

PARIS, LE 23 JUILLET 2007

N°9

**COMPTE RENDU DEFINITIF
DU COMITE D'ENTREPRISE
DU 11 MAI 2007**

ORDRE DU JOUR

POINT 1 : APPROBATION DES PROCES-VERBAUX N° 2, 3, 4	3
POINT 2 : PRESENTATION DE L'ANALYSE DES COMPTES AEROPORTS DE PARIS PAR L'EXPERT COMPTABLE DU CE	4
POINT 3 : INFORMATION SUR LES COMPTES PREVISIONNELS 2007 ET COMMUNICATION SUR LA SITUATION ECONOMIQUE AU 1ER TRIMESTRE 2007	19
POINT 4 : RECUEIL DES OBSERVATIONS DU CE SUR LES COMPTES PREVISIONNELS EN VUE DE L'ASSEMBLEE GENERALE	24
POINT 5 : INFORMATION ET CONSULTATION SUR LE PROJET DE REORGANISATION DE LA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT	28
POINT 6 : INFORMATION ET CONSULTATION SUR LE PROJET D'AVENANT N°2 A L'ACCORD D'INTERESSEMENT POUR LA PERIODE 2006-2008	39
POINT 7 : CONSULTATION SUR L'ELECTION D'UN PRESIDENT POUR LA COMMISSION DE CONTROLE FINANCIER	41

ETAIENT PRESENTS

M. DE CORDOUE, Directeur des Ressources Humaines
 Mme LEMOINE, Responsable du Département DRHR
 Mme GONZALEZ, DRHR
 Mme TARDY, Assistante sociale

INVITES

M. DUGARD, Intervenant Comité/ Point 5
 M. HAMON, Intervenant Comité/ Point 5
 M. SAINT-MARTIN, Intervenant Comité/ Points 2 et 3
 M. JOUVENT, Intervenant Aéroports de Paris/Point 6

MEMBRES du C.E.
SPE/CGT

M. NAMIGANDET
 TENGUERE
 Mme VIANA

MEMBRES du C.E.
SICTAM/CGT

M. BUATOIS
 M. VIDY
 M. GUARINO
 M. MICHAUD
 M. IZZET
 M. SADET

MEMBRES du C.E.
CFE-CGC

Mme DONSIMONI
 M. FAUVET
 Mme DHERSIN
 M. TOURET
 M. TOLLARI

MEMBRES du C.E.
CFDT

M. FERNANDEZ
 M. TOUATI

MEMBRES du C.E.
FO

M. BROWN
 Mlle ETTIS
 Melle MARTIN
 M. LASBLEYE

MEMBRES du C.E.
UNSA/SAPAP

M. RIFFET
 Mme BAUT

REPRESENTANTS SYNDICAUX

M. DUBUISSON (UNSA/SAPAP)
 M. GENTILI (FO)
 M. HUBERT (CFTC)
 M. PAPAUX (Sictam/CGT)
 M. PEPIN (SPE/CGT)
 M. SALVANES (CFDT)

EXPERTS

M. LEME, Cabinet Apex
 M. MAURY, Cabinet Apex
 M. PASSARD, Cabinet Apex
 Mme ETIENNE, (Sictam/CGT)
 Mme PONS-VURPILLOT, FO
 Mlle VANCOILLE (CFE/CGC)

La séance est ouverte à 9 heures 10.

POINT 1 : Approbation des procès-verbaux n°2, 3, 4

M. de CORDOUE- Souhaitez-vous proposer des modifications ?

Mme MARTIN (FO) – Je soumettrai au secrétariat une petite modification de pure forme.

M. FAUVET (CFE/CGC) – Nous n'avons pas d'observations majeures à formuler. Concernant le procès-verbal n°4, nous demanderons simplement la correction de l'orthographe du nom d'une des personnes étant intervenues au titre du point 2 (M. Cavailles).

M. de CORDOUE- Sous réserve de l'intégration de ces très sommaires remarques, nous pouvons considérer que les procès-verbaux n°2, 3 et 4 sont approuvés.

POINT 2 : Présentation de l'analyse des comptes Aéroports de Paris par l'expert comptable du CE

M. de CORDOUE- Nous accueillons maintenant Monsieur Passard et son équipe.

M. PASSARD – Ce rapport a fait l'objet d'une première présentation, hier, devant la Commission économique élargie du CE. Je vous en présenterai une synthèse. Toutefois, dans l'immédiat, je souhaite d'abord faire un point sur les conditions de réalisation de notre mission.

Du fait de l'ouverture du capital, les comptes de la Société ont été publiés beaucoup plus vite que par le passé. C'est la raison pour laquelle nous intervenons nous-mêmes avec un mois et demi d'avance par rapport au calendrier initial. Pour mémoire, les années précédentes, nous présentions plutôt notre rapport vers la fin juin.

Concernant le contenu, sachez que cette expertise intègre la première itération des comptes prévisionnels 2007. Les prévisions ont été très récemment actualisées.

Pour mener à bien notre mission, nous avons été en contact avec les services suivants : la Direction des ressources humaines ; la Direction financière ; la Direction comptable. Naturellement, cette présentation a fait l'objet d'une soigneuse préparation. Elle a notamment été précédée d'une série de réunions thématiques tenues au cours des mois de février et mars.

Le rapport se compose de quatre parties : l'environnement et les marchés ; le diagnostic ; l'analyse des données économiques et financières ; l'analyse des données sociales. Cependant, nous nous sommes d'abord attachés à mettre en valeur les grands enseignements de l'étude. C'est l'objet des pages 5 et 6.

L'exercice 2006 a été marqué par l'ouverture du capital. L'introduction en bourse, événement majeur dans l'histoire du Groupe, aura des implications stratégiques, sociales et organisationnelles de premier ordre.

Le cours de l'action s'est envolé de 75 %. Pour mémoire, le prix d'introduction avait finalement été fixé à 44 euros. Un an plus tard, l'action vaut plus de 77 euros. Naturellement, cette progression est en grande partie le fruit des bons résultats communiqués à ce jour. Mais elle reflète aussi la bonne santé du secteur aérien. Les très bonnes performances du groupe Air France - KLM profitent à l'ensemble des opérateurs du marché, dont Aéroports de Paris. Enfin, nous devons tenir compte d'un troisième facteur : les spéculations sur la vente de la participation de l'Etat. A ce jour, il ne détient plus que 68 % du capital.

Il est intéressant de noter que la société de bourse Chevreux a maintenu le titre dans son portefeuille de valeurs préférées. Elle estime que le cours pourrait facilement monter jusqu'à 88 euros. A la suite de l'élection de Monsieur Sakorzy à la présidence de la République, elle

spécule sur une vente du solde de la participation de l'Etat au cours des douze prochains mois. L'appétit manifesté par Vinci pourrait contribuer à alimenter cette spéculation. Hier, dans une interview accordée au quotidien *Les Echos*, le PDG du groupe de construction faisait état de son intérêt pour une prise de participation en cas de privatisation.

Depuis le début de son désengagement, l'Etat a perçu environ 800 millions d'euros. La part perçue par Aéroports de Paris s'est élevée, elle, à 600 millions d'euros. En contrepartie, les charges consécutives à l'ouverture du capital (IPO) ont été évaluées à 53 millions d'euros.

A la suite de l'entrée en bourse, il a été décidé de distribuer 50 % des résultats nets du Groupe à titre de dividendes. Cette généreuse politique de distribution alourdira encore les charges financières. Toutefois, même si le niveau d'endettement est déjà assez élevé, la situation reste sous contrôle.

Le Groupe peut en effet se réjouir d'un niveau d'activité très satisfaisant. En Europe, ses plateformes font partie des plus dynamiques. Alors que sa productivité s'est considérablement améliorée, ses résultats ressortent aussi en nette progression. De façon mécanique, ces bons résultats ont entraîné un assainissement très significatif de la situation financière. Malgré le poids des investissements futurs, elle ne devrait pas se dégrader.

Les niveaux d'emploi, eux, demeurent orientés à la baisse. Pour les partenaires sociaux, c'est un motif d'inquiétude. Il justifie notamment la récente procédure d'alerte engagée par le Comité.

Pour les chapitres 2 et 3, je laisserai la parole à l'un de mes deux collègues.

M. LEME : En plus de l'avantage financier précédemment évoqué, Aéroports de Paris a su bénéficier, au cours de l'exercice, d'un environnement économique porteur. Le secteur aérien a connu une croissance saine, ce qui a permis aux opérateurs d'afficher des pertes relativement limitées.

Aéroports de Paris a su mieux profiter de cette croissance que les autres grandes plateformes européennes. En 2006, la Société a vu son trafic passagers croître de 4,6 %, notamment grâce à des revalorisations tarifaires.

A Roissy, le trafic vers les Etats-Unis et l'Asie a été l'un des principaux moteurs de cette croissance. Orly a également vu son trafic augmenter, toutefois dans de moindres proportions. Une stricte réglementation limite la croissance de cette aéroport. Sur les voyages court et moyen courriers, le trafic est notamment soutenu par le développement des compagnies *low cost*. La prochaine privatisation des Aéroports de Provence devrait renforcer cette tendance. Pour assurer leur propre développement, celles-ci dépendent largement de celles-là.

En 2007, l'activité du secteur, et surtout celle d'Aéroports de Paris, demeure favorable. Au 1^{er} semestre, la Société a enregistré une augmentation de 6,7 % de son trafic, croissance supérieure aux prévisions budgétaires. Sauf événement exceptionnel, cette tendance devrait se confirmer sur l'ensemble de l'exercice. Pour les prochaines années, les analystes se montrent tout aussi optimistes.

Les accords concernant la progressive libéralisation du secteur (« ciel ouvert ») constitue aussi un élément positif. Il faut être conscient, toutefois, qu'ils continueront à exacerber la concurrence et accroître la pression sur les prestataires de service (plateformes aéroportuaires, sociétés d'assistance en escale).

Pour Aéroports de Paris, qui bénéficie autant de la croissance des compagnies traditionnelles que des compagnies *low cost*, seule l'extension du réseau de trains à grande vitesse pourrait entraîner un ralentissement de la croissance.

La Société peut demeurer confiante. Elle bénéficiera d'autant plus de la croissance du secteur qu'elle possède l'un des meilleurs potentiels de croissance, notamment grâce aux possibilités d'extension de ses plateformes. Sa croissance sera en outre amplifiée par l'évolution favorable des différents tarifs selon les normes du Contrat de régulation économique (CRE). Aujourd'hui, le groupe Air France – KLM ne conteste plus les modalités d'augmentation des tarifs prévues dans ce cadre. Sa légitimité n'est plus discutée.

C'est dans ce contexte qu'il convient d'apprécier le fort développement de l'activité constaté au titre de l'exercice 2006. Le produit total a progressé de 7 %. Comme nous l'avons déjà souligné, cette progression ne résulte pas seulement de l'augmentation des tarifs.

Les progressions les plus importantes ont concerné les taxes aériennes et les redevances d'aéroport. Depuis 2001, celles-ci croissent au même rythme que les dépenses de sûreté. C'est une des raisons qui expliquent l'augmentation du poids de la sous-traitance (+8 %).

Malgré cette évolution, la valeur ajoutée a aussi crû de façon significative. D'ailleurs, le taux de valeur ajoutée a progressé pour la deuxième année consécutive. Cette performance illustre parfaitement les effets bénéfiques de la croissance et des hausses tarifaires. Toutefois, les niveaux record observés en 2001 n'ont pas été atteints.

La bonne tenue de l'activité n'a pas empêché la poursuite de la diminution des effectifs de la maison-mère. En 2006, la baisse a atteint 1,6 %. La tendance devrait se confirmer au cours de l'exercice 2007, pour la 6^{ème} année consécutive.

La contraction concerne plus particulièrement les catégories d'exécution. Depuis 1991, celles-ci voient leur poids diminuer au profit des cadres. C'est là une autre conséquence du poids grandissant de la sous-traitance.

Les effectifs du Groupe, en revanche, ressortent en très sensible hausse. Le développement de l'activité escales n'est évidemment pas étranger à ce mouvement.

La baisse tendancielle des effectifs de la maison-mère aura évidemment eu quelques effets positifs. En 2006, de nouveaux records de productivité ont ainsi été battus, notamment celui du nombre de passagers traités par employé. La valeur ajoutée par salarié, elle, a augmenté de 9,5 %. Cette tendance positive ne devrait pas être démentie en 2007.

M. MAURY- Intéressons-nous maintenant aux frais de personnel de la maison-mère. Au titre de l'exercice 2006, ils ont atteint 503 millions d'euros. Par rapport à 2005, cela représente une

augmentation légèrement inférieure à 2 %. Ces chiffres tiennent cependant compte de l'abondement de quelque 9 millions d'euros versé au titre de l'ouverture du capital. Hors abondement, les charges de personnel décroissent légèrement. Cette évolution est à mettre en regard avec celle du trafic passager (+5 %) et celle du produit total (+7 %).

