

**DROIT D'ALERTE**  
**REPONSE DE LA DIRECTION D'ADP/SA**

Lors de la séance du Comité d'entreprise du 27 juillet 2018, le Comité d'entreprise d'Aéroports de Paris SA listant les faits suivants :

La mise à l'ordre du jour du conseil des ministres du 18 juin 2018, d'un projet de loi dit PACTE visant notamment à privatiser totalement Aéroports de Paris,

Le rendez-vous le 20 Juin des organisations syndicales d'ADP avec le chef de Cabinet du ministère de l'Economie et des Finances sur ce même sujet,

La volonté affichée par le Président de la République et son gouvernement de préserver le modèle économique de création de valeur pour l'actionnaire,

La présentation du projet de privatisation fournie par la direction lors du CE du 3 juillet 2018,

La poursuite des réorganisations internes liées au CRE III et à CONNECT 2020 au sein d'ADP S.A. et au sein du Groupe ADP,

A considéré qu'ils étaient préoccupants pour l'avenir de l'entreprise, du personnel et du Comité et décidé de déclencher la procédure d'alerte interne prévue à l'article L.2323-50 du code du travail.

Il a en conséquence désigné le cabinet d'expertise comptable Progexa pour l'assister dans cette procédure conformément à la loi, et demandé à la Direction de répondre de manière détaillée et par écrit aux questions posées en séance et remises à la Direction à l'issue de la réunion.

Le présent document reprend les questions posées et formalise les réponses apportées.

**Emploi, rémunérations et modèle social.**

Emploi ADP, statut, emploi des filiales, sous-traitance, mode de rémunération et niveau des rémunérations, conditions de travail.

L'emploi en quantité et en qualité, le niveau de rémunération et les conditions de travail sont des facteurs décisifs pour un Service Public de qualité.

**Question : Quels sont les éléments du projet de loi qui permettront :**

**De garantir un maintien du niveau de l'emploi au sein de la société gestionnaire des aéroports parisiens (ADP S.A actuellement) ?**

**Réponse :** l'objectif du projet de loi n'est pas de procéder, au travers d'une cession du capital, ni à une redéfinition du modèle économique et social du Groupe, ni à une révision de sa stratégie ni à une remise en cause de son intégrité (système aéroportuaire francilien, filiales, etc.). A cet égard, le ministre de l'économie a eu l'occasion de déclarer que " tous les salariés d'ADP, la direction d'ADP ont fait un travail formidable, les résultats sont là".

Par ailleurs, les dispositions du projet de loi relatives à ADP, équilibrées, garantissent le maintien de la capacité de développement de nos plateformes, en particulier parisiennes. L'étude d'impact du projet de loi (section 3 : faire évoluer le capital et la gouvernance des entreprises publiques et financer l'innovation de rupture), précise d'ailleurs au point 3.6 (impacts sociaux) : "Sur le plan social cette mesure vise à renforcer les perspectives de développement d'Aéroports de Paris, qui devrait s'accompagner d'un développement de l'emploi au sein de la société..." (Document envoyé aux élus le 3 juillet 2018 en vue de la séance du 27 juillet).

A cet égard, la meilleure des garanties du maintien de l'emploi est bien celle fournie par la croissance continue de notre activité et, notamment, les projets majeurs de développement de nos capacités et de notre qualité de service (Jonction d'Orly, Terminal 4, CDG Express, etc.).

**Question : d'assurer un niveau de formation suffisant afin de maîtriser les évolutions du secteur sans plan de suppression d'emploi ?**

**Cf. réponse précédente.**

L'objectif du projet de loi, rappelé à maintes reprises par le Ministre de l'économie et des finances, est de permettre la poursuite du travail accompli et le maintien du modèle économique et social, dont le niveau de formation, qui permet à ADP et à l'ensemble de ses salariés de s'adapter en permanence aux transformations du secteur aérien.

**Question : de proposer une évolution de carrière permettant à chacune et chacun de se projeter dans l'avenir ?**

**Cf. Réponses précédentes.**

Il convient de souligner que le projet de loi assure une grande visibilité en termes de conditions d'exploitation des aéroports par ADP et, partant, pour l'ensemble des collaborateurs.

Tout d'abord, en confirmant, pour une durée très longue de 70 ans, l'exploitation des plateformes parisiennes par ADP, le projet de loi garantit l'intégrité du Groupe sur le périmètre parisien sur un horizon largement supérieur à celui des carrières des salariés.

