

# NON

## À TOUTE PRIVATISATION !

### ET AU PROCESSUS DE DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT DANS AÉROPORTS DE PARIS

À peine en place, les décisions du gouvernement Macron confirment qu'elles sont au service de l'oligarchie industrielle et financière, celle des actionnaires institutionnels, des puissants et des riches. Les ordonnances sur la loi travail montrent aussi que le gouvernement veut taper fort sur les travailleurs en procédant au détricotage des droits sociaux. On est toujours au cœur de l'antagonisme entre le travail et le capital dans notre société, basée sur le système capitaliste. La décision d'une nouvelle vague de privatisation d'entreprises, dont Aéroports de Paris, complétée par la loi Pénicaud contre les droits du travail, constituent une régression sociale sans pareil.

Mais quelles sont les vraies raisons qui poussent tous les gouvernements depuis les années 90 à vouloir privatiser le secteur public ? Cette politique depuis 30 ans a un fil conducteur que nul ne doit contester : la suprématie

de la loi du marché sur toutes les sphères de la société. L'Etat ne devant prendre en charge que les besoins collectifs auxquels le marché ne peut répondre pour cause d'insuffisance de taux de rentabilité.

Pour accélérer sa « mondialisation », stade actuel de son développement, le capitalisme a besoin de liquider les structures de l'Etat qu'il avait utilisé dans une phase antérieure car elles sont devenues des obstacles à sa domination sur les peuples. Caractérisée par les traités européens, l'intégration européenne est l'outil politique de cette restructuration sur le continent afin d'occuper de nouveaux terrains où pourra s'exercer la loi de fer des actionnaires-prédateurs des groupes du CAC40 sur le secteur public et nationalisé, la protection sociale, la réglementation du travail et les garanties collectives... Les lois Macron en sont le dernier exemple.

Depuis de nombreuses années,

c'est l'idée même de « public » qui fait l'objet d'une entreprise de démolition systématique par le patronat et les gouvernements tant sur le plan idéologique (en discréditant les valeurs et les personnels des entreprises et administrations publiques), que sous l'aspect économique en imposant les règles de la logique marchande dans les services publics, en instaurant une concurrence acharnée entre eux. Ce qui favorise la privatisation des créneaux à fort taux de rentabilité grâce aux soumissions gouvernementales. Et ce, au nom de l'emploi, la compétitivité... ce qui est antagonique !

**PRIVATISER AU NOM  
DE LA DETTE PUBLIQUE ?  
UN LEURRE !**

L'argument idéologique utilisé par le pouvoir politique et patronal pour s'attaquer au secteur public

consiste à dénoncer la « dette publique » et de trouver les moyens pour la réduire : les privatisations en vagues successives.

Or, l'argument de la dette publique repose sur une escroquerie depuis des décennies : « De 1999 à aujourd'hui, l'ensemble des allègements décidés chaque année a réduit les recettes publiques de près de 3 points de PIB... L'effet cumulé sur 10 ans de ces manques à gagner est énorme, puisque les experts ont calculé que la dette publique qui en 2009 représentait 77,6% du PIB serait seulement de 20% du PIB si la pression des prélèvements fiscaux et sociaux n'avait pas baissé » (édito des échos juin 2010).

La montée de la dette de l'Etat n'est pas le résultat d'une croissance immodérée des dépenses populaires et des services publics car leur part dans les dépenses de l'Etat est en effet restée à peu près fixe : 21,8 % du PIB en 2014, contre 23 % en 1980.

## LA DETTE N'EST PAS PUBLIQUE MAIS PRIVÉE !

Elle est liée à un maquis des multiples exonérations faites au patronat : défiscalisations des revenus du capital, en passant par les baisses massives et continues des cotisations sociales des entreprises au nom tantôt de « la baisse-du-coût-du-travail-pour-résorber-le-chômage » (avec également la belle efficacité que l'on sait), tantôt au nom de l'« attractivité du territoire », jusqu'aux dernières diminutions des taux marginaux de l'impôt sur le

revenu, et des exemptions en tout genre permettant aux plus riches de ne payer que des clopinettes au fisc.

## QUEL EST LE BILAN DES PRIVATISATIONS ?

Le passage d'une exploitation publique à une exploitation privée s'accompagne bien souvent d'augmentations de prix pour les usagers, de phénomène de désertification et d'inégalité d'accès aux services publics, d'une baisse des investissements dans les infrastructures (entraînant vétusté, saturation, inefficacité), de dégradations des conditions de travail et de rémunération pour les salariés des entreprises nouvellement privées, de baisse des effectifs au niveau des entreprises et d'une hausse du chômage au niveau de la société...

La privatisation, en transférant l'exploitation d'un service public à des sociétés commerciales de droit privé, fait bien souvent émerger une contradiction entre la poursuite de l'intérêt des actionnaires de l'entreprise privée, et l'intérêt général. De par la nature des services publics, cette exploitation privative s'accompagne bien souvent de choix de gestion plus que discutables, et finalement d'un risque accru de la dégradation du service public...

