

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Commission de l'emploi et des affaires sociales*

**2007/2092(INI)**

2.7.2007

## **AVIS**

de la commission de l'emploi et des affaires sociales

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur les capacités aéroportuaires et les services au sol: vers un renforcement de  
la politique communautaire  
(2007/2092(INI))

Rapporteur pour avis: Thomas Mann

PA\_NonLeg

## SUGGESTIONS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. approuve l'avis de la Commission, selon lequel la directive relative à l'assistance en escale doit être améliorée, en particulier simplifiée et clarifiée; cependant, cela ne doit pas obligatoirement, sans autre étude supplémentaire, aller de pair avec une ouverture des marchés et une libéralisation accrues, comme l'a indiqué la Commission;
2. indique que l'étude réalisée en 2002 à la demande de la Commission sur "la qualité et l'efficacité des services d'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté par suite de la mise en œuvre de la directive 96/67/CE du Conseil" démontre que la transposition de la directive dans la législation des États membres ne s'est pas effectuée sans problème;<sup>1</sup>
3. dénonce le rapport la plus récent de la Commission relatif aux résultats de l'étude de 2002 qui fonde son analyse de l'impact de l'ouverture des marchés uniquement sur l'expérience des quinze "anciens" États membres et sur des données obsolètes; invite la Commission à inclure également les douze nouveaux États membres dans ses analyses et ses projets et à faire état des résultats empiriques obtenus à ce jour;
4. déplore que, dans sa récente communication sur un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe (COM(2006)0819), la Commission ne fasse référence ni aux conditions du travail dans ce domaine, ni aux moyens de les améliorer; recommande vivement que les employés des services d'assistance en escale contribuent de façon décisive à la fourniture de services de meilleure qualité et à un renforcement de la sécurité des vols;
5. s'interroge, par conséquent, sur le bien-fondé de la proposition de la Commission relative à l'adoption de nouvelles mesures sur la voie de la libéralisation et demande instamment à la Commission d'évaluer, à travers une recherche empirique approfondie, les résultats des mesures de libéralisation adoptées en mettant en regard les suppressions d'emplois, la dégradation des conditions de travail et les risques en matière de sécurité;
6. constate que, depuis l'adoption de la directive 96/67/CE, la concurrence s'est considérablement accrue et que les prix des services d'assistance en escale ont baissé dans presque tous les "anciens" États membres de l'UE; dénonce le fait que ce sont avant tout les transporteurs aériens qui ont fait pression sur les prestataires de services d'assistance au sol pour qu'ils réduisent les coûts et que ce sont principalement ces transporteurs, et dans une moindre mesure les consommateurs, qui ont bénéficié des baisses de prix; est d'avis que l'exigence permanente de s'adapter comporte le risque d'une diminution de la qualité des services d'assistance en escale et d'une détérioration des conditions de travail; craint que la qualité des services d'assistance en escale n'ait diminué et continue de se détériorer

---

<sup>1</sup> L'étude du cabinet de consultants S&HE International Air Transport Consultancy (Londres) peut être consultée sur internet à l'adresse [www.ec.europa.eu/transport/air\\_portal/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm)

dans certains États membres à l'avenir, en raison de la libéralisation et de la pression constante en matière d'exigences d'adaptation; craint également que des risques inutiles concernant la sécurité ne surgissent, mais reconnaît que les expériences varient d'un État membre à l'autre;

7. constate que l'assistance en escale est une activité à forte intensité de main-d'œuvre et qu'environ les trois quarts des coûts globaux d'assistance sont représentés par des frais de personnel; partage l'avis de la plupart des États membres, selon lequel les prestataires de services d'assistance en escale ont des difficultés à trouver du personnel qualifié et à le conserver; note toutefois que cette situation est directement imputable à la stratégie des compagnies désireuses de mettre en œuvre une "politique à moindre coût", au détriment des travailleurs et des conditions de travail, afin d'être davantage compétitives; dénonce, par conséquent, la politique qui a conduit des transporteurs aériens ou des prestataires de services à licencier une partie de leur personnel, alors que les nouveaux venus sur le marché engagent en général de nouveaux travailleurs à des salaires moins élevés;
8. critique, à cet égard, le fait que la proportion de travailleurs employés sous contrat à durée déterminée, ainsi que la proportion des employés en sous-traitance est en augmentation constante, au détriment des emplois réguliers;
9. estime que devrait être mises en œuvre des mesures concrètes de formation continue des travailleurs dans les services aéroportuaires, à intervalles réguliers; souligne que le personnel impliqué dans un accident ou incident grave doit suivre une formation adéquate obligatoire après l'incident ou accident grave, et que le personnel employé sur une base saisonnière doit suivre une formation théorique et pratique avant de commencer à exercer son activité professionnelle;
10. partage l'avis selon lequel, dans certains États membres, les conditions et les relations d'emploi et de travail (horaires de travail, formation de base et de perfectionnement comme gage de qualité) se sont détériorées et que le niveau de salaires a été orienté à la baisse par des accords non-tarifaires, engendrant, dans de nombreux cas, une diminution de la qualité des services offerts ainsi que des pertes d'efficacité dans les aéroports (correspondances, perte ou non-transport de bagages enregistrés, ponctualité des mouvements aériens); souligne que la détérioration d'ores et déjà constatée ou potentielle des conditions de travail va directement à l'encontre des objectifs de la stratégie de Lisbonne; conteste l'avis de la Commission, selon lequel les aspects relatifs à la sécurité aérienne n'ont pas été affectés par l'ouverture du marché;
11. dénonce le rapport de la Commission, dans la mesure où il n'a pas analysé suffisamment l'impact de l'ouverture du marché sur le plan social; met en garde contre l'adoption hâtive de nouvelles mesures de libéralisation sans évaluation préalable et approfondie des mesures mises en œuvre jusqu'à présent; invite, par conséquent, la Commission à commander une vaste étude sur l'efficacité et l'impact social de l'ouverture des marchés depuis 1996 dans l'ensemble des 27 États membres en tenant tout particulièrement compte non seulement de l'évolution des salaires, de la sécurité au travail, de la qualité du travail, et de la protection à l'égard des dangers extérieurs, mais encore de l'application des directives communautaires en matière de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs sur le lieu de travail;

12. considère que les grands aéroports internationaux ("plaques tournantes") revêtent une importance cruciale pour l'économie et l'emploi dans la région concernée; se félicite des efforts déployés en vue de renforcer leur rôle à l'avenir grâce à une stratégie d'utilisation optimale et à une meilleure intégration dans l'infrastructure des transports, en vue d'optimiser leur position en tant que site économique et gisement d'emploi dans le contexte de la concurrence mondiale.

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Les capacités aéroportuaires et les services au sol: vers un renforcement de la politique communautaire
<b>Numéro de procédure</b>	2007/2092(INI)
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN
<b>Commission saisie pour avis</b> Date de l'annonce en séance	EMPL 26.4.2007
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Thomas Mann 21.3.2007
<b>Examen en commission</b>	7.6.2007      26.6.2007
<b>Date de l'adoption</b>	27.6.2007
<b>Résultat du vote final</b>	+:            32 -:            1 0:            1
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Edit Bauer, Jean-Luc Bennaïmias, Emine Bozkurt, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Roger Helmer, Karin Jöns, Ona Juknevičienė, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Jiří Maštálka, Maria Matsouka, Csaba Óry, Elisabeth Schroedter, José Albino Silva Peneda, Gabriele Stauner, Gabriele Zimmer
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Rumiana Jeleva, Magda Kósáné Kovács, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
<b>Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Manolis Mavrommatis