

# Avis sur le document de consultation de la Commission sur les services d'assistance en escale

(18 avril 1994)

Les discussions conduites sur la base du document de consultation présenté par la Commission font apparaître les argumentations et les positions décrites ci-après.

- a) Les représentants de l'AEA font valoir que les aéroports doivent être considérés comme des sociétés commerciales pour lesquelles il n'y a aucune raison de maintenir une situation de monopole qui peut conduire à fausser le jeu de la libre concurrence.

Leur argumentation se fonde sur les résultats d'une étude publiée dans la revue *Business Airlines*, établissant une comparaison entre les coûts réels pratiqués dans divers aéroports. Cette comparaison fait apparaître des différences considérables à l'origine de distorsions de concurrence.

C'est pourquoi les compagnies aériennes sont favorables à une séparation légale entre les activités de régulateur et de prestataire de service et à une ouverture très large de la concurrence pour les services de prestation.

Les compagnies aériennes ne demandent cependant pas une libéralisation complète et estiment que les propositions formulées dans le document de consultation vont au-delà des besoins de l'industrie.

- b) Les arguments exposés ci-après sont formulés par les autres parties représentées.

La concurrence existe déjà entre les aéroports. Cette situation est due notamment à la proximité des aéroports entre eux et à la concurrence que se jouent le transport aérien et les autres modes de transport (TGV).

Les situations de monopole créant des problèmes dans certains aéroports résultent de cas spécifiques (une étude à conduire sur la disparité des coûts permettrait de le démontrer) qu'il convient de régler de manière ponctuelle plutôt que par la mise en place d'un système général de libéralisation qui présente plus d'inconvénients que d'avantages.

De plus, l'ouverture à la concurrence entraîne plusieurs risques:

- de nature technique et économique, d'une part, comme une diminution de la qualité du service en raison d'une concurrence sur les coûts et un phénomène de filialisation;
- de nature sociale, d'autre part. En effet, les leçons tirées de la libéralisation déjà accomplie en matière de trafic aérien ne présagent aucune garantie de création d'emplois, mais bien de déplacement,

voire de suppression de postes de travail.

Enfin, la libéralisation risque non seulement d'entraîner une diminution des conditions de travail, mais également de remettre en cause les niveaux de formation et de qualification des personnels.

C'est la raison pour laquelle les représentants des aéroports, de l'ACAE et des organisations syndicales semblent s'accorder sur les éléments de propositions alternatives suivants:

- il ne peut y avoir de séparation totale, mais une séparation fonctionnelle et comptable afin d'accroître la transparence des coûts et les prix pratiqués;
- l'ouverture du marché des services à la concurrence peut se concevoir, sauf dans le cas d'une autoassistance pratiquée par les compagnies et au-delà d'un seuil de trafic minimal;
- l'ouverture à la concurrence doit être accompagnée de la mise en place d'un cahier des charges incluant un volet social et garantissant le respect des obligations de service public;

— cette ouverture doit être réalisée de manière progressive.

Malgré cela, les représentants des organisations syndicales rappellent néanmoins valoir leur opposition de principe à la démarche présentée par la Commission dans son document de consultation et précisent qu'elles préféreraient un aménagement de la situation actuelle plutôt que la mise en œuvre d'un phénomène de libéralisation.

En conclusion, les participants demandent, paritairement et à l'unanimité, l'application des procédures de consultation spécifique prévues à l'article 3 du protocole sur la politique sociale. Ils considèrent que le compte rendu de la présente réunion reflète la position des parties au terme de la première phase de consultation sur l'orientation possible d'une action commune présentée par le document de consultation de la Commission. Ils demandent à être consultés ultérieurement, dans le cadre de la deuxième phase, sur le contenu de la proposition envisagée par la Commission avant que cette proposition ne soit adoptée par le collège des commissaires.

