

Privatisation des aéroports : une réelle menace pour les travailleurs et travailleuses et la population canadienne

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES MACHINISTES ET DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DE
L'AÉROSPATIALE | WWW.AIMTA.CA

AIM

Le syndicat Le futur

Qui nous sommes

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (l'AIM) est le plus important syndicat du secteur du transport aérien au Canada et en Amérique du Nord. L'AIM représente plus de 200 000 travailleurs incluant 22 000 membres au Canada.

Dans le secteur des services aéroportuaires, nous représentons la majorité des agents de contrôle de sécurité préalable à l'embarquement au Canada qui veillent à la sûreté et la sécurité du public voyageur pour le compte de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de Transports Canada (TC). De plus, ils assurent de nombreux services de sécurité au sein et en périphérie des aéroports canadiens. Nous représentons également des travailleurs et travailleuses d'Air Canada, d'Air Transat, de Bearskin Airlines, d'Air Labrador, de Keewatin Air, de Landmark Aviation, de Swissport, de TBH, de Toronto Ground Airport Services (TGAS), d'Airport Operations Support Services (AOSS), de Smarte Carte, de Field Aviation et d'Aircraft Services International Group (ASIG).

Depuis que le rapport Emerson a été rendu public par le gouvernement fédéral en juin 2016, l'AIM a exprimé ouvertement son opposition à la privatisation des aéroports canadiens. Nous avons d'ailleurs déposé un mémoire au gouvernement fédéral dans la foulée du dépôt du rapport Emerson (<http://www.iamaw.ca/memoire-presente-par-aimta-canada-en-reponse-au-rapport-de-l'examen-de-la-loi-sur-les-transports-au-canada/?lang=fr>).

Pourquoi l'AIM s'oppose-t-elle à la privatisation des aéroports?

- 1. En cas de privatisation des aéroports, les membres de l'AIM courent un risque très réel de perdre leur emploi. Nous voulons nous assurer que les emplois de nos membres ne sont pas mis en péril par un programme axé sur la course aux profits.**
- 2. Un total de 45 000 emplois directs à l'aéroport international Pearson de Toronto, dont 8 000 sont occupés par des membres de l'AIM, pourraient être impactés par la privatisation.**
- 3. Le gouvernement fédéral reçoit actuellement beaucoup de revenus grâce aux aéroports. La privatisation de ces derniers priverait le gouvernement de revenus réguliers considérables (ex. : loyers, immatriculations, etc.).**
- 4. La privatisation mènerait à une augmentation des coûts pour le public voyageur. Une telle situation empêcherait le gouvernement fédéral de générer des recettes fiscales et les autorités aéroportuaires de générer des revenus. De plus, elle affaiblirait les lignes aériennes canadiennes. Par conséquent, les passagers subiraient des hausses de frais.**
- 5. Tout comme l'AIM, trois autorités aéroportuaires s'opposent à la privatisation des aéroports : Vancouver, Ottawa et Calgary. Trois grandes lignes aériennes s'y opposent également : Air Canada, WestJet et Air Transat.**
- 6. Des tarifs aériens plus élevés inciteraient des passagers à se rendre en voiture à des aéroports américains situés près de la frontière. C'est déjà le cas, mais ce phénomène pourrait se renforcer si les prix augmentaient, ce qui affaiblirait ultimement le secteur canadien de l'aviation.**
- 7. Les aéroports sont des installations de propriété publique dans bien des régions du monde. Par exemple, aux États-Unis, seuls quelques aéroports ont été privatisés. Parmi les 30 plus grands aéroports au monde, seuls trois sont de propriété entièrement privée : Rome Fiumicino, Sydney et Londres Heathrow.**
- 8. L'expérience de privatisation des aéroports vécue au Royaume-Uni et en Australie s'est révélée catastrophique pour les travailleurs et travailleuses aéroportuaires et pour le public voyageur. Des études ont démontré que les coûts avaient augmenté malgré les assurances données qu'ils n'augmenteraient pas.**

