

POUR LA MAÎTRISE PUBLIQUE DES AÉROPORTS



AÉROPORTS DE PARIS

Depuis l'été 2017, la privatisation d'Aéroports de Paris préoccupe sérieusement les salariés des plate-formes aéroportuaires.

Et pour cause, c'est Emmanuel Macron lui-même qui a été à la manœuvre pour privatiser Toulouse, Lyon et Nice, entraînant désormais une mise en concurrence entre territoires et aéroports principaux.

Au prétexte de vouloir financer un fond de 10 milliards d'euros pour soutenir l'innovation, le gouvernement s'inscrit dans les pas de ses prédécesseurs qui, trente ans durant, ont permis à quelques grands groupes privés, de s'enrichir considérablement sur le dos des usagers et des contribuables. Or, n'oublions pas que les 80 entreprises dont l'Etat est aujourd'hui actionnaire lui rapportent chaque année 4 milliards d'euros.

Pourquoi remettre en cause ce crédit au risque de perdre des actifs stratégiques ?

La CGT ADP s'est engagée depuis des mois pour défendre une toute autre vision du développement du transport aérien.

Il en va de l'aérien comme de l'ensemble des réseaux de transport, avec le rail et la route : leur développement, quantitatif comme qualitatif, ne doit pas être livré aux intérêts strictement lucratifs de quelques-uns (comme on le constate pour les autoroutes).

C'est pourquoi, contre la privatisation d'ADP, nous revendiquons la maîtrise publique des transports.

Elle seule peut mettre un terme à une concurrence destructrice et donner aux citoyens les moyens d'une politique de développement durable, respectueux des territoires et du progrès social.



An illustration featuring a large, stylized man in a black top hat and glasses, holding a large golden key. Below him, a worker in blue overalls and a blue cap stands on a yellow platform, also holding a golden key. The background is a light blue hexagon with white stars. The title 'LA PRIVATISATION DES AÉROPORTS' is written in red and black text on the left side of the illustration.

LA PRIVATISATION DES AÉROPORTS

La décentralisation dans le secteur aéroportuaire, impulsée au début des années 2000, a pris toute son ampleur en 2004, avec le transfert de 150 aéroports aux collectivités territoriales.

En 2005, une loi donne la « possibilité » aux acteurs publics de transférer les concessions de ses principales plates-formes régionales à des sociétés de droit privé.

Dans un premier temps, ces aéroports ont été intégralement détenus par des capitaux publics et en 2015 – 2016 le capital des aéroports de Toulouse, Lyon et Nice a été ouvert à des capitaux privés.

L'Établissement public ADP est devenu depuis 2005, une société anonyme dont l'État a vendu désormais la moitié du capital au secteur privé au détriment de l'emploi, des salaires, des conditions de travail et du service public.

Entre 2006 et 2016, Aéroports de Paris SA a versé en tout 2 milliards d'euros de dividendes aux actionnaires. Cela représente 65 % du bénéfice net de l'entreprise. A lui seul l'État, avec près de 1,1 Milliard d'Euros, a engrangé des recettes non négligeables. Et le rythme de distribution des dividendes a sérieusement augmenté (en valeur et en pourcentage) depuis l'ouverture du capital.

Mais cela se fait au détriment de l'emploi. **Pour atteindre les objectifs de rentabilité, Aéroports de Paris SA a perdu près d'un emploi sur cinq, soit un recul de 1 479 salariés en 10 ans.** La part des salariés dans les richesses produites, la valeur ajoutée, est passée de 41 % à 29 % sur la même période.



AÉROPORTS DE PARIS EST STRATÉGIQUE POUR NOTRE PAYS



Les aéroports parisiens sont stratégiques pour le développement économique du pays et pour l'intérêt général. Ils sont un élément déterminant pour la création de richesses et d'emplois en France, pour un aménagement du territoire équilibré. Ils participent également à la sécurité du territoire.

Les missions d'Aéroports de Paris sont de construire, d'aménager, de développer et d'exploiter les aéroports d'Ile-de-France. Elles ont permis, dès la création de l'Établissement 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 ses missions de service public. Ce



sens du service public est partagé avec les personnels des services de l'Etat, partenaires du quotidien d'Aéroports de Paris pour garantir la sûreté et la sécurité.

