dont ils auront besoin au cours des prochaines années.

2. LA CONSULTATION DOIT ÊTRE ENCOURAGÉE

2.1 L'OACI reconnaît avoir un rôle à jouer pour soutenir les états, les aéroports et les ANSP à développer un mécanisme de consultation approprié concernant les redevances d'utilisation. L'ITF considère que l'OACI a également un rôle à jouer aux côtés de l'OIT pour développer des mécanismes de consultation appropriés avec les représentants des travailleurs et leurs homologues dans les différentes professions concernées. Cela est conforme aux conclusions atteintes par l'OIT à l'issue de la réunion tripartite de 2002 qui affirmaient que : "Les gouvernements devraient encourager les consultations entre les partenaires sociaux dans l'aviation civile à tous les niveaux". La même conférence avait également conclu que l'OIT devrait développer la coopération et collaboration avec l'OACI et les institutions financières internationales, pour promouvoir la coopération économique et défendre l'importance des consultations tripartites et d'un dialogue social et technique permanent.

2.2 Dans la plupart des autres secteurs industriels il n'existe pas de consultation au sujet des prix avec les utilisateurs ou les clients. Une entreprise ou un fournisseur de service fixe simplement le prix que le marché, selon eux, acceptera. Par contre les travailleurs peuvent négocier directement avec leurs employeurs en tenant compte de la santé de l'entreprise, de la demande envers un produit et de la rentabilité de l'entreprise. Cependant il est bien reconnu que l'industrie de l'aviation est différente. Les aéroports et ANSP opèrent dans des positions de quasi-monopole. Actuellement dans l'industrie de l'aviation, de nombreux travailleurs sont exclus du processus de consultation concernant la fixation des redevances d'utilisation et l'application d'une réglementation économique. Ceci entraîne des mouvements revendicatifs qui ont à leur tour un impact sur l'industrie financière. L'ITF considère qu'une politique de consultation impliquant à la fois les usagers et le personnel sera bénéfique pour l'industrie à long terme. Une telle politique a déjà été acceptée pour ce qui est des négociations entre l'UE et d'autres parties

concernant le développement d'accords ciel ouvert et les accords bilatéraux entre l'UE et d'autres États. Des représentants des travailleurs sont invités à participer et à contribuer à ces développements.

3. LE SYSTÈME ACTUEL DES REDEVANCES N'EST PAS ADAPTÉ

3.1 L'ITF considère que le système actuellement utilisé basé sur le poids et la distance, tel que décrit dans le Doc OACI 9082 « Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne » n'est plus le reflet exact du coût de la prestation des services ATC (contrôle de la circulation aérienne).

3.2 La formule se fonde sur l'hypothèse erronée que la taille de l'aéronef et la distance parcourue ont une implication sur le coût de la fourniture des services. En fait, le coût par mile de couverture de service diminue au fur et à mesure que la distance parcourue augmente. Cela est confirmé par le fait que les normes états-uniennes de classification pour les services de navigation aérienne reconnaissent que la charge de travail des contrôleurs aériens, et par conséquent le coût de la prestation de service, atteint son paroxysme pendant la phase de transition du vol.

3.3 Par ailleurs, il n'y a pas de corrélation directe entre la taille de l'aéronef et le coût du service. Dans le cadre de l'actuelle formule de redevance, les opérateurs des aéronefs plus petits sont de fait subventionnés par les transporteurs utilisant des appareils plus grands. Les coûts des prestations de services de navigation aérienne sont liés directement au volume d'espace aérien contrôlé (secteurs), ainsi qu'au nombre et à la variété des types d'aéronefs à tout point de transition dans l'espace aérien. Dans ce contexte, un aéronef qui reste dans un secteur de l'espace aérien pendant plusieurs centaines de miles ne nécessite pas vraiment beaucoup plus de ressources qu'un appareil qui traverse brièvement ce secteur.

3.4 Certains peuvent avancer que le critère du poids de l'aéronef sert à établir une relation entre les redevances et le nombre de passagers transportés. Toutefois, rien n'indique que l'actuelle formule offre le meilleur moyen d'établir une telle relation.

4. QUI DEVRAIT SUPPORTER LES COÛTS ?

4.1 Le document 9082 de l'OACI indique dans le paragraphe 36 que « Le Conseil estime qu'à titre de principe général, lorsque des services de navigation aérienne sont mis à la disposition des vols internationaux, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter leur part des coûts y afférents ». A l'heure actuelle, de nombreux pays cherchent à ce que le mécanisme des redevances englobe l'ensemble des coûts associés aux prestations de services de navigation aérienne. La part de financement public a diminué, voire disparu, dans de nombreux États membres de l'OACI. Alors même que l'industrie de l'aviation, y compris l'aviation générale, génère des millions de dollars en taxes diverses, très peu de cet argent est affecté aux infrastructures aéroportuaires ou à la fourniture de services de navigation aérienne.