Par ailleurs, en sanctuarisant la caisse aménagée, le projet de loi confirme la pertinence d'un modèle économique qui permet aux salariés d'ADP de diversifier leur parcours et de faire évoluer leur carrière dans les domaines non seulement aéronautiques, mais aussi commerciaux, immobiliers, ou encore internationaux.

**Question : quelles sont les garanties sur le maintien dans le temps de l'ensemble des acquis sociaux notamment le statut réglementaire particulier du personnel, le manuel de gestion et le contenu des accords d'entreprise pour les salariés actuels et les futurs embauchés ?**

**Réponse :** Il résulte de l'article 1er de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 que la transformation en société anonyme d'Aéroports de Paris est sans impact sur le statut réglementaire du personnel.

Le 7 septembre 2018

Cette disposition demeure inchangée par le projet de loi PACTE, si bien que le statut réglementaire du personnel est bien maintenu, tant pour les salariés actuels que pour les futurs embauchés.

A cet égard, le ministre de l'économie et des finances a eu l'occasion, le 13 juin 2018 au siège social du Groupe ADP, d'indiquer que " Les salariés ont un statut. Ce statut ne sera pas remis en cause".

**Question : comment le mode et le niveau des rémunérations seront-ils garantis pour assurer au minimum le maintien du pouvoir d'achat pour chaque salarié ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE est sans impact sur le mode et le niveau des rémunérations des salariés, qui sont aujourd'hui et continueront d'être négociés entre le management de l'entreprise et les organisations syndicales selon les principes qui s'appliquent à toute entreprise privée, sans préjudice des règles spécifiques découlant du statut du personnel.

**Question : comment les emplois sous statut seront-ils préservés et remis à niveau pour les salariés actuels et les futurs embauchés ?**

Cf. réponse précédente

**Question : comment l'atteinte de l'égalité professionnelle femmes-hommes sera-t-elle assurée dans un avenir proche ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE d'Aéroports de Paris n'a aucune conséquence sur les obligations en matière d'égalité professionnelle définies par la loi et s'imposant à tout employeur.

**Question : quels sont les moyens pour garantir une amélioration des conditions de travail aux salariés et une réduction significative des risques psycho-sociaux ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE n'a aucune conséquence sur les obligations en matière de sécurité du travail, notamment la prévention des RPS définies par la loi et s'imposant à tout employeur.

**Question : comment toutes nos activités et emplois associés seront-ils maintenus en interne à la société gestionnaire (aujourd'hui ADP SA) ?**

Cf. réponse précédente.

Le projet de loi PACTE ne remet pas en cause la pertinence du modèle intégré d'ADP, présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur aéroportuaire, qui est une des clés du succès que le Gouvernement s'attache à renforcer.

**Questions : comment le recours à la sous-traitance et à l'externalisation sera-t-il limité ?**

**Comment la sous-traitance de second degré sera-t-elle interdite ?**

**Quelles sont les éléments permettant de renforcer la responsabilité sociale de la société gestionnaire donneuse d'ordre sur ses sous-traitants ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE n'a aucune conséquence sur les relations d'ADP avec ses sous-traitants ni sur la stratégie de sous-traitance.

La démocratie sociale est un élément déterminant pour assurer l'efficacité et la qualité du Service Public.

Le gestionnaire des aéroports de Paris a une obligation de résultat en termes de sûreté, de sécurité, et de Service Public.

Un manquement, en la matière, pourrait avoir de graves conséquences non seulement pour ses salariés, pour tous les usagers des plateformes mais aussi pour tous les citoyens ainsi que pour l'économie toute entière de la France.

En conséquence, et compte tenu de la très grande complexité de l'activité d'ADP et de ses sous-traitants, il est indispensable que les articles 45 à 47 du statut soient maintenus, et que les moyens financiers et humains mis à la disposition des organisations syndicales représentatives (OSR) et des institutions représentatives du personnel soient maintenus.

**Question : quels sont les éléments figurant dans le projet de loi permettant d'assurer, au-delà du nouveau code du travail, un haut niveau de représentation et de proximité des salariés, tant en termes d'instances du personnel que de moyens pour celles-ci ?**

**Réponse :** le dialogue social est actuellement organisé dans le respect du code du travail et le fonctionnement des IRP est celui de toute entreprise privée. La négociation avec les organisations syndicales sur la mise en œuvre du nouveau comité social économique se substituant aux instances représentatives du personnel va débuter dans les prochaines semaines. Le projet de privatisation n'a pas d'impact sur ces travaux qui aboutiront au plus tard tel que le prévoit la loi le 31 décembre 2019.