Depuis l'ouverture du capital à ADP, le champ public s'est considérablement réduit, les passagers sont devenus captifs de la logique



commerciale actuelle, les salariés d'ADP ont perdu 1500 postes, le groupe se réduit comme peau de chagrin, mais... les dividendes versés aux principaux actionnaires se portent très bien (1,8mds versés en 10 ans).

### Depuis l'ouverture du capital à ADP, le champ public s'est considérablement réduit

Les aéroports ont une mission d'intérêt général (sécurité, sûreté, environnement, aménagement du territoire, etc.). De même ils sont des « poumons » régionaux en matière d'emploi

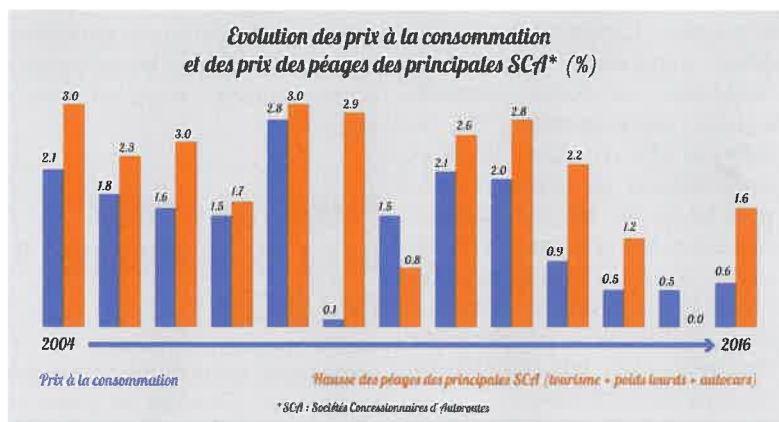
et de retombées économiques. De plus, ils occupent une position centrale dans le système aérien, avec notamment la définition du niveau des redevances payées par les compagnies aériennes et par les usagers.

Quand l'objectif premier des investisseurs privés est d'améliorer sans cesse le retour sur investissement, quels seraient les impacts d'une privatisation totale ?

Notamment concernant :

- > l'emploi (niveau d'emploi, statut des salariés, condition de travail, etc.),
- > les investissements aéroportuaires, qui sont par nature importants et nécessaires pour le développement d'infrastructures colossales (de surcroît dans un contexte de croissance continue du trafic aérien),
- > la définition du montant des différentes redevances.

Au final, la question est de savoir qui est le grand gagnant de cette bataille du partage de la valeur ajoutée aéroportuaire : les grands acteurs privés ou privatisés et leurs actionnaires (ADP, Vinci, Veolia, ...), ou les salariés et les citoyens, les compagnies aériennes et leurs passagers ?



## LA LOGIQUE ACTIONNAIRIALE DES PRIVATISATIONS TRAVAILLE POUR UN SEUL CAMP, CELUI DU CAPITAL CONTRE LE TRAVAIL QUI, POURTANT, CRÉE TOUTES LES RICHESSES. IL FAUT CHANGER LE CADRE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL !

La CGT, dénonce depuis des années cette logique libérale dévastatrice menée par le MEDEF et les locataires élyséens. Elle appelle les salariés à agir pour inverser la tendance et passer, dans le domaine du secteur public, d'une posture de défense à une contre-offensive populaire qui porte l'exigence de nouvelles conquêtes sociales et démocratiques ; de l'idée de pôle de résistance à celle de point d'appui pour aller plus loin.

L'enjeu est majeur. En France, historiquement, étape par étape, le Secteur Public et Nationalisé est devenu l'outil que le peuple s'est donné pour s'assurer les moyens et la maîtrise de son développement à partir d'une conception d'égalité entre les citoyens. Cette raison d'être, ce choix politique majeur, a

institué le service public français comme moteur de développement de la société, comme facteur de cohésion sociale, comme vecteur d'avancées technologiques et de démocratie sociale, comme élément structurant dans l'aménagement du territoire.

C'est le cas de nos aéroports, des transports en général, des réseaux de communications, de l'énergie, de la santé, de l'éducation, des collectivités locales, etc. Auxquelles nous pouvons ajouter les organismes sociaux (sécurité sociale) tous financés, comme le reste de l'activité économique par la richesse nationale créée par le Travail.

Le programme du Conseil National de la Résistance basé sur l'intérêt

général et ceux du travail a permis d'inscrire dans la constitution de 1946 que : « *tout bien, toute entreprise dont l'exploitation a ou acquiert le caractère d'un service public national ou d'un monopole de fait doit devenir la propriété de la collectivité* ».

Ainsi, l'existence et le développement du secteur public et nationalisé a constitué des conquêtes sociales et politiques du mouvement populaire, du monde du travail, qui à différentes périodes, se sont donnés les moyens politiques de faire prévaloir leurs exigences de progrès social, de liberté et d'égalité, en limitant d'autant la domination des possédants du capital. Des limites auxquelles ceux-ci ne se sont jamais résignés.



## NOUS RÉAFFIRMONS LA SUPÉRIORITÉ DU SECTEUR PUBLIC ET EXIGEONS UN SYSTÈME ÉCONOMIQUE DÉBARRASSÉ DE LA PRÉDATION DU CAPITAL ET SES ACTIONNAIRES PARASITES.