Le système francilien aéroportuaire (avec la complémentarité des trois plateformes de Paris Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget) que représente Aéroports de Paris 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 est soumise à la concurrence sauvage. C'est pourquoi la préservation de l'équilibre entre Aéroports de Paris et Air France est indispensable pour assurer le maintien du pavillon français.

Le doublement du trafic mondial dans les 20 prochaines années (source ICAO, Airbus,...) demandera un développement des capacités aéroportuaires parisiennes sur le long terme nécessitant des investissements de plusieurs milliards d'euros.

Aéroports de Paris joue donc un rôle considérable dans l'aménagement du territoire et son poids économique dans la région Ile de France est majeur. Aéroports de Paris représente près de 5 % du PIB régional (1,4 % du PIB national). Il génère 8 % de l'emploi régional (2,2 % de l'emploi national). C'est donc un acteur fondamental du dynamisme de notre économie et de l'emploi.

*ADP Paris
joue un rôle considérable
dans l'aménagement du
territoire et un poids éco-
nomique majeur dans la
région Ile de France.*

Phénomène unique en France, Aéroports de Paris est propriétaire de ses terrains (6 680 hectares) que l'Etat a cédé à l'entreprise sur la base de sa valorisation au moment de sa transformation en SA. Il convient de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, et donc des citoyens. La propriété des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public doit rester sous le contrôle démocratique des citoyens et non pas vendue au rabais à des intérêts privés qui s'empresseront de réaliser d'importantes plus-values et pourraient les détourner de leur vocation aéronautique.



LA POURSUITE DE LA PRIVATISATION D'ADP SERAIT SUICIDAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI

L'objectif premier des grands groupes privés est de maximiser le profit pour satisfaire les intérêts de leurs gros actionnaires.

Les impacts d'une privatisation seraient néfastes :

- ❖ Pour l'emploi et le modèle social d'Aéroports de Paris, avec une probable purge des effectifs, une destruction du statut des salariés, une dégradation des conditions de travail, une pression accrue sur les rémunérations comme sur les règles de sûreté et de sécurité.
- ❖ Pour les investissements aéroportuaires, qui seraient sacrifiés sur l'autel de la rentabilité de court terme avec des conséquences négatives sur le classement mondial des aéroports parisiens.

- ❖ Pour l'unité du système aéroportuaire parisien avec un possible démantèlement d'Aéroports de Paris.
- ❖ Pour la maîtrise du foncier avec le risque d'une spéculation encore plus effrénée qui serait nocive pour les communes et leurs habitants, repoussant encore plus les salariés et leurs familles vers la très grande couronne.





L'ATTITUDE DE L'ETAT DOIT ÊTRE MISE EN CAUSE



Depuis dix ans, il a de plus en plus privilégié la rentabilité. En voulant privatiser Aéroports de Paris, pourtant si stratégique, le gouvernement veut désormais vendre cette rente à un ou plusieurs grands groupes privés.

Cela fait peser un risque considérable sur des milliers de salariés, sur le développement économique du pays, sur l'avenir du transport aérien en France, le développement du tourisme et sur l'aménagement du territoire en Ile de France.

Le projet dont nous avons besoin,
c'est de conforter Aéroports de Paris
dans ses missions de service public
et de renforcer dans sa gestion le rôle
des collectivités territoriales afin
de défendre nos intérêts économiques,
sociaux et environnementaux.

POUR LA MAÎTRISE PUBLIQUE DES AÉROPORTS







Avec des aéroports au service des usagers et des citoyens

En préservant la propriété foncière et immobilière des installations aéroportuaires.

Par l'élaboration d'une loi qui promulgue le patrimoine aéroportuaire national inaliénable.

En créant une instance nationale

Composée du ministère de la transition écologique et solidaire, du ministère des transports, de la DGAC, des exploitants d'aérodromes, de compagnies aériennes, des syndicats de salariés, des collectivités territoriales, pour fixer comme priorité l'emploi, l'aménagement du territoire et avec des exigences environnementales de haut niveau.

