

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CF217

présenté par

Mme Rubin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguiet, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 41**ÉTAT D****« Participations financières de l'État »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Opérations en capital intéressant les participations financières de l'État	1 999 999 999	0
Désendettement de l'État et d'établissements publics de l'État	0	1 999 999 999
TOTAUX	1 999 999 999	1 999 999 999
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à transférer des crédits de l'action 1 du programme « Désendettement de l'État et d'établissements publics de l'État » vers l'action 1 « Augmentations de capital, dotations en fonds propres, avances d'actionnaire et prêts assimilés » du programme « Opérations en capital intéressant les participations financières de l'État ». Le montant de ce transfert s'élève à deux milliards d'euros.

Le projet de loi PACTE prévoit que l'État, qui détient actuellement 50,6 % dans ADP, puisse vendre l'intégralité de ses parts dans cet aéroport. Mais nous pensons au contraire que l'État devrait réinvestir davantage dans cet aéroport pour renforcer le contrôle de la puissance publique sur cet outil stratégique.

En effet, nous regrettons l'ouverture du capital d'ADP, intervenue en 2005. Depuis cette date, le niveau des effectifs n'a cessé de diminuer, alors même que le trafic a doublé sur la même période.

Cela est directement lié aux objectifs de rentabilité imposés par les actionnaires minoritaires. Ainsi, entre 2006 et 2016, ADP a versé en tout 2 milliards d'euros de dividendes aux actionnaires.

Cela représente 65 % du bénéfice net de l'entreprise. Et le rythme de distribution des dividendes a sérieusement augmenté (en valeur et en pourcentage) depuis l'ouverture du capital.

Ce partage inégal des bénéfices se fait au détriment de l'emploi. Pour atteindre ces objectifs de rentabilité, ADP a ainsi perdu près d'un emploi sur cinq, soit un recul de 1 479 salariés en 10 ans. La part des salaires dans les richesses produites (la valeur ajoutée) est passée de 41 % à 29 % sur la même période.

Cela s'est également accompagné d'une remise en cause de certains acquis sociaux pour les salariés, comme nous l'ont expliqué les représentants syndicaux que nous avons auditionnés pour préparer le projet de loi PACTE : le temps partiel a augmenté, les primes ont diminué et certaines aides complémentaires (en cas de naissance, etc.) ont également diminué.

Outre la situation dégradée pour les employés d'ADP, ces suppressions de postes ont un impact négatif sur le service public proposé par ADP. Ainsi, les postes d'agent d'accueil sont progressivement supprimés. Et cette tendance risque de s'accroître avec la privatisation, puisque l'acteur privé n'offrira plus un service public à des « usagers », mais vendra un service à des « clients », avec un unique objectif de rentabilité.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'État devrait réinvestir dans ADP, pour petit à petit reprendre le contrôle total de ces aéroports. Faire l'inverse en privatisant cet aéroport, comme s'appête à le faire ce Gouvernement, serait une folie.

En effet, nous sommes fermement opposés à la privatisation des aéroports français. Ces privatisations représentent une perte de souveraineté, puisqu'un aéroport est une frontière, mais également un non-sens économique, puisque cela consiste à privatiser un monopole. Il existe également des risques concernant la préservation des intérêts environnementaux, puisque la recherche unique de profits mène à l'augmentation du trafic.

Pour préserver l'intérêt général, il nous semble donc indispensable que l'État reprenne la main sur les aéroports Orly, Charles-de-Gaulle et le Bourget et donc sur le groupe ADP.