Cette quasi-stagnation des frais de personnel devrait se confirmer en 2007. Il est vrai que la rémunération moyenne progresse de 3 %. Mais cette progression cache de fortes disparités entre les catégories : la progression est peu importante parmi les cadres, beaucoup plus conforme à la moyenne parmi les agents d'exécution. Les disparités sont aussi constatées d'une classe d'âge à l'autre : les cadres entrants sont notablement moins bien traités que les sortants. Parmi les agents d'exécution, l'augmentation globale des rémunérations a pu être réalisée grâce à une diminution globale du nombre d'individus. Dans tous les cas, la progression est fonction de l'ancienneté. Sur ce sujet, je vous renvoie à l'analyse des données sociales. Des évolutions significatives sur de très longues périodes sont mises en évidence.

Cette évolution des charges de personnel a contribué et continuera de contribuer à l'amélioration de l'excédent brut d'exploitation. Au titre de l'exercice 2006, cet agrégat a atteint 407 millions d'euros, en augmentation de 12 %. Il devrait s'afficher en progression de 8 % dans le budget révisé de l'exercice 2007.

Nous estimons qu'en l'espace de trois ans la part du personnel dans les richesses créées par Aéroports de Paris SA se sera contractée de 4,5 points, passant de 42% en 2004 à 37,4 % en 2007. Au cours de la même période, la profitabilité – la part des profits bruts dans la valeur ajoutée -- aura gagné 3,1 points, passant de 50,6 % à 53,7 %.

L'amélioration de la profitabilité ne se retrouve pas forcément dans le résultat net. Il s'est établi à 151,5 millions d'euros, contre 168 millions d'euros en 2005. Cela représente une baisse de 10 %. Toutefois, hors éléments non-récurrents, les bénéficiaires du Groupe s'envolent de près de 20 %, atteignant quelque 20 millions d'euros.

La capacité d'autofinancement, elle, se renforce considérablement. En augmentation de 19 %, elle a atteint près de 530 millions d'euros. Elle demeure néanmoins insuffisante pour financer les investissements, qui ont atteint, en 2006, 693 millions d'euros, un montant record.

La structure financière s'est toutefois nettement améliorée. Grâce à de bons résultats et à l'ouverture du capital, les fonds propres ont sensiblement augmenté, passant de 2 milliards à 2,7 milliards d'euros. En outre, l'apport en trésorerie lié à l'augmentation de capital a permis une sensible réduction de l'endettement. Pour la première fois depuis au moins 15 ans, le montant de l'endettement est inférieur au montant des fonds propres : celui-là représente trois quarts des fonds propres, contre 117 % en 2005. Parmi les quatre grands opérateurs européens, la moyenne est légèrement supérieure à 50 %. Sur ce sujet, je vous renvoie au chapitre relatif à l'environnement économique. L'endettement reste malgré tout élevé. Pour rembourser sa dette, Aéroports de Paris devrait consacrer 3,8 années de profits nets.

Les frais financiers demeurent aussi élevés. Par rapport à l'exercice 2005, le coût de l'endettement financier a sensiblement augmenté. Cette progression est principalement liée à la tendance haussière des taux d'intérêt.

Rappelons qu'antérieurement Aéroports de Paris rémunérait peu ou pas ses actionnaires. Le Groupe se doit aujourd'hui d'être plus généreux. C'est pourquoi, au total, le coût des ressources a augmenté. Sur ce point, je vous renvoie à la partie présentant le diagnostic.

Le taux actuel de distribution des dividendes, fixé à 50 % du résultat net hors éléments exceptionnels, obère, au moins en partie, la capacité d'Aéroports de Paris à financer ses investissements et à poursuivre son désendettement. Ce taux de distribution est d'ailleurs supérieur à la moyenne des quatre grands groupes aéroportuaires cités précédemment.

En 2007, le schéma ici décrit devrait se reproduire. La capacité d'autofinancement dégagée par le Groupe ne devrait pas lui permettre de financer l'ensemble de ses investissements. Pour la maison-mère, l'écart entre le niveau des ressources et le niveau des emplois serait marqué par une élévation de l'endettement net d'un peu plus de 200 millions d'euros. Cela dit, la cession de la participation dans le capital de l'aéroport chinois BCIA pourrait compenser cette augmentation. D'autant que la vente se traduira par une plus-value de 108 millions d'euros. C'est un élément non-négligeable pour comprendre les perspectives 2007 que va vous commenter Yves Passard.

M. PASSARD – Sur le plan des résultats, l'année 2006 a été excellente. Dans le prolongement de cet exercice, Aéroports de Paris connaît une progression de son produit total supérieure à celle du trafic passagers et même supérieure à celle fixée dans le CRE. Au vu de ces premiers éléments, nous pouvons supposer que la croissance des résultats sera, à l'issue de l'année 2007, de nouveau au rendez-vous.

Nous avons vu, hier, que le premier trimestre avait été fort bien orienté. Nous ne connaissons pas encore les résultats dégagés au titre du mois d'avril. Nous pensons, cependant, qu'ils seront bons et en tout cas en progression par rapport aux prévisions initiales.

L'amélioration de la productivité du travail sera d'autant plus forte que l'emploi se contractera. Le rythme de progression de la productivité devrait s'avérer beaucoup plus fort que celui prévu avant l'entrée en bourse. Dans notre rapport, nous faisons état de plusieurs ratios de productivité. Le ratio nombre de passager par salarié progresse notamment de façon très sensible. La Direction n'a d'ailleurs pas hésité à le mettre en avant lors de sa rencontre avec les analystes.

Sur un marché porteur, Aéroports de Paris doit notamment travailler à l'augmentation de la capacité d'accueil de Roissy, à celle des surfaces commerciales, voire à un élargissement du parc immobilier.

Un nouveau projet devrait être mis en place pour l'escale, qui a déjà été affectée par trois plans de restructuration. L'avenir de cette activité et des 667 agents qui y sont encore affectés est en question. C'est d'ailleurs l'objet de la procédure de droit d'alerte engagée en février par le Comité. Notre cabinet a d'ailleurs été nommé, afin de conseiller la Commission économique sur la marche à suivre. Je profite de cet aparté pour signaler que

nous avons tenu plusieurs réunions avec la Direction. D'autres sont à venir. Si notre programme de rencontres est loin d'être terminé, nous avons déjà obtenu un grand nombre de documents écrits.

Voilà ce que nous pouvions dire sur la mission qui nous a été confiée. Nous restons évidemment à votre disposition pour répondre à vos questions.

M. de CORDOUE – Je vous remercie M. Passard.

M. MICHAUD (Sictam/CGT)– Vous auriez pu avoir la courtoisie de nous présenter vos invités, M. de Cordoue. Je suis étonné de ne voir aucun représentant de la Direction financière et de la Direction de la comptabilité.

M. de CORDOUE – Mon voisin est M. Saint-Martin. Il est l'adjoint de Joël Balardelle, qui n'a pas pu se déplacer en raison d'un empêchement personnel.

Je vous propose maintenant d'écouter le président de la Commission économique.

M. IZZET (Sictam/CGT) – Je vais donner lecture du rapport de la Commission :

« Le Contrat de régulation économique (CRE) conclu entre l'Etat et Aéroports de Paris a été validé par le Conseil d'Etat dans un jugement en date du 26 avril 2007.

Cette décision de justice valide la mise en œuvre du CRE par Aéroports de Paris dans le cadre de la nouvelle régulation économique des grands aéroports français, définie par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Introduction en bourse et ouverture du capital

La vente des titres de l'Etat a généré, pour celui-ci, 800 millions d'euros de recettes, sa part dans le capital se situant, au 31 décembre 2006, à 68,4 %. Celle des salariés est de 2,4 %.

Pour Aéroports de Paris, l'augmentation de capital concomitante s'est traduite par une entrée d'environ 580 millions d'euros. Les coûts directs liés à l'IPO s'élèvent à 52,8 millions d'euros – 33, 3 M€ pour l'ORS 33, 9,9 M€ pour les frais et honoraires, 9,6 M€ pour l'abondement. Les coûts liés à la campagne publicitaire ne sont pas intégrés.

Trafic

En 2006, Aéroports de Paris a vu passer 82,5 millions de passagers. Pour la première fois, la barre des 80 millions de passagers a été franchie. Pour 2007, le Groupe prévoit d'atteindre 85 millions de passagers. Aéroports de Paris enregistre, pour la deuxième année consécutive, le plus fort taux de croissance du trafic passagers parmi les grands aéroports européens. Pour mémoire, en 2000, 73,5 millions de personnes avaient transité par nos plateformes.

Pour l'ensemble de l'année 2006, les données font apparaître une hausse de 4,9 % par rapport à 2005. En ce qui concerne l'actuel exercice, nous constatons que le trafic cumulé

sur les trois premiers mois de l'année laisse apparaître une hausse de 6,7 % par rapport à 2006.

Le CRE fixe une croissance moyenne de 3,75 % sur la période 2006-2010. Il prévoyait 80,7 millions de passagers en 2006 et 83,5 millions en 2007. Au vu de l'exercice 2006, le Groupe a une année d'avance sur les perspectives de trafic retenues par le CRE.

Nous constatons que la Direction retient des hypothèses de trafic prudentes pour la construction budgétaire. Cependant, une constante se dégage : les réalisations sont toujours supérieures aux prévisions et elles ont un impact sur les recettes, les charges, la productivité, la qualité et le climat social. Nous constatons que l'effet d'annonce de résultats largement supérieurs aux attentes joue impérativement sur le cours de l'action. Nous constatons, enfin, que les hypothèses initiales de trafic sous-estimées ont servi pour la construction budgétaire de la masse salariale et des effectifs.

Emploi

Malgré le progrès de l'activité, le recul des effectifs de la maison-mère s'accélère. Au titre de l'exercice 2006, nous avons en effet constaté une variation négative de 1,3 % et une nouvelle baisse est prévue en 2007.

Cette tendance est contraire aux engagements pris par le Président Graff sur l'évolution des effectifs dans le cadre du CRE : 'L'orientation de l'Entreprise de stabilisation globale de ses effectifs présentée au Conseil d'administration du mois de septembre 2005 est maintenue et n'est pas affectée par les termes du contrat négociée'.

Certes, les effets du CRE s'apprécient sur la période 2006-2010. Cependant, nous émettons des réserves sur cet engagement au regard des orientations retenues sur certaines activités, notamment l'escale.

Productivité

Les effets conjugués de l'augmentation significative du trafic et de la décroissance des effectifs de la maison-mère font apparaître des records de productivité apparente du travail, records régulièrement battus depuis trois ans.

Pour l'exercice 2006, le taux de productivité atteint 7,1 %, taux annoncé aux analystes financiers en mars 2007. L'objectif de l'Entreprise est d'augmenter la productivité de 15 % sur la période 2006-2010. Il est à noter que ce taux ne s'applique qu'à la maison-mère. En tout cas, la Direction s'est engagée à revoir sa politique de l'emploi lorsqu'il sera atteint.

En 2007, l'ouverture de nouvelles infrastructures, notamment le S3, se fera à effectif constant. De plus, la capacité d'accueil globale des plateformes permettra d'absorber le trafic.

Pour mémoire, le cadrage du CRE négocié avec l'Etat précisait que chaque million de passagers supplémentaires entraînerait la création de 4 000 emplois directs et indirects au niveau des bassins d'Orly et Roissy.

Endettement

Grâce aux rentrées consécutives à l'augmentation de capital (583 millions d'euros), l'endettement d'Aéroports de Paris diminue. Avec cet apport, pour la première fois depuis 15 ans, les capitaux propres sont significativement supérieurs à l'endettement net. Celui-ci reste malgré tout élevé : il équivaut à 3,8 fois la CAF et à 75 % de l'endettement des fonds propres d'Aéroports de Paris SA.

La capacité d'autofinancement ne permettra pas de réaliser tous les investissements prévus. Aussi, en 2007, l'application des orientations fixées en la matière générera 82 millions d'euros de charges financières. L'ouverture du capital n'a pas permis une baisse significative des frais financiers.

La nouvelle politique de distribution de dividendes obère la capacité d'Aéroports de Paris à autofinancer ses investissements et limiter ainsi son endettement.

Dividendes

Conformément aux engagements du Président Graff, 50 % du résultat net sera redistribué aux actionnaires. Néanmoins, la proposition qui sera entérinée par l'Assemblée générale sur le versement des dividendes pour l'exercice 2006 s'appuie sur deux éléments : le résultat net de 152 millions d'euros, le coût de l'ORS assumé par l'Etat à hauteur de 33 millions d'euros.

Les 33 millions d'euros pèsent sur le résultat net au niveau des charges et sont réinjectées pour la distribution de dividendes, lesquels atteignent ainsi 93 millions d'euros. Le montant de la part revenant à l'Etat, qui détient 68,4 % du capital, est donc largement supérieur au montant des dépenses consacrées à cette opération. De plus, l'Etat est l'actionnaire qui bénéficie le plus de l'augmentation de la valeur de l'action.