**Questions : quels dispositifs et moyens seront maintenus et déployés pour que les salariés puissent connaître leurs droits et se réunir ?**

**Comment les moyens du Comité d'Entreprise seront-ils maintenus ?**

**Comment l'existence des restaurants du personnel gérés par le Comité d'Entreprise, les activités économiques et professionnelles, les activités sociales et culturelles seront-elles préservées en quantité et en qualité (financements, subventions, emplois et infrastructures) ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE n'a pas de conséquence sur les moyens et dispositifs des instances de représentation ou de réunion des salariés ou du comité d'entreprise, (futur CSE), qui restent soumis comme pour toute entreprise privée aux règles définies dans le code du travail.

**Question : quels sont les éléments et instances permettant d'assurer dans l'avenir, au-delà du nouveau code du travail la santé, l'hygiène, la sécurité, les conditions de travail des salariés, de manière à ce qu'ADP continue de satisfaire à son obligation de résultat en matières de sûreté ?**

**Réponse :** s'agissant des conditions de travail des salariés, le projet de loi PACTE est sans impact sur les règles de droit privé général et, au-delà, sur la politique exigeante d'ADP en matière de santé, d'hygiène et de sécurité au travail et de prévention des risques psycho-sociaux.

S'agissant de nos obligations en matière sûreté, ces dernières, s'appliquent à ADP comme à tous les aéroports français en application de normes internationales, européennes et nationales ; leur respect par ADP est contrôlé par l'Etat régulateur. L'article 45 du projet de loi vise d'ailleurs à

Le 7 septembre 2018

renforcer ces moyens de contrôle, mais aussi de sanction du régulateur, en cas de non-respect par ADP de ses obligations en matière de sûreté notamment.

Service Public et intérêt général.

Aménagement du territoire, développement du secteur aérien, existence de la compagnie nationale, qualité du service public.

**Question : *l'Etat doit jouer un rôle majeur dans l'aménagement du territoire et Aéroports de Paris constitue à de nombreux points de vue un élément véritablement fondamental de l'infrastructure nationale de transport. Dans le cadre du projet de privatisation, comment l'intérêt général, le développement économique, social et environnemental sera-t-il préservé avec un système aéroportuaire national essentiellement organisé avec des entreprises privées, ayant pour objectif principal la rentabilité financière ?***

**Réponse :** le projet de loi PACTE maintient le principe selon lequel ADP signe avec l'Etat un contrat de régulation économique (CRE) d'une durée de 5 ans, qui impose au gestionnaire investissements et niveau de qualité de service, afin d'assurer la bonne exécution des missions de service public. En outre, l'article 45 du projet de loi renforce les moyens de l'Etat pour imposer de nouveaux investissements en lien avec des obligations de service public. Ainsi, l'Etat conserve, à travers le CRE mais aussi pendant l'exécution du CRE, un contrôle serré sur les conditions d'exercice des missions de service public par ADP, tant en termes de sûreté que de qualité de service ou d'impact environnemental.

Enfin, l'ensemble des règles applicables, notamment en matière de sécurité, de sûreté ou d'environnement, restera inchangé et fera l'objet d'un contrôle des services compétents de l'Etat, qui demeureront présents sur la plateforme : contrôle aérien, douane, police et gendarmerie, police aux frontières, services vétérinaires, etc.

Aéroports de Paris joue un rôle considérable dans l'aménagement du territoire national, à la fois par son poids économique et par son utilité pour le transport français, (aussi bien en métropole que dans le lien entre celle-ci et les départements et territoires d'outre-mer).

**Question : *comment la continuité territoriale sera-t-elle maintenue?***

**Cf. réponse précédente relative au CRE.**

Aéroports de Paris est à l'origine de la production massive d'informations (big data) qui constitue une position de pouvoir dominante. Elles sont décisives pour le service public et la régulation du secteur aérien en particulier pour la sûreté aéroportuaire mais aussi pour l'aviation civile. Elle serait privatisée de fait permettant au gestionnaire privatisé de disposer d'une véritable rente.

**Question : *quelles sont les garanties et institutions prévues pour garantir l'accès à ces informations de la puissance publique, des autres acteurs du secteur, pour la Régulation et le Service Public ? Quelle est l'estimation du surcoût d'un tel contrôle et de l'accès à ces informations ?***

Le 7 septembre 2018

**Réponse :** le projet de loi PACTE n'a pas de conséquence sur l'accès par le régulateur aux informations d'ADP aux fins de l'exercice de sa mission.