4.2 Dans la plupart des régions du monde, l'aviation générale a connu récemment une énorme croissance. L'aviation générale contribue actuellement très largement à la croissance de l'économie mondiale. Toutefois, dans la plupart des États membres, l'aviation générale ne paye pas de redevances. Cet aspect devrait être examiné.

4.3 Les États doivent également spécifier clairement qui finance les vols exemptés et quelle devrait être la contribution des militaires aux infrastructures ANS. Qui paye pour les vols spéciaux du chef d'État qui se rend d'un pays à l'autre ? Par ailleurs, comment pouvons-nous évaluer le coût des retards provoqués par une intervention militaire urgente ?

5. MISSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AVIATION CIVILE ET DE L'ATM

5.1 Le rapport final de la Réunion tripartite de l'OIT qui s'est déroulée en janvier 2002 (TMICA/2002/11) reconnaissait que « l'existence d'un secteur de l'aviation dynamique est dans l'intérêt public. » Le paragraphe concluait : « Les intérêts liés à la sûreté et à la sécurité publiques exigent des gouvernements qu'ils jouent un rôle actif dans la protection et l'entretien des infrastructures de l'aviation civile. » Nous estimons que les principes actuels de redevance s'écartent de cette position.

5.2 On s'attend de plus en plus à ce que les transporteurs aériens prennent à leur charge tous les frais de l'infrastructure de services de navigation aérienne. Ce manque de soutien public ne fait qu'accroître les pressions sur les fournisseurs pour réduire les coûts et, dans bien des cas, réduire les effectifs de personnels. Cela peut avoir des répercussions négatives sur les objectifs de performance en termes de sécurité, d'efficacité et de régularité. Cela diffère beaucoup de la démarche adoptée à l'égard de la signalisation routière ou ferroviaire et de la gestion de la circulation. Si un gouvernement estime qu'il est nécessaire d'améliorer les services ferroviaires ou de réduire les embouteillages routiers, il va construire de nouvelles routes ou liaisons ferroviaires. Dans le cas de l'aviation, il « lui offre la liberté d'emprunter de l'argent à condition de ne pas endetter le gouvernement. »

5.3 Les problèmes posés par une telle attitude se font surtout ressentir en période de crise, lorsque les gouvernements sont intervenus pour garantir le financement minimum requis pour maintenir une prestation exhaustive dans l'ensemble du système, et pour assurer sa fiabilité, y compris lorsque les recettes seraient insuffisantes pour couvrir les coûts d'exploitation ou les besoins d'investissement.

5.4 L'association qui représente les fournisseurs commercialisés, CANSO, propose comme solution à ce problème de permettre aux fournisseurs de services de navigation aérienne de fonctionner comme des agences commerciales, capables de tirer des bénéfices des services offerts, et de lever des capitaux du secteur financier privé. Une telle démarche soutenue par de nombreux gouvernements ne fait qu'exacerber les difficultés économiques actuelles. Notre position est qu'une telle démarche va à l'encontre des principes contenus dans le document 9082 de l'OACI et l'ITF juge nécessaire de reconnaître la mission de service public des systèmes ATS nationaux.

5.5 Dans une certaine mesure cette mission de service public est déjà reconnue à travers le soutien gouvernemental apporté au développement de NEXTGEN et au projet SESAR en Europe.

6. FONDS DE RÉSERVE

6.1 Les États continueront à être le garant en dernier ressort de leurs infrastructures nationales y compris de leurs services de navigation aérienne. Une manière de gérer le cycle économique propre à l'industrie du transport aérien serait que les états autorisent l'établissement de fonds de réserve consacrés au financement des coûts d'exploitation et d'investissement lorsque l'on atteint le point du cycle où les recettes provenant des redevances baissent alors que les coûts restent stables ou augmentent. Un tel fonds d'urgence pourrait être établi en fonction d'une estimation des coûts de services pendant

toute la durée du cycle économique. Cela exigerait toutefois une modification partielle de l'actuelle politique de l'OACI telle qu'elle figure dans le document 9082.

7. CONCLUSIONS

7.1 L'Assemblée générale est invitée à étudier les positions suivantes :

- a) il est temps de revenir à la vision initialement défendue par l'OACI qui était la suivante : les compagnies aériennes devraient contribuer au financement de la prestation de services ANS, tout en reconnaissant le rôle fondamental de l'état ;
- b) dans le cadre de la révision du matériel de soutien suggéré par le secrétariat dans le Doc A35-WP/10, l'OACI devrait procéder à une révision de la formule actuelle de calcul des redevances afin de l'adapter au nouvel environnement ;
- c) une telle révision devrait se faire en consultation avec toutes les parties prenantes, y compris les organismes représentatifs des personnels ATS ;
- d) l'Assemblée générale est invitée à envisager un amendement au Doc 9082 ajoutant la phrase suivante : « *Encourage* les États contractants à intégrer dans leur législation, réglementation ou politique nationale ainsi que dans les accords de services aériens les principes suivants : non-discrimination, lien avec le coût, transparence et consultation des usagers, des représentants des travailleurs et des professions concernées, afin de garantir que les aéroports et les fournisseurs de services de la navigation aérienne les respectent.