



Pierre GRAFF, le fossoyeur de l'escale !

Souvenons-nous...

En 1996 la commission européenne adoptait une directive contraignant les Etats membres à ouvrir à la concurrence l'activité d'assistance en escale (l'assistance était effectuée par l'aéroport ou la compagnie aérienne dominante) tout en souhaitant sortir du jeu les aéroports en leur imposant une séparation juridique obligatoire. La mobilisation des syndicats et des personnels des aéroports d'Allemagne, d'Italie, d'Autriche, de Paris fut massive. La commission européenne qui voulait imposer une séparation juridique de l'activité assistance en escale pour les aéroports, fut dans l'obligation de reculer face à l'ampleur de la mobilisation des personnels, seule la séparation comptable fut alors imposé dans la directive européenne relative à l'ouverture à la concurrence de 1996.

En 1999, la France, et ses fidèles serviteurs, le Ministre des transports, la DGAC, ADP, mettaient en oeuvre avec zèle l'ouverture à la concurrence de l'assistance en escale côté piste prévue par la directive de 96. Appliquant la séparation des comptes et de la gestion, la direction avait déjà anticipé en organisant la suppression de plus de 200 postes à l'escale via le plan escale.

Lorsque la commission européenne, décide en 2001 de réviser la directive d'assistance en escale, le spectre de la filialisation via une séparation juridique obligatoire revient. En effet, les compagnies aériennes et les entreprises d'assistance en escale font un lobbying important auprès de la commission. Ils attaquent sans cesse les aéroports, les accusant de faire de la concurrence déloyale. La commissaire européenne aux transports de l'époque, dans son projet de révision inscrit donc la séparation juridique obligatoire pour les aéroports tout en exigeant une ouverture beaucoup plus grande à la concurrence, 3 à 4 concurrents privés par aéroport.

ADP, en bonne élève comme toujours, créé AVIANCE, le sas entre l'escale d'ADP et la filiale. Persuadé que les syndicats Européens n'arriveront jamais à faire reculer la commission européenne, la filiale est mise en place par la direction pour accueillir les agents de l'escale d'ADP le jour où la nouvelle directive sortira. La direction met en place ses différents plans (adaptation, restructuration, avenir de l'escale....) justifiant ainsi au nom de l'équilibre des comptes imposés par Bruxelles, la suppressions de la moitié des postes de l'escale. Les contrats des compagnies aériennes sont revus à la hausse, des contrats d'assistance via la filiale sont proposés et les compagnies aériennes à haute technicité quittent l'escale pour la concurrence. Dans le même temps l'hémorragie est devenue grave provoquant des lésions tant pour les conditions de travail des agents que pour la qualité de service pour les compagnies aériennes. Les chiffres parlent d'eux mêmes :

Entre 1998 et fin 2004 l'effectif a diminué de 43%. Il restait 841 agents en 2003, 756 en 2004, 712 en 2005 et 669 en 2006.

Les syndicats des aéroports européens s'organisent ensemble via la fédération européenne des travailleurs du transport. ETF menace la commission européenne d'une paralysie des aéroports de toute l'Europe si la commission européenne persiste à vouloir réviser la directive. Une grève de mise en garde dans toute l'Europe est organisée en avril 2006

Novembre 2006, BARROT, le commissaire européen aux transports annonce que la commission européenne a décidé de ne pas réviser la directive de 96. Le danger d'une ouverture plus grande à la concurrence côté piste et d'une séparation juridique obligatoire ne viendra donc pas de Bruxelles

Le PDG tue l'escale en jurant la sauver !

Le 8 février, P. GRAFF, le Président du Conseil d'Administration d'ADP est venu au Comité d'Entreprise annoncer la liquidation de l'escale accompagné d'un plan social juteux. Pour justifier une telle décision il invoque les comptes de l'escale qui ne sont toujours pas équilibrés. Dès la première assemblées des actionnaires, le Conseil d'Administration avait fustigé le « segment escale » comme était le seul déficitaire.

M. GRAFF prétend sauver les activités de l'escale d'ADP en maintenant pour l'instant sous perfusion l'agglomérat de la multitude de filiales qu'ADP a créé ou racheté au fil des années (Aviance, Alysia Handling, Alysia Ramp, Locmafer, Sapser, ARAS).

Les 667 agents de l'escale?

Le président a prétendu qu'il ne s'agissait ni d'un plan social (ancienne formule) ni d'un plan sauvegarde de l'emploi (PSE nouvelle formule) mais d'un projet de réorganisation.

Certes, rien ne sera imposé aux agents d'après la direction. Il faut comprendre qu'il n'y aura aucun licenciement « sec »...pour l'instant. Certains seront reclassés en interne notamment à CDGE grâce à l'ouverture du S3 et du Terminal G, d'autres seront reclassés sur des postes en sous effectif flagrant, infos, SSIAP...Enfin la direction ira jusqu'à proposer des sommes soit disant alléchantes s'ils acceptent d'aller dans la filiale en perdant le statut d'ADP ! Enfin, un PARDA assimilable à un plan social sera réactivé pour les agents de l'escale, voire de ceux qui pourraient libérer un poste pour ceux de l'escale...

Et les filiales?

L'ensemble des filiales (Aviance, Alysia Handling, Alysia Ramp, Locmafer, Sapser, ARA) devrait être regroupé en une seule unique filiale. Une seule convention collective sera alors appliquée, celle du transport aérien. Les différents accords d'entreprise existants, plus favorables que les minima de la convention collective continueront à être remis en cause.

Le déficit enregistré par les filiales est, toute proportion gardée, important, alors que le transfert des contrats de l'escale vers Aviance était censé rééquilibrer les comptes.

La politique de « fuite en avant » de contrats signés à perte, l'aggravation des « doublons » de frais siège avec la multiplication des filiales, la désorganisation opérationnelle en piste entre « maison mère » et filiales, ont continué à planter les comptes....

Les plus lourdes menaces planeront sur ce « nouveau pôle » car, tant pour la commission européenne que pour les compagnies aériennes, qui continuent à se goinfrer la plus grande part du gâteau, (65% des parts de marché), l'aéroport est l'homme à abattre, y compris ses filiales.

Quand on veut tuer son chien, on l'accuse de la rage !

La direction aurait pu envisager un plan sérieux dans lequel ADP déciderait de se battre enfin contre les patrons voyous qui sévissent dans une multitude de sous-traitants qui pullulent sur les plateformes, en exigeant que des contrôles sérieux soient faits sur ces sociétés.

Elle aurait pu arrêter de se coucher face à Air France qui abuse de sa position dominante.

Mais le Président entend faire un tout autre choix pour faire plaisir aux actionnaires, à son « ami » le Commissaire Barrot qui n'aura plus à se soucier d'une forte opposition syndicale au plan européen.

Il s'agit en réalité de la première « charrette » après l'ouverture du capital, et pour des raisons prétendument économiques. Voilà la conséquence directe de la privatisation partielle d'ADP, de sa mise en bourse.

Force Ouvrière en appelle à la mobilisation contre ce plan de liquidation de l'escale, ce plan social déguisé qui en réalité sonne le glas pour l'escale et 650 emplois statutaires, avec toutes les conséquences pour les 8000 agents.

Paris, le 8 février 2007