La complémentarité des systèmes de transport doit être aussi un enjeu de cette instance avec un véritable projet politique et industriel pour le transport public.

En renforçant le rôle et la place des collectivités territoriales dans les organes de gouvernances

Au sein du conseil d'administration d'Aéroports de Paris (actuellement seules les mairies de Paris et d'Orly sont présentes avec voix consultatives).

A titre d'exemple le groupe Schiphol propriétaire de l'aéroport d'Amsterdam, Rotterdam et de Lelystad, appartient au Ministère des Finances hollandais (69,77 %), aux municipalités d'Amsterdam (20,03 %) et Rotterdam (2,2 %) et Aéroports de Paris (8,00 %).

En préservant les aérodromes d'aviation générale.

Aéroports de Paris ce n'est pas uniquement Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget. Le Groupe ADP gère aussi 10 aérodromes civils d'aviation générale (aérodromes de Meaux-Esbly, de Chavenay-Villepreux, de Chelles le Pin, de Coulommiers-Voisins, d'Etampes-Mondésir, de Lognes-Emerainville, de Persan-Beaumont Vexin, de Saint-Cyr, de Pontoise-Cormeilles en Vexin et de Toussus-Le-Noble) et 1 hélicoptère situés en Région Île de France.

Tous ces terrains sont ouverts à la circulation aérienne publique, c'est-à-dire qu'ils ont une vocation de service public. La densité de ce réseau régional contribue à la sécurité, à l'attrait des territoires et permet aux jeunes franciliens de trouver près de chez eux un

aéroclub. Et donc des écoles de pilotage qui formeront nos futurs pilotes de lignes, dont une pénurie est à craindre dans les prochaines années compte tenu de la croissance du trafic aérien.

Un opérateur privé n'aura que faire de ces terrains et s'empressera d'augmenter les loyers et les redevances et engagera rapidement des projets spéculatifs sur le foncier. Cela remettra irrémédiablement en cause l'avenir de ces aérodromes, entraînera la fermeture

d'aéroclubs et les riverains regretteront ces « espaces verts ».

La gestion de ces terrains doit impérativement rester sous contrôle public et Aéroports de Paris doit continuer d'y exercer son autorité. Son expérience dans la relation avec les riverains sur les plate-formes de CDG et d'Orly est aussi un atout pour améliorer et structurer le dialogue entre les riverains et les usagers des terrains d'aviation générale.



Avec la défense de l'emploi et l'amélioration des conditions de travail

✓ Avec un Etat qui défend le caractère stratégique du transport aérien et l'importance des infrastructures aéroportuaires. La France doit continuer de pouvoir disposer de villes aéroportuaires de rang mondial. Ainsi, limiter le débat aux redevances aéroportuaires et à la compétitivité, c'est éluder en grande partie la question sur la nécessité de développer ou non les aéroports, et, si oui, quel doit être le mode de financement des infrastructures (les contribuables,

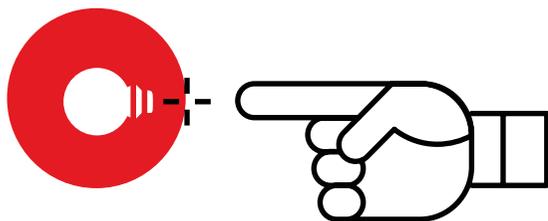
les compagnies, les passagers, les actionnaires...) ? Or, avec l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris en 2006, si l'Etat, actionnaire majoritaire, continue d'exiger un haut niveau de rentabilité, que l'Etat régulateur demande d'importants investissements, que les compagnies aériennes refusent les augmentations de tarifs, cela se traduira à nouveau par des destructions massives de l'emploi chez Aéroports de Paris.