L'impact de l'IPO de 52,8 millions d'euros sur le budget 2006 démontre que le Groupe, et donc ses salariés, assument, en grande partie, les charges liées à l'ouverture du capital. »

M. de CORDOUE – Je vous propose de faire un premier tour de table.

M. TOURET (CFE/CGC) – Lors de notre précédente réunion, je vous avais posé trois questions concernant les résultats d'Aéroports de Paris. A ce jour, vous n'avez répondu à aucune d'entre elles. Je vais les poser de nouveau.

J'avais remarqué que, si le Groupe s'était désendetté à hauteur de 300 millions d'euros, dans le même temps, les frais financiers avaient eux sensiblement augmenté. Je m'étais interrogé sur les raisons de cette hausse.

Je vous avais ensuite demandé de justifier le périmètre fiscal choisi. Cette question est aussi étroitement liée à la politique de remontée des bénéfices des filiales.

Enfin, j'avais abordé le thème des amortissements. J'avais trouvé assez surprenant que les investissements réalisés pour le développement des aérogares soient amortis sur des périodes de 50 ans, alors que des bâtiments provisoires sont amortis sur 40 ans.

Depuis notre dernière séance, je me pose de nouvelles questions. Quelques réponses ont déjà été apportées dans le cadre de la Commission économique.

A propos de l'endettement, nous pouvons constater que l'endettement à court terme, de 1 à 5 ans, est supérieur à 1 milliard d'euros. Comment comptez-vous procéder au remboursement de cette dette ?

Nous devrions nous inquiéter, par ailleurs, des pertes dégagées au titre du dossier Air Lib. Elles affectent le compte de résultat.

M. MICHAUD (Sictam/CGT) – Pour ma part, je m'attarderai surtout sur les problèmes sociaux, en discutant notamment de la politique salariale d'Aéroports de Paris.

Comme l'a souligné le président de la Commission, nous pouvons constater que les prévisions relatives à l'évolution du trafic passager sont, chaque année, en deçà des résultats effectivement obtenus, même si elles sont conformes au CRE. Cette sous-évaluation a un impact sur la productivité, sur les niveaux des effectifs et surtout la politique salariale.

L'Etat et Aéroports de Paris se sont engagés à maintenir le niveau des effectifs. Nos représentants au Conseil d'administration ne manqueront pas de rappeler les engagements que vous avez pris dans le cadre de la négociation du Contrat de régulation économique.

Les hypothèses très prudentes formulées au sujet de l'évolution du trafic ont aussi une incidence, au moins indirectement, sur la politique salariale : une moindre progression du trafic se traduit par une moindre progression des recettes et donc une politique de redistribution de moindre ampleur.

Nous pensons qu'il serait souhaitable de s'appuyer sur des hypothèses plus réalistes. Les prévisions pour l'année 2007 ont déjà été révisées une première fois, suite à l'annonce des résultats du premier trimestre.

M. PEPIN (SPE/CGT) – Je vais également commenter l'évolution des effectifs.

Lors de la présentation du bilan social, nous avons constaté que le nombre d'agents d'exécution avait fortement diminué. La Direction avait alors tenté de nous expliquer que la baisse constatée était la conséquence d'une vague de promotion au niveau agents de maîtrise. Le rapport établi par nos experts invalide pourtant l'idée d'un transfert. Le mouvement baissier semble plutôt consécutif au non-remplacement des personnes partant en retraite.

Nous continuons de considérer que la Direction vise, à terme, la disparition de la population des agents d'exécution.

M. DUBUISSON (UNSA/SAPAP) – Nous partageons cette analyse. A l'occasion de la présentation du bilan social, nous avons clairement démontré que le niveau des effectifs n'était pas suffisant. Alors que la dernière réorganisation annoncée devrait se traduire par quatre nouveaux départs, nos craintes sont très loin d'avoir été dissipées.

M. de CORDOUE – Je vais tenter des réponses à vos interrogations. Dans la foulée, je poserai à mon tour quelques questions à M. Passard.

Le rapport qui nous a été présenté est extrêmement complet et intéressant. Vous avez formulé, dans votre premier chapitre, quelques hypothèses concernant l'évolution de l'actionnariat d'Aéroports de Paris. A ce stade, il ne s'agit que d'hypothèses. La loi actuellement en vigueur prévoit que la majorité du capital reste détenue par l'Etat. Nous n'ignorons pas qu'elle pourra être amendée, notamment à l'issue des prochaines élections législatives. Toutefois, jusqu'à nouvel ordre, notre capital demeure verrouillé. En cela, la situation d'Aéroports de Paris se distingue de celles d'autres ex-entreprises publiques ayant vu la part de l'Etat passée en dessous de la barre des 50 % sans la moindre intervention législative.

Comme vous, nous nous félicitons que le désaccord relatif à la création d'une UES fasse désormais pratiquement partie du passé. La FNAM a introduit un nouveau recours concernant les hausses de tarif envisagées pour 2007. Toutefois, elle ne bénéficie plus, cette fois, du soutien d'Air France. L'action semble avoir peu de chances d'aboutir. Naturellement, nous demeurerons néanmoins prudents.

S'agissant des aéroports de province, je vous rappelle que des sociétés de gestion doivent être progressivement constituées. Elles bénéficieront sans doute de l'appui d'actionnaires privés. Mais, en tout état de cause, l'Etat demeurera largement majoritaire.

Je partage l'analyse de M. Passard concernant les risques pouvant découler de l'application des accords ayant trait à la libéralisation du trafic (« ciel ouvert »). Les positions de Bruxelles ne sont pas forcément rassurantes. Nous savons fort bien que l'accroissement du trafic suppose une diminution du coupon moyen, du prix du billet. D'une façon ou d'une autre, nous serons soumis à cette pression, au même titre que les autres acteurs des services aériens.

J'évoquerai brièvement notre positionnement concurrentiel. Par rapport à nos homologues européens, nous disposons d'un atout incomparable : A Paris, nous avons suffisamment de pistes pour pouvoir faire face à la croissance du trafic pendant de longues années. C'est là un avantage incomparable, que n'ont pas les autres grandes plateformes (Amsterdam, Francfort, Londres). Amsterdam pourrait s'étendre s'il ne subissait pas de constantes pressions de la part des riverains.

A propos de votre évaluation de la productivité, je dois vous poser une question M. Passard : Vous dites avoir calculé le ratio effectif / nombre de passagers traités. Avez-vous également calculé ce ratio en isolant l'escale ? Vous me donnerez peut-être la réponse tout à l'heure.

Concernant les frais de personnel, vous estimez faible la hausse constatée entre 2005 et 2006. Votre estimation est juste. Toutefois, s'agissant plus particulièrement de l'exercice 2006, vous avez omis de citer les 12 millions d'euros payés en 2005 au titre d'un rattrapage Assédic. Il convient d'isoler tous les éléments exceptionnels.

En ce qui concerne les dividendes, je souhaite rappeler que les modalités de distribution relèvent de la responsabilité des actionnaires réunis en Assemblée générale. Il est vrai que

nous avons suggéré, au moment de la constitution de la Société, pour la construction du *business model*, qu'elle distribue 50 % de son résultat sous formes de dividendes.

Les actionnaires ayant participé à l'ouverture du capital souhaiteront logiquement voir leurs économies rémunérées. A ce sujet, je me suis livré à un sommaire calcul. Au moment de l'introduction en bourse, le capital de la Société nouvellement constituée était de 4,5 milliards d'euros. Comme nous avons distribué 93 millions d'euros de dividendes, nous évaluons à 2 % le taux de rendement. Après actualisation, le taux tombe à 1,2 %. Il est certain que les actionnaires initiaux dégageront une intéressante plus-value le jour où ils revendront leur participation. Naturellement, pour les autres, les conditions de vente seront certainement moins avantageuses.

M. Tourret s'est inquiété de la progression des services de la dette. C'est une question qui a été abordée lors du précédent Comex. Les taux d'intérêt ont de nouveau augmenté. Conscients des coûts générés par cette hausse. Nous réfléchissons à des mesures palliatives.

S'agissant du périmètre de consolidation, nous souhaitons intégrer toutes nos filiales. La société SDA, qui n'est pas à proprement parler une filiale, constitue une exception. En principe, les pertes et bénéfices sont reportés au niveau de la maison-mère. Sur le plan fiscal, seule la maison-mère est responsable.

Concernant les modalités d'amortissement, je ne suis pas en mesure de justifier l'adoption de périodes d'étalement différenciées.

Je commenterai enfin les perspectives d'investissement. Vous avez eu raison de souligner que le plan d'investissement de 2,8 milliards d'euros courant jusqu'en 2010 va provoquer une reconstitution de la dette. Il est important que nous soyons en mesure de faire face à cette échéance.

Si nous n'avions pas adopté ce programme d'investissement, il nous aurait sans doute été difficile de convaincre l'Etat de signer le Contrat de régulation économique (CRE). La perspective de croissance annuelle des recettes perçues sur les redevances a été décisive. Celles-ci seront aussi utilisées pour limiter le poids de la dette.

Comme vous l'avez signalé, les prévisions de croissance du trafic indiquées dans le contrat de régulation économique se sont révélées beaucoup trop prudentes. Pour le seul premier trimestre, l'écart est déjà significatif. Cette plus forte croissance n'entraîne pas pour autant une croissance des investissements.

A propos des effectifs, je me contenterai de rappeler quelques idées simples. L'engagement pris par le Président d' Aéroports de Paris fera certainement l'objet de nouveaux débats, notamment au sein du Conseil d'administration. Il porte, je vous le rappelle, sur la période 2005-2010.

Les effectifs, vous le savez bien, sont aussi calibrés en fonction de la mise en service des installations. Or ce n'est qu'à partir de cette année que nous avons commencé à mettre en service de nouvelles installations (S3). Ces ouvertures s'accompagnent de créations d'emplois. Rappelons qu'au moment où nous avons pris la décision de maintenir le niveau

des effectifs, nous pensons être en mesure de développer l'escale. Ceci étant, je pense, comme vous, qu'il s'agit là d'un véritable sujet de fond, qui méritera d'être débattu au cours d'une prochaine réunion du Conseil d'administration. Je m'en suis déjà entretenu avec le Président Graff. Soulignons, par ailleurs, comme l'ont rappelé vos experts, que les effectifs du Groupe, eux, sont en augmentation. Il serait faux de dire qu'Aéroports de Paris ne génère pas d'emplois.

En ce qui concerne plus particulièrement les agents d'exécution, il est vrai que les personnes ayant fait valoir leurs droits à la retraite n'ont pas été systématiquement remplacées. Cependant, je vous invite de nouveau à ne pas sous-estimer l'impact des changements de catégorie : de nombreux agents d'exécution ont été promus agents de maîtrise ; de même, de nombreux agents de maîtrise sont devenus cadres.

Je laisserai maintenant la parole à M. Saint-Martin.

M. SAINT-MARTIN – J'apporterai quelques précisions sur les durées d'amortissement.

Pour chaque type d'installation ou de bâtiment, les règles comptables prévoient des durées particulières. Avant d'opter pour l'adoption de telle ou telle règle, il faut naturellement s'assurer que la durée de vie effective de l'objet amorti sera au moins égale à ce que prévoit la règle comptable visée. Si celui-là est détruit avant l'échéance prévue, le rythme d'amortissement devra être accéléré. Comme vous le savez, le cas s'est récemment produit à Orly.

Concernant les bâtiments auxquels vous faites référence, je ne suis pas une mesure de vous apporté en séance une réponse précise. Je note cependant votre question.

M. GENTILI (FO) – Vous avez indirectement évoqué la politique défendue par la Commission de Bruxelles. Les modifications apportées au règlement devraient le rendre beaucoup plus contraignant. Les mesures de sûreté et de contrôle concernant les services au sol nous inquiètent plus particulièrement. Malheureusement, il est d'ores et déjà acquis qu'elles rentreront en application dès le mois de juillet.

Nous nous inquiétons également du rapport établi par Mme Jensen, une personnalité qui ne semble plus tellement de gauche. Il est actuellement examiné par le Parlement européen. Son application pourrait également avoir des conséquences sur notre activité.

D'après le Parlement européen, la Commission a raison de préconiser l'adoption d'une directive consacrant le principe de la signature de contrats de régulation économique pour le développement des capacités aéroportuaires. Dans ce cas de figure, les compagnies aériennes pourraient les contester devant des autorités indépendantes nationales. Le CRE, dans son état actuel, serait globalement compatible avec une telle directive. Nous devons toutefois rester prudents.

Un second volet du rapport a trait à l'ouverture du capital des opérateurs aéroportuaires. Au parlement français, l'actuelle majorité de droite nous a promis qu'elle ne prendrait jamais l'initiative de privatiser Aéroports de Paris. Nous pouvons craindre, cependant, des pressions de la part de capitalistes avides de nouvelles affaires, qu'ils soient français (Vinci, Bolloré, etc.) ou étrangers (Ferrovial).