**Question :** *la situation d'ADP est étroitement liée à celle de la compagnie Air France-KLM avec en particulier la plateforme de correspondance de Paris Charles de Gaulle.*

**Comment les intérêts d'ADP et ceux de son principal client pourront-ils être conciliés ainsi que l'emploi et le développement ultérieur du système aéroportuaires parisien ?**

**Quelles sont les garanties pour que les investissements permettent d'accroître l'efficacité du hub d'Air France ?**

**Réponse :** Groupe ADP est éminemment soucieux du développement de ses clients, au premier rang desquels la compagnie Air France – KLM. Le projet de loi PACTE maintient le principe d'un contrat de régulation économique avec l'Etat, qui prévoit le montant et la nature des investissements à réaliser sur une période de 5 ans. Ainsi, le CRE, cosigné par l'Etat, continuera de définir les conditions dans lesquelles l'efficacité, l'attractivité et la compétitivité du hub de Paris pourront être renforcées.

**Question :** *les aéroports parisiens sont la principale porte d'entrée de la France et sa principale fenêtre sur le monde.*

**Quelles sont les éléments permettant d'assurer la qualité du Service Public pour les différents usagers et pour les territoires environnants ?**

**Cf. réponse précédente :** le projet de loi PACTE maintient le principe selon lequel ADP signe avec l'Etat un contrat de régulation économique (CRE) d'une durée de 5 ans, qui impose au gestionnaire investissements et niveau de qualité de service, afin d'assurer la bonne exécution des missions de service public.

**Question :** *Quels sont les éléments permettant d'assurer la protection de l'environnement notamment l'objectif de la neutralité carbone en 2030 ?*

**Réponse :** comme le rappelle l'étude d'impact, le projet de loi PACTE n'a pas de conséquence sur les obligations qui s'imposent à ADP en matière environnementale, qu'il s'agisse notamment du bruit ou des émissions de gaz à effet de serre. Il n'a pas non plus de conséquence sur la stratégie environnementale ambitieuse de Groupe ADP au-delà même de ces obligations, et qui est plébiscitée par les marchés financiers.

Modèle économique et cahiers des charges, organisation de l'entreprise.

Le modèle économique, le cahier des charges et l'organisation sont des éléments fondamentaux pour la pérennité de l'entreprise et le maintien du Service Public. Ils sont déterminants aussi bien pour les salariés que pour les citoyens qui se voient déposséder d'un bien commun.

**Question :** *quels sont les risques potentiels de contestation du projet de privatisation devant le Conseil constitutionnel, au niveau Européen ?*

**Réponse :** la privatisation d'ADP est conforme aux dispositions constitutionnelles applicables. Certes, l'alinéa 9 du préambule de la constitution de 1946 énonce : "tout bien, toute entreprise,

dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité". Cependant, la mission de service public confiée à Aéroports de Paris, telle qu'énoncée à l'article L.6332-2 du code des transports, s'exerce sur la seule région Ile-de-France. Il ne peut donc être considéré, à ce titre, que la société exerce une activité assimilable à un service public national ou à un monopole de fait. (point 3.2 de l'étude d'impact).

En tout état de cause, le projet de loi PACTE a fait l'objet d'un examen par le Conseil d'Etat qui a conclu, en ce qui concerne les dispositions relatives à ADP, qu'elles ne présentaient pas de risque constitutionnel majeur. Au niveau européen, il convient de souligner que d'autres aéroports sont d'ores et déjà détenus par des acteurs privés.

**Question : quels sont les risques potentiels de contestation du principe et du niveau d'indemnisation ?**

**Réponse :** s'agissant du transfert de la propriété des biens de l'état au terme des 70 ans et de l'indemnisation de la société, l'étude d'impact précise : "Conformément à ce que prévoit le bloc de constitutionnalité, cette indemnité doit être "juste et préalable" (Référence à l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789). Pour s'assurer du caractère juste, le projet du Gouvernement prévoit le recours à une méthode classique d'évaluation financière : la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie futurs (ou DCF, pour "discounted cash flows"). Cette méthode doit permettre d'évaluer le préjudice subi par la société, préjudice qui correspond à la perte de flux de trésorerie générés par l'exploitation des actifs au-delà de 70 ans jusqu'à l'infini."

