

Directeur de la publication
Delphine Van Muylders

Rédacteur en chef
Franck GAUTHIER

DANS CE NUMÉRO :

Edito :

Entretien avec des
vampires

Clermont Ferrand :
Vents de travers

**Privatisation des
aéroports :**
Historique

Clin d'œil :
Charlie Hebdo

« Même en avion,
nous sommes tous
dans le même
bateau. »

J. Toubon

Entretien avec des Vampires

Je me présente, je m'appelle Rémy et voilà ma future famille, AXA, BNP PARIBAS, Antin, Macquarie l'australien, SNC Lavalin le canadien, Vinci/Keolis, Veolia, Aéroports de Paris (ADP) entrepreneurs voire entrepreneurs d'aéroports.

Rémy : Pourquoi, voulez vous devenir les mécènes des aéroports Français ?

Les Philanthropes : Nous aimons la France et ses collectivités locales toujours prêtes à subventionner les entreprises dynamiques qui relèvent le défi du transport aérien National et International.

Rémy : Quelle sera votre stratégie industrielle à long terme ?

Les Economistes : Elle consistera à définir des actions cohérentes intervenant selon une logique séquentielle pour réaliser et atteindre un ou des objectifs. Elle se traduira par des plans d'actions par domaines et par périodes, y compris éventuellement des plans alternatifs utilisables en cas d'événements changeant fortement la situation.

Rémy : Vous sentez vous capables de vous rassembler pour faire des actions communes dans l'intérêt des territoires ainsi que des aéroports ?

Les Pragmatiques : Bien sûr, si par hasard, deux aéroports se trouvaient dans une même région, ce qui pourrait déstabiliser le tissu économique et financier local, alors, il serait judicieux de n'en garder qu'un. Nous partagerons donc le gâteau entre nous et n'oublierons pas nos actionnaires

Rémy : Etes vous prêts à investir dans les infrastructures des aéroports ?

Les Visionnaires : Très certainement, pour le bienfait des générations futures. Nous espérons aller encore plus loin dans cette vision et construire des bâtiments locatifs à usage de bureau, des parkings, des accès autoroutes ainsi que des golfs.



Rémy : Quels seront vos rapports avec les collectivités locales ?

Les Mégalomanes : Voyons plus loin que le bout de la piste et parlons de relations Européennes voir mondiales.

Vous le savez, le pouvoir politique ne nous intéresse pas, nous l'avons déjà.

Rémy : Quelle sera votre politique en matière de ressources humaines ?

Les Paternalistes : Un traitement personnalisé de la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences sera mis en œuvre dans tous nos aéroports. Si chacun est considéré individuellement dans l'entreprise, il n'y aura plus de raisons pour nos salariés de se grouper en syndicats. Nous sommes des professionnels et nous savons gérer les conflits. Mais nous sommes tout

de même attachés à ce que des syndicats existent, à condition qu'ils soient à l'écoute de nos projets d'avenir.

Rémy : Pensez vous à la sécurité des passagers ?

Les Embrouilleurs :

A la lumière des dernières statistiques de risquologie, il est clair que nous devons avoir un regard incisif sur l'implication sécuritaire qui nous échoit. Pour donner un exemple simple, je propose l'adoption d'une stratégie décisionnaire résolument tripartite :

- Mettre au point un bilan critique de l'évaluation de l'outil de mesure de la dangerosité

- Rendre opérationnelles les capacités induites par l'expérience en termes de traitement efficient des conjonctures fatales

- Désigner de façon collégiale un module de rétroaction chargé de déverrouiller la situation critique

Je tiens à ajouter en dernier lieu qu'à chaque étape de la chronologie activée, les opérateurs participeront au pro rata de leur efficacité conjugée. Il importe donc de savoir organiser efficacement les opportunités unificatrices in fine. La pérennisation du concept de risquologie partagée est à ce prix

Comme le disait Coluche :

« Certains ont l'air honnête, mais quand ils te serrent la main, tu as intérêt à recompter tes doigts. »

P.S. : Cette interview est entièrement vraie, puisque je l'ai imaginée d'un bout à l'autre.