Nous sommes d'autant plus inquiets que, jusqu'à présent, les transferts d'activités n'ont pas été suivis de transferts des personnels. Cela ne va pas sans poser de sérieux problèmes de droit.

A l'avenir, nous pouvons supposer, en tout état de cause, que le Comité des usagers se verra conférer un rôle majeur. Il pourra notamment peser plus largement sur le choix des prestataires.

Vous avez souligné, par ailleurs, que, si les effectifs de la maison-mère étaient en diminution, ceux du Groupe avaient sensiblement augmenté. Nous ne partageons pas votre analyse. Parler de créations d'emplois nous semble en tout cas excessif. En réalité, la croissance constatée résulte de simples transferts de personnes travaillant habituellement pour des sous-traitants.

Sur ces questions également, nous pouvons espérer que l'adoption d'une nouvelle directive contribuera à clarifier la situation. La multiplicité des sociétés présentes sur les plateformes est une source de confusion, notamment sur le plan juridique. Il est d'ailleurs de plus en plus difficile de contrôler ces entreprises.

Nous commençons à sentir les méfaits de la privatisation. L'année 2006 aura pour nous été un tournant. En tant que partenaires sociaux, nous ne sommes pas du tout satisfaits de votre gestion. Sur ce point, nous tenons à marquer notre différence par rapport aux actionnaires. Il serait grand temps que vous preniez la peine de nous écouter. En l'occurrence, nous vous demandons de ne plus seulement penser à la création de richesses pour les actionnaires. L'Entreprise est d'abord composée de femmes et d'hommes. Cela justifie que vous formuliez d'ambitieuses politiques sociales.

M. TOURET (CFE/CGT) – Je souhaite commenter les réponses que vous apportez à mes questions.

Concernant l'endettement, j'espérais une réponse moins évasive. Dire que nos difficultés résultent de l'augmentation des taux d'intérêt n'est pas suffisant.

Sur les questions fiscales, je m'étais basé sur le document intitulé « Comptes sociaux et annexes d'Aéroports de Paris ». A la page 26 de ce document, il est précisé que quatre filiales ont été intégrées dans le périmètre fiscal. Les autres – dont Hub Télécom, Aéroports de ParisI et Aéroports de ParisM – en sont exclues.

S'agissant de l'amortissement, je faisais référence à la page 20 de ce même document.

M. PASSARD – Concernant l'évolution de la rémunération, je vous donne raison. Nous aurions effectivement dû tenir compte du rattrapage effectué sur les Assédics. D'une année sur l'autre, il y a bien eu, à périmètre constant, une stagnation de la masse salariale. Cela dit, nous confirmons aussi que, hors éléments non-récurrents, le résultat net du Groupe a augmenté de 20 %.

A propos de l'analyse de l'évolution des frais de personnel, nous souhaitons illustrer le fait que la part de cet agrégat dans les richesses créées ne cessait de diminuer. Sur la

période 2004-2007, la perte est supérieure à 4 points. Inversement, la profitabilité brute gagne 3 points.

L'endettement du Groupe a heureusement chuté. C'est là un fait incontestable. Le ratio endettement sur fonds propres est de l'ordre de 75 %. A l'issue de l'exercice 2005, il était pourtant de 117 %. Cela étant, le poids de la dette demeure encore très important. Certes, il sera bientôt compensé par la cession des parts détenues dans BCIA. L'opération rapportera immédiatement près de 200 millions d'euros.

Mais nous nous devons également de rappeler qu'au regard du résultat net dégagé, Aéroports de Paris est un des opérateurs européens les plus généreux en termes de distribution de dividendes. Le fait est d'autant plus surprenant qu'Aéroports de Paris est aussi l'opérateur le plus endetté.

A propos de l'évolution du cours de l'action Aéroports de Paris, il faut souligner que de nombreux investisseurs ont déjà réalisé de substantielles plus-values au cours de ces dix derniers mois. Comme je l'indiquais précédemment, nous pouvons d'ores et déjà anticiper une nouvelle augmentation de la valeur, notamment à la suite des dernières déclarations du PDG de Vinci. Nous estimons que le cours pourrait atteindre, dans les prochains jours, 88 euros, ce qui représenterait un doublement du prix d'introduction. Pour les investisseurs, le franchissement de ce cap serait alors l'occasion de réaliser de nouvelles plus-values.

Vous nous avez interrogés sur la méthode employée pour le calcul de la productivité. Nous vous confirmons qu'aucune de nos évaluations excluent l'escale, dans la mesure où cette activité fait encore partie d'Aéroports de Paris SA. D'ailleurs, la Direction financière ne semble elle-même pas l'avoir exclue de ses analyses.

Nous avons néanmoins accepté de nous prêter à l'exercice. Un sommaire calcul réalisé en séance nous amène à la conclusion suivante : au sein d'Aéroports de Paris SA, la productivité mesurée en PAPS par salarié ressort en progression de 6,2 % entre 2005 et 2006 ; hors escale, le taux est de 5,4 %. Dans tous les cas, la productivité est en hausse très sensible. Si l'on s'appuie sur le ratio richesses créées / nombre de salariés, nous constatons une progression de 9,7 %.

M. MICHAUD (Sictam/CGT) – Je souhaiterais revenir sur les engagements pris par le Président Graff vis-à-vis de l'Etat, d'une part, des salariés de l'Entreprise, d'autre part. Nous nous demandons si le Comité d'entreprise devra interpeller le Conseil d'administration afin de dénoncer la remise en cause des engagements pris par la Direction générale en matière d'emploi et d'évolutions salariales.

Vous venez de nous expliquer que vous ne saviez quel serait le devenir de l'activité escale au moment de signer le Contrat de régulation économique (CRE). Nous ne manquerons pas, cependant, d'évaluer la qualité de votre engagement au vu de l'évolution de l'effectif affecté à cette activité. En 2005, la population comptait 7 835 salariés. Nous veillerons à ce qu'elle compte toujours 7 835 salariés en 2010. Si la Direction ne devait pas respecter ses engagements, nous le ferions savoir au personnel.

La Direction considère que les engagements pris devront être réévalués en fonction de la situation économique. Ce discours nous semble inadmissible.

M. NAMIGANDET-TENGUERE (SPE/CGT) – Je souhaite d'abord remercier nos experts. Ils ont réalisé un remarquable travail.

Vous avez estimé, M. de Cordoue, que la fixation des modalités de distribution était de la responsabilité des actionnaires. Devons-nous considérer, dès lors, que les salariés n'ont aucune capacité de décision ? Je vous fais remarquer que les salariés se lèvent tôt, se couchent tard et travaillent sans relâche. Les actionnaires, eux, ne travaillent pas. Ils se contentent d'apporter des fonds. Il ne serait pas juste qu'ils soient les seuls décisionnaires.

M. de CORDOUE – Suite à vos dernières remarques, j'apporterai quelques éclairages supplémentaires.

Il est certain qu'un secteur d'Aéroports de Paris est en voie de disparition. Cependant, parallèlement, de nouveaux secteurs peuvent voir le jour et se développer rapidement. Alors, ils pourront, à leur tour, être générateurs d'emplois.

Une entreprise est toujours une association ou une collectivité d'acteurs. Pour se développer, elle a besoin d'actionnaires, de clients, de salariés et de dirigeants. Vous savez fort bien que les salariés ne sont pas complètement laissés à l'écart des décisions arrêtées par le management. Si tel était le cas, il n'y aurait même pas de Comité d'entreprise. Naturellement, les actionnaires ont un poids important. Mais, seuls, ils ne peuvent rien. C'est la raison pour laquelle la notion d'association ou de collectivité est primordiale.

Je vous rappelle, par ailleurs, que les salariés peuvent aussi être actionnaires. En l'occurrence, ils détiennent 2,4 % du capital d'Aéroports de Paris.

POINT 3 : Information sur les comptes prévisionnels 2007 et communication sur la situation économique au 1er trimestre 2007

M. de CORDOUE.- Je vous propose d'écouter M. Saint-Martin.

M. SAINT-MARTIN – Je vais d'abord vous présenter les comptes prévisionnels 2007 après révision. Pour mémoire, le budget initial a été arrêté à l'automne dernier.

Penchons-nous d'abord sur les perspectives d'évolution du trafic. En 2006, les réalisations ont été supérieures aux prévisions.

Rappelons brièvement le contexte. En 2003, nous souffrions, à l'instar des autres secteurs de l'économie, de très bas taux de croissance. L'amélioration a été progressive mais constante. Les difficultés rencontrées à prévoir précisément les évolutions du trafic ne doivent en tout cas pas vous surprendre.

Le début de l'exercice 2007 a en fait marqué la fin d'une période d'extrême constance du taux de croissance annuel glissant du trafic. En 2006, selon cet indicateur, à mon sens le plus intéressant, la croissance a oscillé dans une étroite fourchette comprise entre 4,5 % et 4,8 %.

Au premier trimestre, une subite volatilité a effectivement été constatée. Jusqu'à présent, elle nous a cependant plutôt été bénéfique. Il faut espérer que la tendance ne s'inversera pas. Pour l'essentiel, la croissance est tirée par le réseau européen, d'une part, les compagnies *low cost*, d'autre part. Assez naturellement, cette progression se fait au détriment des vols continentaux et des grandes compagnies nationales.

Pour l'ensemble de l'exercice, nous tablons sur un taux de croissance de 4 %. Si cette prévision s'avère exacte, nos plateformes verront passer plus de 85 millions de passagers. Pour Orly, nous prévoyons une hausse de 3,4 % du trafic. En revanche, pour Roissy, nous craignons une érosion ou tout au moins un ralentissement de la croissance. Elle pourrait tout de même atteindre 4,3 %.

Commentons brièvement l'évolution des redevances. Si la jauge moyenne a tendance à se contracter, l'emport moyen, lui, augmente sensiblement. Cette évolution impactera négativement la redevance d'atterrissage, qui est une autre composante importante de notre chiffre d'affaires.

Par rapport à l'exercice antérieur, le chiffre d'affaires pourrait afficher une progression de 4,6 %. Compte tenu de la hausse du trafic et de l'inflation des prix, cette performance, si elle se confirmait, serait relativement décevante.

Le total des produits serait en croissance, lui, de 4,6 %, alors que les charges contenues dans l'excédent brut d'exploitation croîtraient de 4,4 %. Ces estimations tiennent compte des éléments non-récurrents déjà évoqués. L'ouverture du capital a eu un impact d'environ 19 millions d'euros : les avantages accordés aux salariés, pour plus de 9 millions d'euros ; des honoraires et frais divers pour un peu plus de 9 millions d'euros.

La « re-prévision 1 2007 » est donc construite sur une hypothèse de croissance du chiffre d'affaires de 4,6 % et de 4,4 % des charges. Notre objectif est de faire en sorte que les charges ne progressent pas plus rapidement que le chiffre d'affaires.

Le ratio excédent brut d'exploitation sur chiffre d'affaires est à peu près constant. En 2006, hors frais liés à l'ouverture du capital, le taux ressortait à 35,4 %. Dans cette re-prévision 1, il ressort à 35,6 %.

Etudions la formation du chiffre d'affaires.

Les redevances aéronautiques contribuent à hauteur de 8,5 %. Conjuguée avec l'augmentation du trafic (+4%); l'augmentation des tarifs (4,3 %) a impacté positivement l'évolution de ces redevances. Au sein même de ce premier ensemble, il convient toutefois de distinguer la redevance passagers (partie variable), dont le montant total est supérieur à la moyenne. Le montant total de la redevance d'atterrissage (partie fixe), au contraire, est inférieur à cette moyenne. Cette évolution est appuyée et souhaitée par les compagnies. En tout cas, il convient d'apprécier avec prudence le pourcentage affiché.

Aéroports de Paris est aussi jugée, notamment par les analystes financiers, à l'aune de la progression des recettes locatives Celle-ci étant liée à celle du marché immobilier, elles constituent un des principaux facteurs de développement. Les loyers sont révisés chaque année, sur la base d'un indice publié au 2nd trimestre de l'année N-1. En l'occurrence, à l'issue du mois de référence, il se situait aux alentours de 7 %. Pour 2007, nous avons prévu, sur cette base, une progression des recettes locatives légèrement supérieure à 10 %. Une partie de la progression, relativement marginale, fait suite à des compléments de chiffre d'affaires occasionnés par des projets initiés en 2006.

Pour les redevances spécialisées, un budget de 114,3 millions d'euros avait été établi à l'automne. Au printemps, ce montant a été abaissé à 107,5 millions d'euros. Par rapport à l'exercice précédent, la baisse atteindrait 3,3 %. L'importance de cette révision s'explique pour deux raisons : le nouveau retard de la mise en service, à Roissy, du tri-bagages est ; la forte contraction de l'activité de dégivrage, suite à une météo clémente.