1. Le transport, est un élément structurant de l'économie nationale. Dès lors, la maîtrise publique doit reprendre la main sur la stratégie économique, financière et sociale de la compagnie Air France mais aussi sur celle d'Aéroports de Paris et de tous les aéroports régionaux. C'est une question de souveraineté : préserver les intérêts sociaux et économiques de notre pays dans tous les domaines tels l'énergie, les communications, la santé, l'éducation, les territoires, l'eau, l'agroalimentaire et le secteur bancaire.

2. A l'expérience, les salariés apparaissent bien comme les seuls défenseurs de leur entreprise: ils créent par leur travail toute la richesse produite. Il y a urgence à retirer le pouvoir décisionnel à des actionnaires «sans frontière et sans conscience». Nous posons clairement la question d'une appropriation, d'une maîtrise sociale et de la place concrète des salariés dans les choix stratégiques de nos entreprises.

En s'appuyant sur la campagne lancée par la Confédération CGT, « l'industrie et les services pu-

blics », la CGT ADP a décidé de lancer un débat public sur les choix stratégiques en matière d'aménagement du territoire et de développement du transport aérien.

L'Etat détient 50,6 % des capitaux d'Aéroports de Paris. Ce choix de maintenir une position majoritaire de l'Etat dans le capital de l'entreprise repose sur la nécessité de préserver les intérêts nationaux. C'est un engagement pris devant les français lors de l'ouverture du capital en 2005.

Le maintien majoritaire de l'Etat dans le capital d'ADP est dicté par



les intérêts nationaux en matière de transport aérien et de développement de ses infrastructures aéroportuaires.

Les missions d'Aéroports de Paris de construire, d'aménager, de développer et d'exploiter les principaux aéroports d'Ile-de-France ont permis, dès la création de l'Eta-

blissement public en 1945 de placer la France et son savoir faire aéroportuaire au tout premier plan international. Ce rayonnement de la France dans le monde ne

serait pas possible sans la forte implication du personnel d'Aéroports de Paris toujours très attaché à sa mission de service public.

Le système francilien aéroportuaire (avec la complémentarité des trois plateformes de Paris Charles de Gaulle, Orly et le Bourget) que représente ADP est un élément structurant de l'aménagement du territoire national et un outil essentiel des échanges de la France avec le monde.

La compagnie aérienne nationale joue un rôle majeur dans cette

structure. Cependant, elle évolue dans un environnement très concurrentiel, c'est pourquoi la préservation de l'équilibre entre ADP et Air France est indispensable pour assurer le maintien du pavillon français.

Le doublement du trafic mondial dans les 20 prochaines années (Airbus Global Market Forecast 2015, IATA...) nécessitera un développement des capacités aéroportuaires parisiennes sur le long terme impliquant des investissements

de plusieurs milliards d'euros.

ADP joue donc un rôle considérable dans l'aménagement du territoire et son poids économique dans la région Ile de France est majeur. Ce rôle a été notamment soulevé par l'étude du cabinet BIPE qui établit que les aéroports parisiens représentent 1,7 % du PIB national et 2 % de l'emploi en France.

Il s'agit de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, et donc des citoyens, et le contrôle des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions

de service public puisqu'avec 6600 hectares, ADP possède un des plus grands domaines aéroportuaires d'Europe.

Le projet dont nous avons besoin, c'est de renforcer le rôle et la place des communes, des départements et de la région dans le capital d'ADP afin de défendre nos intérêts économiques, sociaux et environnementaux. Tout projet contraire et notamment celui de remettre en cause la détention majoritaire de capitaux publics dans le capital d'ADP porterait un grave préjudice au développement des plateformes parisiennes avec des conséquences importantes sur les emplois.

Sur cette base nous interpellons les salariés des plateformes, les associations d'usagers et de riverains, les élus locaux (mairies, régions, départements) et les salariés des entreprises publiques confrontées à leur privatisation pour organiser des débats publics.

Au préalable de ces débats, les salariés d'Aéroports de Paris seront informés par tracts et lors d'heures d'informations au personnel pour que notre parole soit entendue et nos intérêts défendus.

## NOUS INVITONS TOUS LES SALARIÉ(E)S À EN DÉBATTRE LORS DES HEURES D'INFORMATION ORGANISÉES SUR NOS PLATEFORMES :

SUR CDG LE 05 DÉCEMBRE 2017 // SUR ORLY LE 06 DÉCEMBRE 2017

*Les modalités et les détails vous seront communiqués  
par tracts et affiches prochainement.*

*Pour toutes infos complémentaires :*

*Le blog < [lacqtadp.com](http://lacqtadp.com) > et sur Facebook*

*Sur Roissy : CDG2 Module N*

*Tél : 01.48.62.14.77*

*Mail : [cgtroissy@adp.fr](mailto:cgtroissy@adp.fr)*

*Sur Orly : Bâtiment 630- Orly Parc*

*Tél : 01.49.75.06.55/56*

*Mail : [cgtorly@adp.fr](mailto:cgtorly@adp.fr)*



AÉROPORTS DE PARIS