

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises.



AÉROPORTS DE PARIS

Audition de la CGT Aéroports de Paris

Lundi 30 juillet 2018

1- Sur la motivation de la privatisation d'ADP

Dans le cadre du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, le gouvernement prévoit de céder ses actifs en privatisant notamment la société Aéroports de Paris (ADP), en vue de financer un fonds pour l'innovation de rupture.

Il est dommageable qu'il soit ainsi envisagé de céder un actif que le gouvernement reconnaît lui-même comme "stratégique" alors que le financement de l'innovation et de la R&D est d'ores et déjà possible à hauteur de 180 M€/an (*a minima* compte tenu de la croissance du trafic aérien), montant que représentent les dividendes versés par ADP à l'Etat à ce jour.

D'une façon générale, nous dénonçons le retrait de l'Etat d'une entreprise publique qui pourrait poursuivre une politique publique ambitieuse de transition énergétique.

2- Sur la mission de service public confiée à Aéroports de Paris

Le texte n'apporte pas de définition du service public confié à Aéroports de Paris.

Le Conseil d'Etat, dans son récent avis sur le projet de loi, reconnaît que l'exploitation de l'entreprise ou des biens qui ont été mis à sa disposition constitue un service public mais en exclut le caractère "national".

Ainsi, l'alinéa 9 du préambule de la Constitution de 1946 ne pourrait être invoqué contre le projet de loi puisque les installations de la société Aéroports de Paris sont exclusivement situées en région Ile de France. Or, le terme "national" de l'alinéa 9 du préambule de la constitution de 1946 ne vise pas une circonscription géographique mais l'importance, pour la nation, du service public en cause.

Dès lors, en raison de l'importance du trafic passager mais aussi du fret national et international, l'activité d'Aéroports de Paris et les biens qui y sont affectés ont un rôle national qui n'est rempli par aucun autre aéroport en France.

Dans ces conditions, il conviendrait qu'Aéroports de Paris demeure une entreprise publique sous contrôle d'Etat tant au niveau capitalistique que de la gouvernance.

3- Sur la situation du personnel d'Aéroports de Paris et des plateformes

Le texte ne se préoccupe pas de la situation du personnel.

La CGT ADP veut signaler aux parlementaires la très grande inquiétude des 6 585 salariés d'ADP SA quant à ce projet : invités à se prononcer lors d'une votation interne

au printemps dernier, ils ont voté à 98% contre la privatisation de leur entreprise. De nombreux rassemblements organisés sur les plateformes ont confirmé cette préoccupation.

Depuis l'ouverture du capital en 2006, 1 500 emplois ont été détruits et la part des salaires dans la valeur ajoutée est passée de 41% à 29% traduisant l'effort de productivité des salariés. Le projet de loi ne donne aucune perspective d'amélioration, bien au contraire au vu des objectifs de rentabilité financière qui y sont inscrits.

Le statut réglementaire particulier du personnel a été conçu dans le cadre de métiers aéroportuaires spécifiques qui ont fortement contribué à l'essor et à la place d'Aéroports de Paris aujourd'hui. Son maintien doit être accompagné de garanties sur le niveau de l'emploi dans toutes les catégories au sein de la société gestionnaire des aéroports parisiens.

Les plateformes parisiennes, ce sont 122 040 emplois directs. Alors que l'activité et les résultats d'Aéroports de Paris sont en hausse, l'emploi diminue chez le gestionnaire (ADP) pour se déplacer vers les sous-traitants aux conditions sociales dégradées et où la mise en concurrence des salariés est la règle. La création d'un statut de travailleur aéroportuaire est nécessaire pour élever et harmoniser des règles sociales de haut niveau.

Compte tenu du bassin d'emploi représenté, la création de bourses du travail pour l'exercice du droit syndical et l'expression démocratique des salariés est une nécessité et doit être une obligation. Nous notons d'ailleurs que le projet de loi PACTE dégrade les conditions d'exercice du droit syndical en relevant le seuil de 200 à 250 salariés pour la mise en place d'un local syndical..

La création d'une Agence Nationale de Sécurité permettrait de garantir une sécurité aéroportuaire optimale avec des personnels sous statut unifié d'agent public et les mêmes conditions de travail sur tout le territoire.

4. Sur le patrimoine et les activités

Le texte proposé ne donne aucune garantie sur la pérennité des aérodromes et du patrimoine.

Conservation du foncier :

La valorisation d'Aéroports de Paris est basée sur le prix de l'action avec un patrimoine foncier dont le prix est estimé à ce jour à 0,50€ du m² (car situé en zone aéroportuaire). Ce prix au m² doit être inscrit dans la loi afin d'être bloqué. En effet, les terrains des aérodromes et certaines zones cargo peuvent atteindre une plus-value entre 400 et 800 % si la valeur des terrains avoisinants est prise en compte pour leur valorisation.

Aérodromes d'aviation générale :

Les redevances aéroportuaires et des loyers pour les aéroclubs présents sur les 10 aérodromes d'aviation générale, tous ouverts à la circulation aérienne publique, doivent faire l'objet d'un barème réglementaire pour empêcher une envolée des tarifs. En effet, ces charges font partie inhérente du coût de la formation des pilotes privés. Pour mémoire, 25% des pilotes de lignes sont issus des aéroclubs et l'Ile de France dispose d'un réseau particulièrement riche de ces structures.