Les prestations industrielles résultent, pour une grande partie, de la commercialisation de solutions énergétiques (énergie thermique, énergie électrique, etc.). A l'automne 2006, nous tablions sur 75 millions d'euros de chiffre d'affaires. Cette prévision a été abaissée à 68,9 millions d'euros. La révision fait écho aux très fortes fluctuations des cours du pétrole. Au mois de mars 2006, le baril avoisinait les 80 dollars. Les cours sont redescendus à 50 dollars à l'automne, avant de remonter à 66 dollars. Actuellement, ils se situent aux alentours de 62 dollars.

Pour mémoire, nous accusons, au titre du poste énergie, une balance négative : les charges liées à notre consommation sont beaucoup plus importantes que les produits générés par la

commercialisation de nos services. En tout cas, il est évident que nous n'avons aucune prise sur l'évolution du coût de l'énergie.

Concernant l'assistance aéroportuaire, nous avons simplement acté l'estimation effectuée à l'automne 2006. Elle était équivalente au résultat affiché un an plus tôt.

Les recettes commerciales constituent le 2nd vecteur de croissance. Par rapport à 2006, la hausse totale n'est que de 3,4 %. Ce résultat est pour nous une petite déception. Il s'explique cependant aisément : les passagers Schengen ou les passagers *low cost*, les plus nombreux, ne rapportent pas autant que les passagers en transit international ou voyageant sur des compagnies régulières. Cela dit, par rapport aux autres plateformes européennes, la performance reste honorable. A l'avenir, nous espérons pouvoir davantage tirer parti de l'ouverture du S3 et de la RCI. En principe, ces mises en service devraient se traduire par un net élargissement des surfaces marchandes.

Sur les parcs et accès, nous accusons une baisse de 0,3 %. Ce résultat s'explique en partie par la perte de plus de 6 millions d'euros de subventions du Syndicat des transports d'Ile-de-France suite à la mise en place de CDG Val au 1^{er} avril de cette année. En dehors de cet élément exceptionnel, les évolutions sont à peu près conformes aux attentes. Elles reflètent assez bien la hausse du trafic et celle du tarif moyen.

Le montant global perçu au titre de la taxe d'aéroport apparaît en nette progression. Cette évolution est logique, compte tenu de l'augmentation du trafic (+4 %) et de l'augmentation de 8,75 euros du montant payé par passager. Par ailleurs, ayant été affectés par l'augmentation des charges de sûreté, nous avons été autorisés à reprendre le produit constaté d'avance.

Enfin, il convient de tenir compte des fortes variations de périmètre BAAC. Je vous rappelle qu'en 2005 de nombreux actifs ont été cédés à l'Etat. Depuis le début de l'année, une nouvelle étape a été franchie, avec la fin de la convention signée avec la DGAC.

Evoquons à présent les charges.

Je ne reviendrai pas sur la première ligne. Les achats concernent principalement notre consommation énergétique (gaz, électricité). Leur évolution est à mettre en regard de celle de la commercialisation des produits énergétiques.

Les charges de sous-traitance progressent de 30 millions d'euros. Cette progression est due pour 20 millions d'euros au développement de la sous-traitance des activités de sûreté. Les difficultés rencontrées dans la gestion des pics de trafic ne sont pas étrangères à cette progression.

Au titre des charges d'entretien et de réparation, nous constatons une augmentation d'environ 10,3 %. Nous tenons compte des installations nouvelles, notamment le S3.

Au titre des autres services extérieurs, nous comptons notamment les frais d'honoraires et les frais divers occasionnés suite à l'ouverture du capital. L'un de nos objectifs prioritaires est de maintenir ces charges au niveau affiché en 2006 en euros courants.

Pour les impôts et taxes, nous avons connu une très forte évolution entre 2005 et 2006. Comme vous le savez, la fiscalité a fortement augmenté au cours de ces dernières années. A elle seule, la taxe professionnelle représente 47 millions d'euros, soit un gros tiers de l'ensemble. Heureusement, elle est désormais plafonnée par la valeur ajoutée.

La taxe foncière, elle, n'est pas plafonnée. Elle est d'ailleurs à l'origine de la nouvelle hausse constatée sur le poste. La tendance ne devrait pas s'inverser. Au contraire, elle suivra sans doute la même courbe que l'extension de nos installations.

Nous évaluons à 503,1 millions d'euros les charges de personnel. Ce montant comprend 9,3 millions d'euros d'avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ouverture du capital. Selon cette projection, nous atteindrions, en 2007, un montant global de 505,4 millions d'euros. Hors élément exceptionnel, la progression serait donc de 2 %. Pour mémoire, nous prévoyons, parallèlement, un effectif moyen de 7 500 personnes.

La dotation aux investissements progresse de façon sensible. 30 millions d'euros ont été affectés au titre de la mise en service de S3.

Au titre des créances non-recouvrables, nous affichons une perte de 4 millions d'euros. Ce montant représente 0,2 % du chiffre d'affaires.

Au total, le compte de résultat fait état de 25 millions d'euros de charges pour 12 millions d'euros de produits.

Evoquons, pour conclure, la progression des résultats et des investissements.

Comme nous l'avons déjà signalé, la progression des charges financières est essentiellement due à la hausse des taux.

Le résultat exceptionnel reflète principalement l'évolution des investissements dérogatoires : les dotations sont plus importantes que les reprises, ce qui explique le montant assez élevé ici affiché.

A priori, la participation des salariés ressortirait en hausse. Elle devrait atteindre 6,9 millions d'euros, augmentation à apprécier à l'aune d'un résultat net de 170 millions d'euros (pour le Groupe).

Le montant des investissements devrait atteindre 657 millions d'euros, contre 693 millions d'euros en 2006. Naturellement, la mise en service du S3 pèsera pour beaucoup. Le montant des dividendes, lui, atteindra 93 millions d'euros. Dans le même temps, un remboursement obligatoire d'un montant de 70 millions d'euros sera effectué.

Le montant total des dépenses devrait atteindre 819 millions d'euros. A l'opposé, le montant des recettes devrait s'élever à 539 millions d'euros. De fait, cette année, les investissements ne seront couverts qu'à hauteur de 83 %. La trésorerie se contractera de 280 millions d'euros.

M. MICHAUD (Sictam/CGT) – Dans le dossier qui nous a été remis, évoquez-vous la cession des titres BCIA ? Nous savons qu'elle aura un impact conséquent sur les comptes. Par ailleurs, pouvez-vous préciser les montants provisionnés au titre du risque amiante ?

Concernant l'évolution du trafic, nous pouvons constater que vous n'avez pas tenu compte, pour la construction du budget, des résultats obtenus lors de l'année N-1.

Au niveau des charges courantes, nous allons de nouveau constater une stagnation des charges de personnel. Nous pouvons supposer que vous cherchez, au moyen de cette stabilisation, à accroître encore la productivité.

Enfin, je tiens à rappeler que l'ouverture du S3 ne se traduira pas par des créations nettes d'emplois. La base de 7 835 salariés demeure inchangée.

M. SAINT-MARTIN – Je répondrai à vos premières questions.

Nos titres BCIA sont portés par une filiale d'Aéroports de Paris, une société à part entière. La plus-value générée appartient à cette même filiale. Pour l'année 2007, nous n'envisageons pas de remontées de dividendes vers la maison-mère.

A la suite de la réalisation d'un contrôle fiscal, nous avons effectivement procédé, à titre préventif, à quelques provisions, pour un montant global de 12,5 millions d'euros. Certains éléments font encore l'objet de discussions. Le périmètre des activités sous-traitées pourraient notamment être réévalué.

En ce qui concerne les prévisions de trafic, les décalages me semblent malheureusement inévitables. Pour moi, l'évolution du trafic aérien est un révélateur de l'état de l'économie. Nous pouvons connaître, comme c'est le cas actuellement, des périodes d'euphorie. Mais il est très facile, ensuite, de se laisser emportés par de violents mouvements baissiers. C'est pourquoi nous souhaitons, en toute hypothèse, demeurer prudents dans nos prévisions.

A mes yeux, l'indicateur le plus révélateur est le taux de croissance annuel glissant sur douze mois. Au titre du premier trimestre, nous avons constaté une croissance de 6,9 %. Cette augmentation est spectaculaire. Elle n'en demeure pas moins normale, après une longue période de stagnation. Afin d'éviter tout contrecoup, nous devons suivre de près les mois d'avril et mai.

M. de CORDOUE – Je dirai quelques mots à propos de l'ouverture du S3.

Il est vrai que la mise en service de cette nouvelle installation n'entraînera pas de créations nettes. Les postes seront proposés à des agents d'escale volontaires porteurs d'un projet de reconversion. Cela dit, nous envisageons bien des recrutements externes. Près de 20 postes seront à pourvoir.

POINT 4 : Recueil des observations du CE sur les comptes prévisionnels en vue de l'Assemblée générale

M. de CORDOUE.- L'un d'entre vous souhaite-t-il prendre la parole ?

M. MICHAUD (Sictam/CGT) – La Commission économique a travaillé, hier, sur un projet de motion. Je vous en propose une lecture :

« Vote d'observations destinées à l'Assemblée générale des actionnaires

'Le Comité d'entreprise peut formuler toute observation utile sur la situation économique et sociale de l'entreprise ; ces observations sont obligatoirement transmises à l'Assemblée des actionnaires ou des sociétés en même temps que le rapport du Conseil d'administration (...). Article L.432-4 du Code du travail alinéa 6.

Le Comité d'entreprise s'inquiète de la marche forcée de l'Entreprise vers une amélioration constante de la productivité et de la profitabilité ; cette recherche ne peut se faire qu'au détriment de l'emploi, de la rémunération du travail et du statut du personnel.

Le Comité d'entreprise déplore que les actionnaires, qui ont bénéficié, en moins d'un an, d'une progression de 75 % du cours de l'action, puissent décider de se gratifier en outre d'un dividende de 0,94 euros par action.

Le Comité d'entreprise estime que le montant de 93 millions d'euros de dividendes serait mieux utilisé s'il était destiné à satisfaire les objectifs suivants : poursuivre le désendettement financier d'Aéroports de Paris ; améliorer la capacité d'investissements future ; financer un plan de redressement de l'escala préservant le statut social des 667 salariés affectés à cette activité.

Le Comité d'entreprise informe l'Assemblée générale des actionnaires qu'une procédure d'alerte a été déclenchée le 8 mars 2007. Sa poursuite a été votée le 21 mars (11 voix pour, 2 abstentions, 4 refus de vote), choix largement justifié par l'inquiétude relative au devenir de l'activité escale. »

Afin d'être bien compris par les actionnaires, nous avons volontairement synthétisé nos observations.

Sachez que deux thèmes préoccupent plus particulièrement la Commission économique : le poids de la dette ; l'évolution de l'emploi.

M. PAPAUX (Sictam/CGT) – J'ose espérer que la non-participation de certains élus au vote évoqué dans le projet de résolution ne s'explique pas pour des raisons politiques. Par leur acte, je crois qu'ils souhaitaient plutôt dénoncer un manque d'information.

Au vu des présentations effectuées ce matin, nous pouvons affirmer que le cours fixé pour l'entrée en bourse (44 euros) avait été largement sous-estimé. Nous avons déjà attiré votre attention sur le sujet. Les seuls acteurs ayant apprécié l'Entreprise à sa juste valeur sont les organisations syndicales. Les dirigeants étaient eux trop obnubilés par la perspective de plus-values pour faire preuve de discernement.

Les orientations arrêtées pour l'escale, un des fleurons du Groupe, ne nous paraissent en tout cas pas très cohérentes. Les moyens investis pour la fermeture des services seraient bien mieux utilisés s'ils venaient appuyer un projet de relance négocié de l'activité.

En tout cas, compte tenu de l'évolution de la valeur en bourse, nous considérons qu'il serait juste de réaffecter une partie des dividendes à la relance de l'activité escale. C'est tout le sens de la motion que nous comptons adresser aux actionnaires réunis en Assemblée générale.

Pour l'instant, l'Entreprise se porte bien. Malheureusement, l'application d'une politique de distribution trop généreuse pourrait fort bien la mettre en péril.

Pour notre part, nous demeurerons vigilants, notamment dans le cadre de la poursuite du droit d'alerte. Dans l'immédiat, nous solliciterons une suspension de séance.

M. FAUVET (CGC) -- Nous tenons à souligner que nous avons pris connaissance en séance de la motion lue par notre secrétaire.

Nous pensons également qu'une suspension de séance serait la bienvenue. Il est impératif que nous puissions nous concerter.

M. GENTILI (FO) – Sur le fond, nous soutenons évidemment le projet lu. Une suspension de séance pourrait nous donner l'occasion d'en rediscuter entre nous.

A la lecture du rapport, nous avons tendance à penser que les actionnaires apprécient vos intentions. Il est vrai que le maintien de quelque 600 postes ne serait pas rentable. En revanche, nous pouvons douter que ces mêmes actionnaires apprécient les révélations au parfum de scandale faites dans votre rapport concernant la rémunération des six premiers dirigeants du Groupe. La progression constatée d'une année sur l'autre a été de 70 %. Cela se passe de commentaires.