- ✓ Aéroports de Paris c'est près de 500 métiers sur un large périmètre d'activités garantissant la maîtrise des installations, leur développement et leur sécurité. Aéroports de Paris est un des rares gestionnaire d'aéroports capable d'assurer à la fois l'exploitation, la maintenance, l'ingénierie, la construction, la sécurité, la sûreté et la relation avec les riverains. Ces compétences rares et ce savoir-faire unique sont possibles parce qu'Aéroports de Paris est une entreprise publique qui a su développer l'expertise de ses personnels. Cette expertise est garante de la sécurité du transport aérien à Paris. Le développement de ces métiers en interne est primordial pour poursuivre le développement d'Aéroports de Paris. C'est aussi la garantie d'assurer la sûreté et la sécurité des usagers et des installations. Et c'est préserver un fleuron du transport aérien qui risque

tout ou tard de passer sous contrôle étranger, comme d'autres grandes entreprises françaises.

- ✓ Les commissions consultatives économiques sont composées actuellement de représentants de la société Aéroports de Paris, de représentants des usagers aéronautiques, de représentants d'organisations professionnelles du transport aérien et de représentants des entreprises d'assistance en escale. Il faut modifier le décret d'application pour permettre aux représentants du personnel de faire partie de cette commission. Car en plus du tarif des redevances, les programmes d'investissement et la qualité des services rendus sont débattus dans cette commission et les représentants du personnel sont pertinents pour émettre un avis sur ces questions.





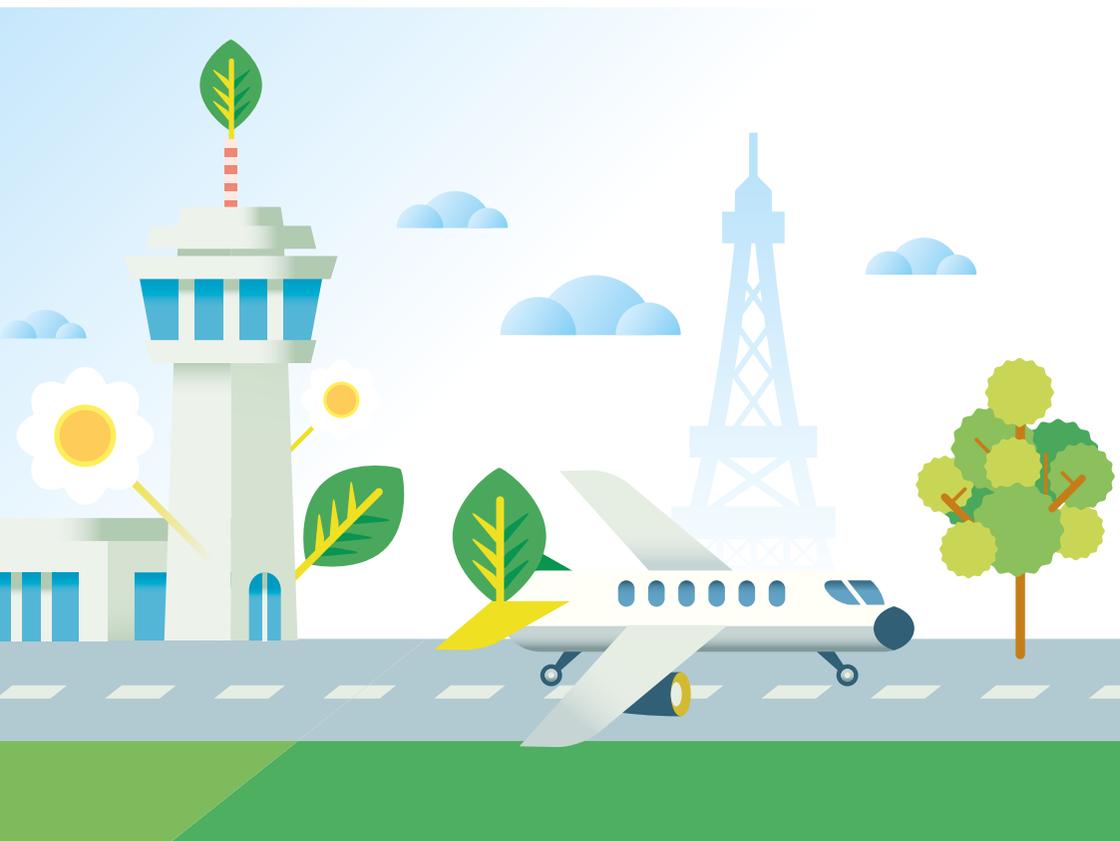
Avec l'amélioration des conditions de travail et des bourses du travail