F. Gauthier

VENTS DE TRAVERS A CLERMONT-FERRAND



Depuis le plan social de 2010, qui marque encore les esprits, la situation et les conditions de travail des salariés de l'aéroport ne se sont pas améliorées, bien au contraire.

A l'heure où le staff de la SEAC-FA se réjouit dans la presse de la reprise (réelle) de l'activité sur le site et annonce à la télévision régionale la probable ouverture de lignes (sans en informer au préalable le personnel... communication, quand tu nous tiens !)

il semble malheureusement important de refroidir l'enthousiasme ambiant. Il est de notre devoir de mettre en lumière la détresse d'un personnel toujours moins nombreux, qui doit faire face à une charge de travail de plus en plus importante, ainsi qu'à une insatisfaction bien fondée des usagers.

Mais, réjouissons-nous ! On peut gager qu'avec la reprise, et l'augmentation du trafic aérien à Clermont-Ferrand,

les dirigeants de l'aéroport ne manqueront pas d'avoir les moyens de se conformer aux recommandations de l'Inspection du Travail, concernant l'état d'hygiène et de vétusté des infrastructures. Et qui sait, il y aura peut-être de l'embauche...

Marine, élue CHS-CT... et les autres

Privatisation des aéroports régionaux: Il y a loin de la coupe aux lèvres !

Le projet de l'Etat d'ouvrir le capital des quatre grands aéroports de province a été abandonné à cause de l'opposition des élus locaux. Elle est donc reportée à l'année prochaine après les élections. Rappel en quelques dates.

Août 2004. L'Etat modifie la loi sur le statut des grands aéroports, ce qui a permis à Lyon-Saint-Exupéry, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur et Bordeaux-Mérignac de se transformer en sociétés anonymes, détenues à 40% par les collectivités locales et les chambres de commerce et d'industrie (CCI), et à 60% par l'Etat.



Avril 2005. Une seconde loi relative à la privatisation partielle d'Aéroports de Paris (ADP) ouvre la voie à une privatisation des aéroports régionaux.

Septembre 2010. L'Etat s'apprête à ouvrir le capital de 4 grands aéroports de province: Nice, Lyon, Toulouse et Bordeaux, dont il détient encore 60%. Vinci Airports, Macquarie et la Caisse des Dépôts et Consignations se disent dans un premier temps intéressés.



CCNTA N°3177



Mars 2011. Lyon, Bordeaux et Toulouse, devraient être les premiers à ouvrir leur capital. Le lancement des trois appels d'offre est prévu à l'été. L'aéroport de Nice, en revanche, devrait faire l'objet d'une procédure plus complexe que les autres avant d'être partiellement privatisé, passant par le vote d'une loi au Parlement européen.



Mai 2011. A Lyon, les représentants de la Chambre de commerce et d'industrie, de la région, du département et du Grand Lyon étudient la possibilité de monter ensemble au capital de l'aéroport régional, qu'ils considèrent comme un outil majeur du développement économique local. Aéroports de Paris se montre également intéressé. Un appel d'offres doit être lancé dans les quinze jours.

LES « INDIGNÉS » DE NEW YORK, PAR CABU



Juin 2011. A Bordeaux aussi les collectivités se portent candidates à l'achat des parts de l'Etat. Elles refusent que «la gouvernance de l'aéroport repose sur une logique exclusive de rentabilité financière au détriment de l'intérêt général». Mais plusieurs grands acteurs du privé (Veolia, Vinci Keolis ou encore le canadien SNC Lavallin) regardent aussi le dossier, et l'Etat est très tenté de lancer un appel d'offres pour faire monter les enchères.



Juillet 2011. L'Etat, qui veut engager au plus vite le processus de vente de ses actions dans les quatre aéroports régionaux (si le projet niçois a finalement été abandonné, l'aéroport de Montpellier a rejoint la liste), presse les collectivités locales et les CCI de se déterminer avant le 15 juillet: veulent-elles garder leur participation en l'état, la céder ou l'augmenter? Les élus contestent cette date butoir et se rebiffent.

Syndicat National du Transport Aérien (SNTA - CFDT) Pierre Guy COSIMI

47/49, avenue Simon Bolivar
75950 Paris cedex 19

Tél. : 01 56 41 56 56

Courriel : sntransprotaerien@fgte-cfdt.org