

## Rappel : Pétition en ligne L'UNSA s'engage dans la bataille référendaire du NON à la privatisation d'ADP



Annoncé depuis de nombreux mois, le détail des privatisations est maintenant connu. La loi Pacte comportera un volet privatisation et trois entreprises sont concernées : Française des Jeux, Engie, et le groupe ADP (ex-Aéroports de Paris).

Aujourd'hui, les aéroports parisiens sont la principale porte d'entrée et de sortie pour la France. Dans un marché aérien en forte croissance, ils ont accueilli plus de 107 millions de passagers au cours des douze derniers mois, soit deux fois plus qu'il y a vingt-cinq ans. Lancé en 1964, Roissy-CDG en a reçu à lui seul 74 millions.

Le groupe ADP prévoit d'investir pas moins de 6 milliards d'euros entre 2021 et 2025 dans ses trois aéroports parisiens. Sur fond d'aménagements du Grand Paris, et dans la perspective des Jeux olympiques de 2024, on trouve ainsi dans les cartons la construction prochaine du terminal 4 à Roissy, pour accueillir entre 30 et 40 millions de passagers supplémentaires, ou le projet CDG Express, un train direct entre l'aéroport et la gare de l'Est (dont la livraison vient d'être retardée).

ADP est actuellement une machine à cash, qui a rapporté à elle seule 173 millions d'euros de dividendes à la collectivité l'an dernier : autant d'argent perdu pour les contribuables en cas de privatisation. D'autant que la croissance du nombre de passagers n'est qu'un des aspects de cette folie des grandeurs très rentable. En région parisienne, le groupe s'apparente à un État dans l'État : il possède 6 680 hectares de bâtiments, de terrains, de pistes et d'infrastructures, soit l'équivalent des deux tiers du territoire de la ville de Paris. ADP parie sur le développement de l'activité commerciale qui prospère au cœur de ses aéroports. En 2018, le versement des loyers de 382 points de vente lui a assuré un chiffre d'affaires de 490 millions d'euros.

Investisseur immobilier à part entière, le groupe possède aussi une réserve foncière de plus de 300 hectares, qui peut lui permettre à terme de doubler les 1,5 million de mètres carrés de bureaux qu'il exploite déjà.

L'Etat cherche de l'argent, il ne gère donc pas «en bon père de famille», il détenait une rente aéroportuaire, il l'échange contre un capital. Cette privatisation permet de baisser le déficit budgétaire sans toucher ni aux impôts ni aux dépenses publiques. De ce point de vue, la période actuelle apparaît comme le bon moment: l'action ADP vaut aujourd'hui plus de 190

euros, soit le double de sa valeur fin 2016 et quatre fois plus que lors de l'introduction en bourse. Il s'agit donc d'une bonne opération financière pour l'Etat.

Au-delà de cette logique financière, apparaît le changement du statut de l'Etat: il passe d'actionnaire à régulateur. En d'autres termes, la gouvernance des aéroports parisiens passe de l'Agence des participations de l'Etat (APE) à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). La question est donc de savoir comment sera fait le travail de régulateur. La DGAC connaît son métier sur les questions de sécurité et de sûreté, mais dans certains domaines, notamment celui des redevances aéroportuaires, un régulateur indépendant aurait été le bienvenu.

Le gouvernement a fait le choix d'une concession. Jusqu'alors, le groupe ADP, majoritairement propriété de l'Etat, était propriétaire des terrains de la plateforme de Roissy. A partir de la privatisation, l'Etat en deviendra le propriétaire, mais l'entreprise bénéficiera d'une concession de 70 ans, qui lui permettra de garder l'usage du foncier.

Du fait de cette concession, l'Etat va devoir rémunérer les actionnaires minoritaires actuels, car la valeur de leur actif diminue. Ainsi une partie des gains de la privatisation ira aux actionnaires actuels, que sont Vinci ou le hollandais Royal Schiphol Group.

Le Conseil constitutionnel a validé le 9 mai dernier le lancement par 248 parlementaires de droite et de gauche d'un référendum d'initiative partagée (RIP) sur la reconnaissance du caractère de « *service public national de l'exploitation des aéroports de Paris* ». Les opposants se lancent cependant dans un parcours d'obstacles: ils doivent rassembler 4,7 millions de signatures d'électeurs dans un délai de neuf mois; ensuite, si la proposition n'a pas été examinée par l'Assemblée nationale et le Sénat dans un délai de six mois, le président de la République doit la soumettre à un référendum.

En conséquence, parce qu'ADP est un enjeu de souveraineté de la France dans ses infrastructures stratégiques de mobilité, parce qu'ADP est une entreprise rentable (son cours en bourse a été multiplié par 3,5 depuis 2006), l'UNSA appelle donc l'ensemble de ses sympathisants à se mobiliser pour signer en ligne le référendum à l'adresse suivante : [referendum.interieur.gouv.fr](http://referendum.interieur.gouv.fr)