

COMITÉ SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

AÉROPORTS DE PARIS DU 9 avril 2020

Le CSE du 9 avril au cours duquel nous devons rendre notre avis sur la situation économique et financière 2019 et le budget 2020 se déroule au moment où une crise sanitaire et économique sans précédent bouleverse le secteur aérien et remet en cause les objectifs d'ADP.

Il est toutefois utile de revenir sur l'année 2019.

La croissance du trafic aérien a été au rendez-vous en 2019, mais elle donnait quelques signes de ralentissement. L'activité d'ADP a progressé ainsi que le profit brut d'exploitation. Le chiffre d'affaires a bénéficié de la hausse de toutes les activités. Il a dépassé les 3 Mds€ (+3%/+105 M€).

Notons que, pour la première fois depuis 2004, une légère remontée des effectifs au 31/12 a eu lieu, mais elle reste confinée à deux catégories Cadres et Haute Maîtrise quand la Maîtrise et l'Exécution poursuivent leur recul. Cependant, sur l'ensemble de l'année, l'effectif moyen en équivalent temps plein continue de baisser. A nouveau, la part des salaires dans les richesses nouvellement créées diminue et représente moins de 27% de la Valeur Ajoutée (VA) ; cette part était supérieure à 41% en 2005. La VA/salarié continue de progresser en s'établissant à 353K€/ETP en moyenne quand les frais de personnel moyens sont de 95 k€ et le dividende rapporté au nombre de salariés moyen est de 58 k€.

Malgré une baisse du bénéfice net de 12%, ce dernier demeure néanmoins élevé (497 M€). Il est impacté à la fois par l'augmentation de certaines charges : notamment dotations aux amortissements liées aux mises en service d'installations et charges financières liées à la souscription de nouveaux emprunts ainsi que par la montée de l'endettement.

Pour faire face à ses besoins de financement (investissements, dividendes, remboursement de la dette), ADP SA a dû une nouvelle fois puiser dans sa trésorerie et solliciter à nouveau l'emprunt. Le taux d'endettement s'alourdit encore.

La crise sanitaire change la donne en amplifiant considérablement les difficultés du secteur aérien, le plongeant dans une récession sans précédent. ADP, ses clients, ses fournisseurs sont tous impactés de manière violente.

Les pertes des compagnies aériennes seraient d'autant plus massives que la reprise pourrait être lente. En effet, la crise sanitaire a précipité une crise économique profonde, dans une économie mondiale qui était déjà en plein ralentissement. Selon les différentes prévisions, le trafic des plateformes parisiennes serait ramené en 2020, à 60 voire 70 MPAX (son niveau du début du siècle).

Pour faire face à la crise, la direction affirme avoir une trésorerie suffisante après l'émission de deux emprunts obligataires d'un montant total de 2,5 Mds€ à des

taux de 2,125% et 2,75% (contre 1,125% un an plus tôt) symptomatiques de la dégradation de la notation financière par Standard & Poor's et du niveau de risque élevé du secteur du transport aérien compte tenu du contexte
Ainsi, nous sommes face à un mur de la dette pour les 10 ans à venir au minimum, avec des perspectives de trafic moins importantes qu'espérées auparavant.

Malgré cela, le rachat de GMR semble maintenu. Il doit être reporté voire annulé au moment où ADP a besoin de toute sa trésorerie.

Signalons ici que, notamment grâce à l'action syndicale, ADP ne versera pas le solde de dividendes au titre de 2019.

En outre, notre entreprise échappe à la privatisation grâce à l'action syndicale et démocratique avec notamment la mise en œuvre du Référendum d'Initiative Partagée qui a repoussé le projet du gouvernement.

Il s'agit aujourd'hui de renoncer définitivement à cette privatisation puisque cette crise le démontre une nouvelle fois, c'est bien l'Etat qui est le garant de l'économie du transport aérien. Les différents Etats mettent désormais en œuvre des mesures de soutien au secteur et en particulier à leur(s) compagnie(s) nationale(s) pour éviter leur disparition : activité partielle, garanties de prêts, prêts, nationalisation, aides directes, ...

Le secteur aérien, dans son ensemble, devrait sortir de cette crise en étant profondément transformé, et ADP verra aussi son modèle bouleversé.

Le modèle économique, axé sur la rentabilité financière à court terme et développé depuis 15 ans, est violemment remis en cause par la crise mais aussi par le récent avis de l'Agence de Régulation des Transports (ART). De plus, le fort niveau d'endettement avec lequel nous devrions ressortir est un facteur supplémentaire de fragilisation. Le contrat de régulation actuel n'ira pas à son terme et l'existence du prochain contrat semble reporté. L'internationalisation poursuivie jusqu'alors paraît un miroir aux alouettes : elle doit être gelée et la fin de l'opération GMR reportée voire annulée.

Dans ces conditions, le caractère de service public de nos activités doit être réaffirmé et un nouveau modèle économique et social mis en avant pour permettre la poursuite d'un développement bénéfique pour le pays. D'ailleurs, la question de la nationalisation s'invite dans le débat public.

ADP doit y jouer pleinement son rôle au même titre que l'Etat et les collectivités. Dans ce cadre, nos compétences et savoir-faire doivent être préservés, dans l'entreprise. Cela signifie que le niveau d'emploi et les conditions sociales de l'entreprise devront être soutenus en intégrant notamment ADP Ingénierie et Hub One au sein d'ADP SA, ainsi que nos sous-traitants.

Motion votée à voix pour
 à voix abstention
 à voix contre

Paris Charles de Gaulle, le 9 avril 2020.