Nous n'excluons pas de porter nous-mêmes cette motion à l'Assemblée générale des actionnaires.

M. de CORDOUE – Avant que nous ne suspendions la séance, vous me laisserez formuler deux très brèves remarques.

Si le cours de l'action Aéroports de Paris a progressé de 75 %, le CAC 40 a sans doute augmenté dans des proportions similaires. Concernant l'escale, le chiffre d'affaires est certes en augmentation. Mais celle-ci est presque insignifiante. En tout cas, la marge, elle, ne s'améliore pas. Or il s'agit pour nous de l'indicateur principal.

La séance est suspendue de 11 heures 25 à 12 heures.

M. de CORDOUE – MM. Papaux et Fauvet avaient sollicité cette suspension de séance. Avant la reprise des débats, souhaitent-ils intervenir ?

M. PAPAUX (Sictam/CGT) – Au cours de cette suspension de séance, chaque organisation syndicale a eu l'occasion d'exprimer son point de vue. Quelques modifications ont ainsi été apportées au texte initial. M. Michaud vous présentera donc une version légèrement amendée.

Par ailleurs, je tiens à rappeler l'objectif premier de cette motion : alerter les actionnaires. En tout état de cause, notre organisation syndicale se montrera favorable à son adoption.

M. FAUVET (CFE/CGC) – Nous avons demandé une suspension afin de pouvoir nous concerter. Nous sommes maintenant en mesure de nous prononcer.

M. MICHAUD (Sictam/CGT) – Avant que nous ne procédions à la lecture de la motion, je tiens à apporter une petite rectification. Vous avez affirmé, au cours du débat, que le CAC 40 avait progressé dans les mêmes proportions que le cours de l'action Aéroports de Paris. Selon nos informations, l'indice n'a pourtant progressé que de 13 % depuis le début de l'année.

M. de CORDOUE – Selon mes informations, la progression est de 27,27 %. Le SBF 80, lui, affiche une hausse de 35,40 %.

M. MICHAUD – Je vais vous donner lecture de la motion discutée pendant la suspension de séance.

«« Vote d'observations destinées à l'Assemblée générale des actionnaires

'Le Comité d'entreprise peut formuler toute observation utile sur la situation économique et sociale de l'entreprise ; ces observations sont obligatoirement transmises à l'Assemblée des actionnaires ou des sociétés en même temps que le rapport du Conseil d'administration (...). Article L.432-4 du Code du travail alinéa 6.

Le Comité d'entreprise s'inquiète de la marche forcée de l'Entreprise vers une amélioration constante de la productivité et de la profitabilité ; cette recherche ne peut se faire qu'au détriment de l'emploi, de la rémunération du travail et du statut du personnel.

Le Comité d'entreprise déplore que les actionnaires, qui ont bénéficié, en moins d'un an, d'une progression de 75 % du cours de l'action, puissent décider de se gratifier en outre d'un dividende de 0,94 euros par action.

Le Comité d'entreprise estime que le montant de 93 millions d'euros de dividendes serait mieux utilisé s'il était destiné à satisfaire les objectifs suivants : poursuivre le désendettement financier d'Aéroports de Paris ; améliorer la capacité d'investissements future ; financer un plan de redressement de l'escala préservant le statut social des 667 salariés affectés à cette activité.

Le Comité d'entreprise informe l'Assemblée générale des actionnaires qu'une procédure d'alerte a été déclenchée le 8 mars 2007 concernant le devenir de l'activité escale. »

M. de CORDOUE.- Je vous invite à procéder à la consultation.

Le projet recueille :

14 POUR : SICTAM/CGT – SPE/CGT – FO – UNSA/SAPAP – CFDT

4 ABSTENTIONS : CFE/CGC

POINT 5 : Information et consultation sur le projet de réorganisation de la Direction de l'Environnement

M. de CORDOUE.- Nous accueillons maintenant Monsieur Hamon. Il vous présentera le projet de réorganisation de la Direction de l'Environnement. Pour sa part, le Comité a invité trois expertes. Elles auront l'occasion de s'exprimer.

Je tiens à rappeler que le présent projet a été présenté aux organisations syndicales le 25 avril.

M. HAMON – Nous avons préparé une présentation *power point*. Elle est évidemment très largement inspirée du texte qui vous a été envoyé.

La Direction de l'Environnement n'avait pas été affectée par la première réorganisation territoriale conduite par Aéroports de Paris en 2003. Le contexte est aujourd'hui bien différent. L'importance accordée aux logiques de développement durable rend indispensable l'engagement de réformes. Sur le seul plan réglementaire, la récente ouverture du capital crée de nouvelles obligations. Nous sommes désormais soumis à des cahiers des charges plus stricts. Naturellement, notre projet fait aussi écho à la réorganisation de la DGAC. Elle nous incite à repenser nos missions.

Nous n'ignorons pas, cependant, que nos plateformes ne sont pas soumises aux mêmes contraintes. Elles n'ont pas non plus les mêmes besoins. La réforme que nous vous présentons tient compte de ces spécificités locales.

La Direction de l'Environnement deviendra la Direction du Développement Durable. La légitimité de cet intitulé est désormais unanimement reconnue. Il s'est imposé autant parmi les responsables de la société civile qu'auprès des responsables politiques. La notion de développement durable a l'avantage de couvrir un très large spectre, de la responsabilité environnementale à la responsabilité économique et sociétale.

Nous avons déjà tenu un certain nombre de réunions. Sur le plan de la méthode, nous avons fait nôtres les grands principes suivants : intégrer systématiquement les problématiques environnementales lors du développement de nos activités ; promouvoir auprès des autres directions des pratiques écologiques ; agir comme un acteur responsable, ne se préoccupant plus seulement de l'impact financier de son développement ; généraliser les principes de prévention ; améliorer la qualité des services proposés aux riverains ; décentraliser la conduite des actions menées au sein des plateformes, afin de permettre une plus grande réactivité.

Les quatre grands objectifs fixés par la Direction découlent de la prise en considération de ces principes : permettre et favoriser le développement durable d'Aéroports de Paris, en solidarité avec les territoires ; promouvoir les valeurs de développement durable ; assurer

la promotion du concept de développement durable ; développer des actions en cohérence avec la politique générale du Groupe.

Afin de donner sens et valeurs à ses engagements, Aéroports de Paris a signé de nombreuses chartes et conventions internationales. A terme, nous souhaiterions que nos filiales adhèrent également à ces valeurs et principes de développement. La valeur d'une entreprise n'est pas seulement le fruit de ses performances économiques et financières.

Nous avons étudié trois *scenarii*. Le premier prévoyait le maintien de l'actuelle organisation. Avec le second, nous nous proposons de confier la gestion des ressources aux plateformes. Nous aurions créé, en appui, une structure centrale légère. Enfin, le troisième consacrait le principe de la territorialisation, avec la création de deux pôles autonomes : un pôle nord (Roissy), un pôle sud (Orly).

Le projet qui vous est finalement proposé repose à la fois sur des logiques de territorialisation et de centralisation. Nous nous proposons effectivement de créer deux départements (1 département nord, 1 département sud). Mais ceux-ci seront appuyés par une petite structure centrale, fruit du regroupement de plusieurs petits services aujourd'hui isolés.

Chaque département se verrait confier les missions suivantes : le développement des relations institutionnelles ; mettre en œuvre les structures coopératives d'intérêt général créées en partenariat avec d'autres acteurs ; mettre en œuvre la politique environnementale qui sera définie par la Direction ; coordonner l'action des différents services, en s'attachant à créer et gérer de nouvelles synergies.

La structure centralisée, elle, sera rattachée au directeur. Elle animera la Fondation Aéroports de Paris (1 personne), le service Aide à l'Insonorisation, le Management Environnemental (6 personnes), le service Partenariats, les cellules d'information mises en place à l'intention des riverains.

L'aide à l'insonorisation est une mission de service public. Je n'ai pas oublié que vous aviez approuvé à l'unanimité la création du service éponyme. Il gère notamment la taxe aéroportuaire versée par les compagnies pour la lutte contre les nuisances sonores. La cellule Management Environnemental, elle, formule des préconisations en matière de politique environnementale. Le service Partenariats permettra de centraliser un certain nombre d'actions transversales.

Concernant l'évolution des effectifs, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la Direction des ressources humaines. Nous pouvons d'ores et déjà vous assurer que la réforme n'entraînera ni suppression de postes, ni changements d'affectation. Ceux qui travaillent sur Roissy continueront de travailler sur Roissy. Il en ira de même pour les collaborateurs affectés sur la plateforme d'Orly.

Actuellement, la Direction de l'Environnement compte 72 agents. La Direction du Développement Durable comptera également 72 agents.

A l'intérieur des Maisons de l'Environnement, le redéploiement des tâches rendra possible de nouvelles évolutions. Ainsi, les 2C deviendront des gestionnaires de relations

territoriales. Ils seront soutenus, dans leurs missions, par des 2B, des agents de relations territoriales. Nous n'excluons pas, à terme, de créer de nouveaux postes, notamment au niveau 2C1.

La répartition des GRT, elle, sera rendue plus homogène. La nouvelle carte tiendra compte des difficultés locales rencontrées par chaque commune. Les ART, les anciens ARE, conserveront leurs missions actuelles.

Je crois le dossier assez complet. Il est le fruit d'un travail de longue haleine. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

M. DUBUISSON (UNSA/SAPAP) – Concernant les effectifs, je ne parviens pas au même résultat que vous. Selon vous, la Direction de l'Environnement compte actuellement 72 personnes. Or j'en compte 76. Vous auriez notamment omis un poste de cadre A à CDG, un poste de cadre A à Orly et un poste de secrétaire. Vous nous dites que la réorganisation se fera à *iso effectifs*. Vous n'en apportez pas la preuve.

J'espère, en tout cas, que tous les agents IIB seront rapidement promus IIC. Malheureusement, je crains que nombre d'entre eux ne soient finalement ignorés. Si cette crainte se vérifiait, que leur proposeriez-vous ?

M. FAUVET (CGC) – Vous nous devez, je crois, quelques clarifications.

Je ne comprends pas la façon dont a été menée la consultation. Les agents de terrain ainsi cadres A et B ont effectivement été consultés. Cependant, il semble que le degré d'information n'ait pas été partout identique. J'espère que nous ne serons pas amenés à vous reprocher un délit d'entrave. Je sais fort bien que l'exercice auquel vous vous pliez n'est pas des plus aisés. Je ne doute pas, cependant, que vous pourrez nous apporter les informations complémentaires requises, notamment sur les effectifs.

Concernant les postes d'ARE, nous pouvons supposer que les prochains affichages s'adresseront à l'ensemble des agents. Il ne serait pas inutile que vous apportiez néanmoins quelques précisions concernant les règles applicables. Par ailleurs, à l'instar de Monsieur Dubuisson, je vous demande de préciser le sort qui pourrait être réservé aux agents 2B qui ne seraient finalement pas promus.

A propos de l'effectif global, je suis tout aussi dubitatif que mon collègue, Jean-Daniel Dubuisson. J'ai également évalué à 76 personnes l'effectif constant. Comment expliquez-vous cet écart ? Nous comptons également deux cadres en moins.

De façon générale, nous constatons d'importantes différences entre les effectifs des deux pôles, d'une part, entre les qualifications, d'autre part. Nous ne comprenons pas les raisons de ces écarts. Nous invitons à présenter un tableau plus détaillé, faisant état de prévisions tant en termes d'effectifs que de qualifications.

Mme PONS-VURPILOT (Experte, FO) – Je travaille à la Maison de l'Environnement. J'interviens ici en tant qu'experte pour Force Ouvrière. J'aurai aussi besoin de quelques clarifications.

Vous affirmez que la Maison de l'Environnement compte 13 postes. En réalité, elle en compte 14 postes. Dans cet effectif, un agent se trouve sans doute en détachement.

A Orly, le service peut s'appuyer sur 7 agents IIB et une secrétaire. Pourtant, votre organigramme fait état de 9 postes. Comment expliquez-vous cette différence ? Envisageriez-vous de recruter une nouvelle personne ?

Nous nous inquiétons des missions qui pourraient être confiées aux collaborateurs affectés au sein des cellules d'information mises en place à l'intention des riverains. Se verront-ils confier de nouvelles missions ? Ou seront-ils, au contraire, amenés à évoluer vers d'autres services ?

A propos des postes de C1, nous avons constaté que le pôle nord serait mieux pourvu que le pôle sud. Alors que le premier disposerait de 4 postes, le second ne s'en verrait attribuer que 3. D'où vient cette différence ?

Nous nous interrogeons, par ailleurs, sur la fiche de fonction des GRT. Seront-ils suffisamment nombreux pour assurer les nouvelles missions d'animation que vous comptez leur confier ?