- ✓ Les aéroports parisiens (CDG, ORLY, LE BOURGET) ce sont 570 860 emplois en 2016 (source cabinet UTOPIES emplois directs, indirects et induits) soit 8 % de l'emploi salarié de l'Île-de-France (premier bassin d'emploi en termes de croissance). Alors que l'activité et les résultats sont en hausse, l'emploi diminue chez les gestionnaires d'aéroports pour se déplacer vers les sous-traitants aux conditions sociales extrêmement dégradées et où la mise en concurrence des salariés est la règle. Dans ces conditions, la question du statut de travailleur aéroportuaire semble se poser afin de stopper cette mise en compétition « coupe gorge » entre salariés.
- ✓ Les plateformes de CDG et d'Orly sont de véritables « villes aéroportuaires » et vendues comme telles par Aéroports de Paris, mais de préférence à destination des voyageurs et des entreprises. Il faut créer des bourses du travail pour les salariés afin qu'ils connaissent leurs droits et qu'ils puissent s'organiser. Ces lieux d'expressions démocratiques doivent être financés par les entreprises en fixant une contribution forfaitaire selon leur taille et leur nombre de salarié.





*Avec une meilleure prise en compte
des problématiques environnementales*



En améliorant le pouvoir et le rôle de la commission consultative de l'environnement (CCE) au-delà des questions relatives aux seules nuisances sonores liées à l'exploitation aéroportuaire en l'étendant à toutes les sources de pollution. Les mesures votées et décidées par la CCE devraient avoir un caractère obligatoire.

Pour réduire l'impact environnemental des aéroports :

- ✓ **En préservant la limitation des mouvements** annuels et le couvre-feu sur l'aéroport d'Orly pour réduire les nuisances environnementales.
- ✓ Les bénéfices des principales sociétés opérant sur les plateformes de Paris-Orly et Paris-CDG liés à la croissance du trafic aérien doivent être utilisés pour contribuer au développement environnemental, social et économique :
 - **En participant aux moyens de fonctionnement d'une instance nationale pour l'aménagement du territoire** afin de développer les aéroports nationaux en cohérence avec le déploiement des lignes aériennes. Cela permettrait une meilleure répartition du développement du trafic sur le territoire qui permet un partage économique de la croissance en limitant la concentration sur quelques infrastructures.
 - **En compensant l'augmentation du trafic aérien par une baisse du trafic routier** sur les aéroports, leurs périphéries et leurs accès et par la mise en œuvre d'une formule de compensation qui contraint à diminuer les émissions de CO² du trafic routier pour tout accroissement du CO² lié au transport aérien (même si le transport aérien produit plus de CO² au passager/Km que la voiture).
 - **Le développement des transports publics est insuffisant.** Alors que le CDG Express va nécessiter 1,7 Mds € d'investissement pour une clientèle privée, les lignes 17 et 18 sont remises en cause. Il faut utiliser ces moyens pour le développement et l'amélioration des transports publics et conserver le calendrier initial pour les travaux des lignes 17 et 18.
 - **En accélérant le développement des circuits propres pour vélos, piétons, etc.** sur et autour des aéroports et développer les déplacements intra plateforme à l'aide de navettes électriques gratuites, véhicules électriques en libre-service,...

Avec ces propositions, nous invitons les salariés du transport aérien, les associations d'usagers et de riverains, les élus des collectivités territoriales et les salariés des entreprises publiques confrontées à leur privatisation à se mobiliser et à s'exprimer pour la maîtrise publique des aéroports et du transport aérien.



Contacts

Sur Roissy :

CDG2 Module N

Tél : 01 48 62 14 77

Mail : cgtroissy@adp.fr

Sur Orly :

Bâtiment 630- Orly Parc

Tél : 01 49 75 06 55/56

Mail : cgtorly@adp.fr

Le blog « lacgtadp.com »
et Facebook



web



AÉROPORTS DE PARIS