9. Le modèle d'autorité aéroportuaire à but non lucratif doit être maintenu, car les modèles à but lucratif prônent le bien des actionnaires au détriment du bien commun. Il y a lieu d'améliorer le modèle aéroportuaire existant, mais non au détriment du modèle à but non lucratif. Les Canadiens ont besoin d'aéroports ayant le modèle sans but lucratif.
10. Une façon d'y parvenir consiste à permettre aux aéroports de contracter des emprunts et d'éliminer la restriction suivante : les autorités aéroportuaires doivent être libres de toute dette à la fin de leur bail. Ainsi, les autorités aéroportuaires auraient une capacité d'emprunt pour améliorer leurs installations au bénéfice des passagers et des lignes aériennes.
11. Le gouvernement fédéral, par l'entremise de l'ACSTA, doit injecter une plus grande part des revenus perçus en droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) dans l'exploitation des aéroports. Les effectifs aéroportuaires pourraient ainsi être augmentés et du nouvel équipement pourrait être acheté pour accélérer le traitement des passagers, réduire les files d'attente, rehausser la sécurité et améliorer les opérations quotidiennes au sein des aéroports.
12. Nombre d'emplois aéroportuaires sont des emplois de la classe moyenne et, si ces travailleurs et travailleuses perdent leur emploi, la promesse formulée par le premier ministre de renforcer la classe moyenne sera mise en péril. Nous doutons que les membres de l'AIM qui travaillent dans les aéroports votent pour le Parti libéral du Canada en 2019.

Que peuvent faire les députés fédéraux pour aider l'AIM dans sa lutte contre la privatisation des aéroports?

- Discuter avec d'autres députés et députées libéraux et voter contre tout projet de loi déposé qui porte sur la privatisation des aéroports canadiens.
- Signer la pétition de l'AIM contre la privatisation des aéroports canadiens : <http://www.iamaw.ca/6415/?lang=fr>.
- Cette pétition sera transmise au premier ministre Justin Trudeau et au ministre des Transports Marc Garneau.

Articles

- (En anglais seulement) « Privatizing airports a flight risk: McQuaig », *Toronto Star*, le 27 octobre 2016 :
<https://www.thestar.com/opinion/commentary/2016/10/27/privatizing-airports-a-flight-risk-mcquaig.html>
- (En anglais seulement) « The trouble with Canadian airport privatization » (Calin Rovinescu), *The Globe and Mail*, le 19 décembre 2016 :
<http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/rob-commentary/the-model-is-not-broken-only-dented-the-trouble-with-canadian-airport-privatization/article33359029/>
- « La privatisation des aéroports augmentera les coûts pour les voyageurs, dit l'industrie » (radio-canada.ca) 13 novembre 2016: <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/814394/privatisation-aeroport-augmentation-couts-voyageurs>
- « Aucune décision sur la privatisation des aéroports dans le budget (radio-canada.ca) 21 mars 2017 »: <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1023426/budget-morneau-aeroports-privatisation>

Liens

- [Liste des autorités aéroportuaires au Canada](#)
- [Politique nationale des aéroports](#)
- (En anglais seulement) National Airlines Council of Canada (NACC):
<http://airlinecouncil.ca/statement-national-airlines-council-canada-todays-federal-budget/>
- www.cessonslaventesdesaeroports.ca

Citations (traduites)

« À mon avis, la privatisation des aéroports risquerait fort bien d'augmenter les coûts d'utilisation déjà élevés des aéroports canadiens ainsi que, ultimement, les tarifs aériens. Par conséquent, ni les lignes aériennes ni nos clients n'en sortiraient gagnants. » – Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Air Canada

« [...] sur la base de mon expérience, vous ne reconnaîtriez plus les aéroports canadiens dans cinq ans. Ils deviendraient des endroits bondés en raison des pressions exercées par la direction de livrer les rendements attendus. » – Craig Richmond, président et chef de la direction, Autorité aéroportuaire de Vancouver

« Après 25 ans d'expérience partout dans le monde – en Europe, en Australie, en Amérique du Sud –, nous avons été passablement déçus des conséquences économiques sur les lignes aériennes, les coûts, la qualité des services et les frais connexes partout où des aéroports ont été privatisés. » – Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction, Association du transport aérien international