Si nous excluons la personne en détachement, nous comptons 5 ARE et 2 rédacteurs. Toutefois, ces derniers ne sont présents qu'au sud. Leur champ d'action est en outre très limité : ils ne conduisent pas les visites guidées, ne gèrent pas les plannings et n'ont aucune fonction d'accueil. Qu'en sera-t-il à l'avenir ?

Vous l'avez compris, nous souhaiterions que vous fassiez état d'une répartition et d'une définition plus précise de chacun des postes et missions.

M. GENTILI (FO) – Je formulerai d'abord deux remarques d'ordre général.

Au sein de notre fédération, le terme « 3D » fait souvent référence à des secteurs d'activité. L'un des « D » renvoie aux entreprises spécialistes de la dératisation. La notion de développement durable n'est pas encore toujours comprise. La dimension sociétale est sans doute encore largement ignorée.

Nous devrions tous accorder une importance majeure au maintien des liens sociaux. Nous constatons, tous les jours, à Roissy comme à Orly, leur progressive désagrégation, sous le poids des forces du marché.

Nous atteignons des dimensions jamais atteintes jusqu'à présent. Nos deux plateformes vont bientôt compter 100 000 travailleurs. Il faudra beaucoup de patience si nous souhaitons développer les volets sociaux et économiques.

Au vu des explications apportées, je ne suis pas pleinement rassuré. La maison que vous entendez construire devra être sérieusement fortifiée. Vous n'avez peut-être pas prévu suffisamment de briques.

Si vous souhaitez réellement améliorer les services, en épousant sincèrement les logiques du développement durable, vous devrez accepter d'augmenter significativement les effectifs.

M. TOURET (CFE/CGC) – Quelques divergences sont apparues, sur les effectifs, l'évolution des qualifications et missions, les modalités de consultation. Mais elles sont peut-être simplement le fruit de petites imprécisions. Vous nous en direz plus.

Vous n'avez que très brièvement évoqué les nouveaux postes. Nous avons, à ce sujet, plusieurs interrogations. De quels moyens bénéficieront-ils ? Quelles seront leurs conditions de travail ? Avez-vous déjà arrêté des horaires spécifiques ? Les changements de poste ont-ils été discutés avec le CHSCT ?

M. PAPAUX – Vous avez estimé que la consultation avait été très large. Au vu des très nombreuses questions posées ce jour, nous pouvons en douter.

La réorganisation se fera à effectif constant, avez-vous précisé. C'est plutôt rassurant. La préoccupation des salariés est cependant d'un autre niveau : ils souhaitent être assurés qu'ils pourront conserver leur poste et leurs prérogatives.

Les contours de la nouvelle organisation nous semblent de toute façon encore très imprécis. Vous n'expliquez notamment pas comment se positionneront les plateformes par rapport à la nouvelle direction. Sur ce sujet, l'absence d'information est d'autant plus gênante que certains salariés ont une activité couvrant les trois plateformes. Quelles évolutions proposerez-vous à ces personnes ? A cette question, nous n'avons guère eu de réponses.

M. IZZET (Sictam/CGT) – La nouvelle direction s'appuiera-t-elle sur des départements ? Sur le sujet, la lecture de la page 12 peut laisser des doutes. Je vous invite à les lever.

Nous avons également constaté d'importantes différences concernant les qualifications. Alors que le pôle sud compterait uniquement des postes de niveau 2C ou 3B, le pôle nord s'appuierait sur une population légèrement plus diversifiée : 1 IIB, 2 IIC1 et 2 IIB.

Rappelons que pas moins de 80 000 personnes travaillent sur la plateforme de Roissy. Environ 700 entreprises y sont implantées. Dans ce contexte, la gestion sociale s'avère déjà, au quotidien, dès plus difficiles. Pour être efficace, la réorganisation projetée devra impérativement s'accompagner d'un renforcement des effectifs beaucoup plus significatif.

Un élu CFDT – Je m'associe pleinement à l'analyse défendue précédemment par Force Ouvrière. Vos ambitions sont certes louables. Mais elles ne suffisent pas. A effectif constant, aucune réorganisation ne saurait répondre aux besoins exprimés sur les plateformes. Sur le terrain, nos agents sont quotidiennement débordés. Les missions qui leur sont confiées sont déjà trop vastes.

M. HUBERT (CFTC) – La réorganisation se fera, avez-vous rappelé, à effectif constant. Pourtant, les besoins, eux, ne cessent de croître. Ainsi, à Roissy, le nouveau plan de lutte contre les nuisances sonores couvre 127 communes, contre 70 il y a encore quelques semaines. Je tiens à rappeler qu'un plan de réorientation des carrières a été proposé aux agents de la Maison de l'Environnement.

Alors que le regroupement des Maisons de l'Environnement semble acté, nous pouvons nous demander où seront logés, à terme, les agents de l'autre service.

M. HAMON – Nous allons tenter de regrouper les questions, en distinguant quelques grandes thématiques.

Je répondrai d'abord à M. Fauvet. Contrairement à ce que certains pourraient croire, nous n'avons montré ni communiqué aucun document aux agents. Nous avons simplement tenu deux réunions d'information : une pour le pôle sud, une pour le pôle nord. Je ne crois pas que certains aient été mieux traités que d'autres. A Orly comme à Roissy, nous avons répondu à un très grand nombre de questions. Vous en avez reprises quelques-unes.

Concernant les affichages de poste, je serai aussi très clair. Nous ne sommes évidemment pas autorisés à réserver ces offres aux ARE. Il est certain, cependant, que les offres proposées correspondent d'abord au profil des ARE. Afin de favoriser une certaine diversité, nous rédigerons des formules volontairement souples (« *Expérience de type ARE souhaitée* ») et non exclusives.

Concernant la Fondation, vous nous avez signalé la disparition d'un cadre B. Nous démentons catégoriquement : nous n'avons eu à déplorer aucune disparition. Il est certain, en revanche, que nous avons procédé à des regroupements. C'est en effet au délégué général de la Fondation Aéroports de Paris, Michel Kreche, qu'il reviendra d'assurer le développement du Programme d'Aide à l'insonorisation.

Vous nous avez demandé ce qu'il adviendra des agents IIB non promus IIC. Nous ne leur interdirons évidemment pas de faire acte de candidature. Cela serait contraire à l'esprit et à la lettre de notre statut.

Vous avez constaté avec surprise que seule une partie des fiches de mission avait été présentée. En réalité, nous ne vous présentons ici que les seules fiches ayant fait l'objet de modification.

De façon générale, vous avez regretté la faiblesse des effectifs affectés. Il est certain que nos moyens ne sont pas infinis. Nous sommes évidemment dépendants des orientations fixées par notre direction centrale. Pourvu que nous sachions conduire intelligemment la réorganisation nous ne devrions cependant pas connaître de problèmes majeurs en termes d'effectifs. Naturellement, si nous devons faire face, demain, à une explosion des besoins, nous serions inévitablement amenés à repenser la question.

L'un d'entre vous s'est inquiété des conditions dans lesquelles travailleront les titulaires des nouveaux postes. Nous n'avons pas d'informations particulières à vous donner. Sachez, cependant, que nous n'entendons pas engager de nouvelles négociations sur les horaires.

M. Hubert nous a interrogés sur le mal-vivre au travail. Le CHSCT s'est récemment saisi du dossier. Des difficultés existent certainement. Elles sont cependant résiduelles.

Mon collègue vous apportera maintenant quelques précisions complémentaires sur les postes et les effectifs.

M. DUGARD – Concernant l'effectif affecté, je tâcherai d'abord d'expliquer la différence constatée entre votre évaluation et la nôtre. En réalité, votre évaluation intègre trois postes

hors effectif. Les titulaires sont des personnes qui ne sont pas physiquement présentes dans l'Entreprise. Elles sont soit en longue maladie, soit en détachement.

Vous avez relevé un poste de IIB supplémentaire au sud. Il correspond à un poste de secrétaire en cours de création.

Mme PONS-VURPILLOT (FO) – Pour ma part, je continue de constater une différence. Alors que vous comptez neuf postes, je n'en vois que huit : 1 secrétaire et 7 agents IIB (5 ARE, 2 rédacteurs). Et je ne compte pas la personne en détachement.

M. de CORDOUE – Afin de lever les éventuels malentendus, je propose que vous compariez vos listes.

La délégation FO remet à la Direction la liste en sa possession.

M. DUGARD – Trois IIC1 par plateforme seront nommés. En outre, nous promouvons progressivement des mobilités internes entre le Département Coopération Economique et Sociale et le Service Environnement. Ces mouvements seront peut-être plus fréquents au nord.

M. de CORDOUE – Ne perdons pas de vue le fait que la Direction de l'Environnement a vu ses missions évoluer.

Il y a encore quelque temps, elle n'était pas seulement responsable des problèmes constatés au sol. Elle pouvait être également amenée à apporter aux riverains des explications sur les origines et la nature des nuisances sonores. C'était l'époque où le contrôle aérien était hébergé par Aéroports de Paris. Les missions relatives à la gestion des trajectoires aériennes sont aujourd'hui exercées par la DGAC.

Les transferts d'activité ainsi opérés libèrent des compétences. Nous pouvons maintenant nous concentrer sur le traitement d'un objectif fondamental : l'insertion de l'activité aéroportuaire dans son environnement.

M. IZZET (Sictam/CGT) – Vous n'avez pas réellement répondu à la question que je vous ai posée.

Jusqu'à nouvel ordre Aéroports de Paris demeure gestionnaire des plateformes. A Roissy, un seul cadre est chargé de l'organisation de toutes les réunions, et ce alors que le site abrite 700 entreprises, 80 000 travailleurs et des organismes tel que le GIP. Comment comptez-vous assumer, avec un effectif inchangé, les charges nouvelles qui vous seront confiées ?

M. DUBUISSON (UNSA-SAPAP) – La notion de développement durable est évidemment intéressante. Nous souhaiterions pouvoir nous appuyer sur des effectifs au moins aussi durables. Cet objectif semble plus difficilement atteignable. D'autant que vous pourrez difficilement nier la suppression de quatre postes.

M. DUGARD – Il y a bien 76 postes. Cependant, les quatre HE resteront rattachés à la Direction des ressources humaines.

M. FAUVET (CGC) – Les réponses faites ne me semblent pas toujours très claires.

Certains ARE risquent de ne pas retrouver leur poste. Ils resteront alors de fait hors effectif. Or ces personnes ne sont pas comptées dans l'effectif de 72 individus. Sans poste, elles seront aussi sans mission. Que leur proposerez-vous ?

S'il s'agit d'un ajustement d'organisation, nous pouvons considérer qu'il n'y a pas lieu de consulter le CHSCT. *A contrario*, si cette instance est consultée, cela signifiera que les changements proposés auront un impact sur l'ensemble du personnel concerné. Pour ma part, je juge nécessaire et souhaitable une telle communication.

M. NAMIGANDET-TENGUERE (SPE/CGT) – Je propose que nous donnions plus largement la parole à nos experts. Nous les avons invitées pour qu'ils s'expriment.

Mme ETIENNE (Experte, SICTAM/CGT) – Je regrette que les missions des agents n'aient pas été davantage précisées. Jusqu'à présent, vous n'avez évoqué que le devenir des salariés affectés au sein des maisons de l'environnement.

Mme VANCOILLE (Experte CFE/CGC) – Je travaille comme ARE, au sein de la Maison de l'Environnement nord. Toutefois, pour l'instant, je ne travaille plus physiquement dans les locaux de ce service. Pour des raisons qui ont notamment été exposées à l'occasion de réunions de CHSCT, j'ai été amenée à changer de bâtiment.

J'ai constaté que l'organigramme actuel semble présenté en termes d'individus et non de postes. En tout cas, suite au départ d'une personne, un poste est laissé vacant. A-t-il été oublié ?

A propos de l'équipe Management Environnemental, elle sera bien composée de six personnes. Je suppose, cependant, que les deux IIB annoncés dans les schémas sont en réalité deux IB.

Des éclaircissements sont nécessaires.

M. MICHAUD (SICTAM/CGT) – Compte tenu des positions défendues jusqu'à présent par les organisations syndicales, il serait sage, M. de Cordoue, de reporter la consultation. Ce report permettrait d'obtenir des compléments d'information, sur les organigrammes ou sur le contenu des fiches de mission.

M. HAMON – Concernant les effectifs, je vous confirme que l'effectif de 72 personnes exclut de fait quatre HE, actuellement en longue maladie ou en détachement. Il reste tout de même trois HE.

Malgré les transferts prévus à ce jour, une personne demeurera affectée à la gestion des réclamations. Mais son volume de travail sera incomparablement inférieur à celui traité par la précédente équipe.

Une des expertes a estimé que l'organigramme était présenté en termes d'individus. Je ne crois pas que cette analyse soit juste. Nous pourrions toutefois envisager des modifications.