**Questions : avec quel impact potentiel sur ADP SA ?**

**Quelle est la garantie de l'unicité actuelle et future du système aéroportuaire parisien et de l'entreprise ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE garantit l'intégrité du système aéroportuaire francilien en soumettant toute cession de terrains des plateformes parisiennes à l'accord de l'Etat. Ainsi que l'a indiqué A. de Romanet lors de la séance du CE du 27 juillet 2018, "L'Etat aura des prérogatives dans le futur qu'il n'a pas aujourd'hui. La loi protège le système aéroportuaire francilien. Elle interdit non seulement la vente de terrains qui sont consacrés à l'activité aéroportuaire, mais la vente de tous les terrains sans l'approbation de l'état. Ainsi par exemple, il nous serait possible aujourd'hui de vendre le terrain sur lequel se situe le Hilton à Orly, ce qui ne sera plus le cas demain, sauf avec l'accord de l'état."

**Questions : quelle est la garantie de l'unicité juridique actuelle et future du gestionnaire des aéroports ?**

**Quelle est la garantie du maintien des aéroports au sein de la société gestionnaire ? ADP SA pourrait-elle être découpée en plusieurs sociétés d'exploitation, holding et de détention des infrastructures ?**

**Qu'est-ce qui pourrait empêcher le rattachement d'une direction, d'une fonction, d'un métier ou d'une activité dans une autre entité d'un groupe privé ?**

**Réponse :** aux termes du projet de loi PACTE, c'est bien ADP SA qui est chargée d'exploiter les aéroports parisiens ; ces derniers sont même exhaustivement cités par l'article 45 du projet de loi.

L'intégrité d'ADP s'agissant de l'exploitation des aéroports parisiens est ainsi consacrée par le projet de loi.

**Questions : en cas de désaccord entre l'Etat et le gestionnaire privé et de décision unilatérale de l'Etat sur les redevances, les investissements, quelles sont les possibilités de contestation par le gestionnaire privé ?**

**Réponse :** Dans un tel cas, ADP aura la possibilité de se retourner contre l'Etat selon les règles normales de la justice administrative. En tout état de cause, le principe de juste rémunération des capitaux continuera, même dans ce cas, à s'appliquer.

**Questions : en cas de désaccord sur le cahier de la part des compagnies aériennes, les usagers, les riverains... quelles sont les possibilités de recours par ceux-ci ?**

**Avec quels impacts potentiels sur le gestionnaire privé, ses salariés ?**

**Quelles sont les garanties, qui permettent de s'assurer du maintien dans le temps, de l'activité des aérodromes d'aviation générale par un opérateur privé recherchant la rentabilité financière?**

**Réponse :** aux termes du projet de loi PACTE, c'est bien ADP SA qui est chargée d'exploiter les aéroports parisiens ; ces derniers sont même exhaustivement cités par l'article 45 du projet de loi. L'intégrité d'ADP s'agissant de l'exploitation des aéroports parisiens, y compris les AAG, est ainsi consacrée par le projet de loi.

**Question : l'objectif de rentabilité des capitaux sur le périmètre régulé est de fait inscrit dans un projet de loi. Cela pérenniserait, de fait la forte pression sur l'emploi, les salaires, le partage de la valeur ajoutée, les gains de productivité.**

**Quels sont les critères de gestion inscrit dans la loi pour favoriser le service public, l'emploi, les rémunérations et une modernisation soutenable de l'entreprise ?**

Cf. réponse précédente relative au maintien du contrat de régulation économique.

**Question : quelles sont les limitations envisagées par le projet de loi sur le niveau de rémunération des actionnaires ?**

**Réponse :** le projet de loi PACTE ne prévoit pas de dispositions en la matière, pas plus que le droit existant.

**Question : comment sera défini le périmètre régulé de Service Public ?**

**Réponse :** le périmètre régulé est partiellement défini par l'article 47 du projet de loi PACTE qui prévoit : "un périmètre d'activités, précisé par décret, et :

– comprenant nécessairement les services mentionnés au premier alinéa de l'article L. 6325-1 et les activités foncières et immobilières relatives aux activités d'assistance en escale, au stockage et à la distribution de carburants d'aviation, à la maintenance des aéronefs, aux activités liées au fret aérien, à l'aviation générale et d'affaires, au stationnement automobile public et par abonnements ainsi qu'aux transports publics ;

– excluant nécessairement les activités commerciales et de services, notamment celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location

Le 7 septembre 2018

d'automobiles et à la publicité ainsi que les activités foncières et immobilières hors aéroports autres que celles mentionnées au deuxième alinéa."

Le principe de caisse aménagée semble pour l'heure maintenu.

**Questions : cependant quels sont les éléments permettant d'indiquer que les segments d'activité seront maintenus (International, commerces, immobilier...) au sein du Groupe ADP ?**

**Quelle est la place prévue pour les filiales françaises actuelles (ADP International, ADP Ingénierie, Hub One, les filiales immobilières, de commerces...) ?**

Cf. réponse précédente sur le maintien du modèle économique, des perspectives de développement et de l'intégrité du Groupe ADP.

**Question : en cas de difficulté grave du gestionnaire privé et ou de son propriétaire, quels sont les éléments permettant le retour à la collectivité publique des infrastructures de la société gestionnaire et de ses salariés ?**

**Réponse :** le II de l'article 44 du projet de loi PACTE prévoit qu'en cas de défaillance grave et répétée du gestionnaire, l'Etat peut mettre fin de façon anticipée à la mission dont dispose ADP et, dans ce cas, reprendre la pleine propriété de l'infrastructure.

**Question : pourquoi une concession de 70 ans est-elle envisagée, alors que toutes les concessions du groupe ADP sont bien plus courtes ?**

**Réponse :** la durée de 70 ans a pour principal objectif de donner à ADP et à ses salariés la visibilité opérationnelle de long terme nécessaire au développement de plate-formes de la taille de CDG et d'Orly, en évolution permanente.

**Question : une concession d'une durée de 70 ans ne peut qu'inciter le concessionnaire à repousser dans le temps ses investissements. Quels sont les mécanismes empêchant un décalage de projets ?**

Cf. réponse précédente relative au maintien du CRE et aux dispositions nouvelles du cahier des charges.

**Question : comment garantir le niveau et la qualité des investissements nécessaires, la maintenance à court et moyen terme pour accueillir la hausse de trafic prévue ?**

Cf. réponse précédente relative au maintien du CRE et aux dispositions nouvelles du cahier des charges.

**Comment garantir les investissements nécessaires à la hausse de qualité de service offerte aux passagers et compagnies aériennes, car c'est l'image de la France qui est en jeu ?**

Cf. réponse précédente relative au maintien du CRE et aux dispositions nouvelles du cahier des charges.

**Questions : comment garantir les investissements à long terme, sur la durée de la concession, de manière à ce que les aéroports parisiens aient une croissance plus rapide que leurs concurrents ?**

***L'aéroport de CDG étant le seul aéroport en Europe à posséder une emprise foncière permettant d'accueillir la hausse de trafic sur le long terme, comment s'assurer que les surfaces disponibles soient bien utilisées au développement du service public aéroportuaire ?***

**Cf. réponse précédente** relative au maintien du CRE et aux dispositions nouvelles du cahier des charges.

Contrôle public, social et citoyen (Etat, salariés et leurs représentants, élus locaux de l'éventuel concessionnaire/propriétaire).

***Question : quelle sera la gouvernance de l'entreprise privatisée ?***

**Réponse :** cette gouvernance dépendra principalement des modalités de cession de ses parts par l'Etat, qui ne sont pas connues à ce stade.

***Question : le gestionnaire des aéroports parisiens est un acteur déterminant pour la vie économique de l'ensemble du pays, de ses citoyens, des territoires, pour l'emploi.***

***Au-delà du Commissaire du gouvernement qui siègera sans voix délibérative au Conseil d'administration (CA), comment le contrôle des citoyens par le biais de leur représentant (élus de l'Assemblée nationale et du Sénat, associations des riverains, collectivités territoriales, syndicats représentatifs) est-il renforcé ?***

**Réponse :** le projet de loi PACTE ne prévoit pas de représentation hors commissaire du Gouvernement à ce stade.

***Question : comment un pouvoir de contre-proposition des citoyens est-il prévu ?***

**Réponse :** le projet de loi PACTE ne prévoit pas de dispositions en la matière.

***Question : quelle autorité de régulation du Service Public est-elle prévue ?***

**Réponse :** l'autorité de régulation en matière de service public aéroportuaire demeurera, comme aujourd'hui, la Direction générale de l'aviation civile sous l'autorité du ministre en charge des transports.

***Question : quelles sont les mesures permettant de conserver, a minima, la même proportion de représentants des salariés au CA, soit 1/3 des sièges?***

**Réponse :** dès lors qu'ADP ne sera plus une entreprise publique, la loi DSP (loi de démocratisation du secteur public) cessera de s'appliquer et il n'y aura donc plus 6 administrateurs représentant les salariés au conseil d'administration. Les dispositions du droit commun des sociétés en matière de composition du CA seront applicables.