M. DUGARD – Concernant l'effectif affecté au sein de la Maison de l'Environnement, j'ai eu le temps de procéder à un pointage. Nous sommes finalement bien en phase. Le cadre A cité par l'un d'entre vous a bénéficié d'une mobilité au sein du Département Sud. Il est appelé à renforcer l'équipe du pôle économique et social.

Nous avons effectivement un poste vacant, suite au départ d'une personne vers la Direction des ressources humaines. Il sera prochainement pourvu. La personne sera affectée au développement des relations territoriales nord.

Je puis vous assurer, en tout cas, que l'organigramme présenté est conforme et cohérent. La seule erreur résulte d'une simple faute de frappe.

Mme LEMOINE – Vous avez évoqué l'éventualité d'une consultation du CHSCT. Je vous invite à bien distinguer les rôles respectifs de cette instance et ceux du Comité d'entreprise.

Le Comité d'entreprise doit être consulté sur tous les actes qui influent sur la marche générale de l'Entreprise dans tous les domaines de l'organisation et de la gestion. De ce point de vue, nous appliquons strictement l'article L.432-1 du Code du travail.

Le CHSCT, lui, n'est consulté que lorsque les mesures arrêtées par l'employeur sont susceptibles de modifier les conditions de travail : modifications des horaires, changements d'affectation géographique, changements des méthodes de travail suite à l'adoption de nouvelles technologies ou de nouveaux instruments, etc.

A mon sens, le projet présenté ne modifie pas les conditions de travail des agents. Les personnels ne se verront pas imposer des changements d'affectation géographique. Ils ne seront pas non plus soumis à de nouveaux horaires. Nous proposons une simple évolution de la fonction.

Une consultation préalable du CHSCT ne serait donc pas justifiée.

M. FAUVET (CGC) – Vous ne pouvez pas nier que la réorganisation entraînera des changements.

Melle MARTIN (FO) – De toute façon, les CHSCT sont rarement consultés lorsque des réorganisations sont envisagées. Sur le plan local, ils ne le sont plus du tout. En l'occurrence, le projet prévoit tout de même des changements d'appellation et une évolution du contenu des missions. Au même titre que la médecine du travail, le CHSCT est tenu de s'intéresser à ces questions.

Plus qu'un report de la consultation, nous demandons, pour notre part, la programmation d'un second passage. Malgré les précisions apportées en séance, d'importantes zones d'ombre subsistent.

Ainsi avez-vous pris le parti de ne pas comptabiliser les HE. Nous croyions, pourtant, que des consignes assez strictes avaient été données afin de permettre le rattachement des titulaires de ces postes à leur direction d'origine et non à la Direction des ressources humaines.

Vous avez signalé qu'une personne se trouvait en longue maladie. J'aimerais savoir à quelle direction elle est rattachée.

Dans la précédente organisation, un HE se trouvait rattaché à la Direction de l'Environnement. A l'avenir, où évoluera-t-il ?

Aujourd'hui, nous pourrions à la rigueur nous positionner sur les orientations générales, sur le sens politique de la réorganisation. Sur les questions portant plus spécifiquement sur l'évolution des effectifs, un report nous semble en revanche indispensable.

Un report donnerait au CHSCT l'opportunité de se saisir du dossier. De notre côté, il nous permettrait de nous entretenir avec les agents. Vous auriez-même davantage le temps de les informer sur vos intentions. Nous organiserions ensuite la consultation dans un mois.

Sur les effectifs, il est en tout cas impératif que nous puissions nous appuyer sur des présentations plus claires et plus complètes. Nous traitons de l'avenir de femmes et d'hommes. Il serait souhaitable, par exemple, que vous précisiez les conditions requises pour répondre à tel ou tel affichage de poste.

M. PAPAUX (Sictam/CGT) – J'ai apprécié, M. Hamon, le ton volontairement détaché de vos réponses. Sur le fond, cependant, vous ne répondez pas réellement à nos questions. D'ailleurs, vous n'avez pas hésité à les caricaturer.

Ce dossier a manifestement été très mal préparé. Vous n'avez même pas pris la peine de consulter sérieusement l'ensemble des organisations syndicales. En tout cas, si un vote devait être organisé aujourd'hui, nous n'y participerions pas.

M. POVEDA (SAPAP) – Je partage, dans une très large mesure, les propos de mon collègue. Il ressort de cette présentation une très grande confusion.

Nous avons aussi le sentiment que ce dossier n'a pas été correctement préparé. Comme un certain nombre de nos collègues, nous estimons, par ailleurs, que le CHSCT aurait dû être consulté.

Sur le fond, nous regrettons particulièrement la stagnation prévue des effectifs. D'autant que cette stagnation pourrait finalement se traduire par une légère diminution. Nous attendons toujours le directeur qui nous présentera un projet de réorganisation s'accompagnant d'une substantielle augmentation des effectifs. Nous gagnerions tous à adopter une telle optique sociale.

Si vous ne reportez pas la consultation, nous ne participerons pas non plus au vote.

M. FAUVET (CFE/CGC) – Je souhaiterais brièvement revenir sur l'essence même de cette réorganisation.

Auparavant, la Direction de l'Environnement s'appuyait sur deux pôles : les maisons de l'environnement, d'une part ; les services de coopération économique et sociale, d'autre part.

Sur le fond, nous comprenons la réorganisation proposée. Toutefois, nous vous alertons sur le fait qu'elle introduira, *de facto*, une modification d'un certain nombre de missions dévolues aux agents. Des agents jusqu'à présent sédentaires seront ainsi amenés à se déplacer dans les communes.

A mon sens, une consultation préalable du CHSCT est indispensable. Rassurez-vous : je ne confonds pas pour autant son rôle avec celui du Comité d'entreprise.

Nous considérons que nous avons tenu, ce jour, un point d'information. Dans l'immédiat, aucune consultation ne saurait être possible.

M. de CORDOUE – Je vous propose de mettre un terme au débat.

Compte tenu des positions exprimées par chaque organisation syndicale, j'accepte de reporter la consultation. Nous considérons que nous avons tenu ce jour un point d'information.

Avant le nouveau passage en CE, qui devra intervenir assez rapidement, je souhaite que le Directeur de l'Environnement, ou l'un de ses adjoints, puisse se réunir avec les organisations syndicales. Cette réunion préparatoire vous permettra d'aborder les détails ou les questions très techniques. La réunion plénière, sur ce point beaucoup plus courte, sera alors consacrée au traitement de questions de fond.

Vos questions portent principalement sur la répartition des effectifs, les modalités de recrutement ou l'évolution des missions. J'observe, en revanche, qu'aucun d'entre vous n'a exprimé d'objections concernant les orientations générales et politiques du projet. Je crois que nous pouvons d'ores et déjà considérer qu'elle va dans le bon sens.

M. MICHAUD (Sictam/CGT) – Nous ne sommes pas opposés à ce que le point soit très rapidement à l'ordre du jour d'une nouvelle séance.

M. GENTILI (FO) – A l'occasion de ce second passage, nous procéderons, pour notre part, à des analyses poste par poste. Nous serons très vigilants. Dans l'immédiat, nous pourrions éventuellement nous prononcer sur les orientations générales.

Je tiens à rappeler, par ailleurs, que le périmètre d'Aéroports de Paris ne se limite pas à Orly et Roissy. Nous gérons également le Bourget ainsi que plusieurs petits aérodromes. Nous nous devons de penser le développement durable à l'échelle de l'Île-de-France.

M. de CORDOUE – Telle est aussi notre perception.

Souhaitez-vous vous prononcer sur les orientations générales, comme M. Gentili l'a proposé ?

Une majorité d'élus se dit favorable au report de l'ensemble de la consultation.

POINT 6 : Information et consultation sur le projet d'avenant n°2 à l'accord d'intéressement pour la période 2006-2008

M. de CORDOUE.- Nous accueillons M. Jouvent. Compte tenu de l'heure tardive, nous l'invitons à être aussi concis que précis.

M. JOUVENT – L'avenant permet d'introduire un supplément calculé sur la base du ratio financier Ebitda social / chiffre d'affaires. L'Ebitda équivaut à l'excédent brut d'exploitation après soustraction des provisions.

A partir de 34 %, une enveloppe complémentaire de 225 000 euros sera constituée. Si le ratio atteint 35 %, le montant de celle-ci sera de 1,5 millions d'euros.

Je vous rappelle que nous avons tenu deux réunions de négociation, les 6 et 23 avril.

M. de CORDOUE – L'idée de cet avenant est apparue à l'occasion des dernières réunions de négociation tenues sur l'accord salarial. Les organisations syndicales nous ont fait remarquer, à juste titre, que les salariés ne bénéficiaient pas suffisamment des progrès réalisés par l'Entreprise. Le système ici proposé permettra en partie de pallier ce manque.

Avez-vous des questions ou remarques à formuler ?

M. TOURRET (CFE/CGC) – Cet accord d'avenant est-il lié à l'accord salarial ?

M. GENTILI (FO) – Nous tenons à rappeler notre opposition de principe aux accords d'intéressement. Leur application incite les entreprises à réduire les effectifs, afin de répondre aux objectifs de productivité. Ce faisant, elles contribuent notamment à l'augmentation des accidents au travail.

Nous ne prendrons pas part au vote. Nous ne sommes de toute façon pas signataires de l'accord d'intéressement.

M. PAPAUX (Sitcam/CGT) -- Nous ne sommes pas non plus signataires de l'accord. Au lieu de nous soumettre des avenants, nous préférierions que vous vous proposiez d'augmenter les salaires les plus bas.

Nous ne prendront pas non plus part au vote.

M. de CORDOUE – Je répondrai brièvement aux questions posées. L'accord présenté est effectivement une composante de l'accord salarial. Il vous sera présenté pour signature dès lors que nous aurons clos les négociations engagées au titre de l'accord salarial. Jusqu'à présent, les deux négociations ont été menées de façon parallèle.

M. de CORDOUE.- Je vous invite à procéder à la consultation.

Le projet recueille :

3 POUR : UNSA/SAPAP

7 CONTRE : SICTAM/CGT – SPE/CGT

5 ABSTENTIONS : CFE/CGC – CFDT

3 personnes ne prennent pas part au vote (FO).

POINT 7 : Consultation sur l'élection d'un président pour la Commission de contrôle financier

M. MICHAUD (Sictam/CGT) -- La demande de vote, adressée au bureau du Comité, émane de la CGC. Je passe la parole à son représentant.

M. FAUVET (CGC) – Nous souhaitons présenter un candidat à la présidence de la Commission de contrôle financier. Jusqu'à présent cette commission a principalement fonctionné à l'initiative de notre secrétaire.

Nous n'avons pas pu participer aux réunions tenues par la Commission. Mais ce n'était pas là, croyez-le bien, une marque de désintérêt. Aujourd'hui, il me semble important que cet organe soit présidé par une personne extérieure au bureau du Comité d'entreprise. Nous ne pouvons plus nous permettre d'être à la fois juge et partie.

Nous souhaiterions présenter la candidature de M. Tollari.

M. PAPAUX (Sitcam/CGT) – La question avait été laissée en suspens. Cependant, le principe d'une présidence assurée par la CGC avait déjà été acté. Nous sommes évidemment favorables à la candidature qui nous est soumise.

M. GENTILI (FO) – Nous sommes également favorables à cette candidature. Présidé par une personne extérieure au bureau, membre d'une organisation peu coutumière, au sein de cette entreprise, de l'exercice du pouvoir, cette commission pourra agir comme un contre-pouvoir. Nous nous en réjouissons par avance.

M. DUBUISSON (UNSA-SAPAP) – Pour ma part, j'ai encore en mémoire les événements du 23 janvier. Je me souviens aussi de ce que j'ai pu lire et entendre.

Comme le 23 janvier, nous nous abstiendrons.

M. SALVANES (CFDT) – Nous nous réjouissons qu'un candidat se soit manifesté. Nous renouvelons les déclarations qui étaient les nôtres lors de la création de la Commission, en 2001.

M. de CORDOUE.- Je vous invite à procéder à la consultation. Etes-vous favorables à la désignation de M. Tollari à la présidence de la Commission du contrôle financier ?

Le projet recueille :

15 POUR : SICTAM/CGT – SPE/CGT – CFE/CGC – CFDT – FO

3 ABSTENTIONS : UNSA/SAPAP

M. Tollari est élu.

La séance est levée à 13 heures 55.

Le Secrétaire du Comité d'entreprise,

Fabrice MICHAUD

Destinataires :

M. LE PRESIDENT DU C.E.

DH – DH.Z.RS

MM. LES MEMBRES DU C.E.

MM. LES MEMBRES DU BUREAU

MM. LES REPRESENTANTS SYNDICAUX AU C.E.

MM. LES REPRESENTANTS DU PERSONNEL AU C.A.

MM. LES SECRETAIRES DE SYNDICATS

MMES LES ASSISTANTES SOCIALES

Madame CUISSOT, Directrice administrative et financière des activités sociales

M. ARNOLD, Directeur administratif et financier des activités de restauration