



Assemblée générale des actionnaires du 11 mai 2021

Questions posées via le webcast par les actionnaires lors de la séance dialogue avec les actionnaires.

Question 1 : Quelles sont les mesures sanitaires mises en place au niveau du Groupe ADP afin de permettre un voyage sûr et serein?

Réponse d'Edward Arkwright, Directeur-général exécutif

La reprise du trafic pour qu'elle soit au rendez-vous repose sur deux critères.

Le premier critère est que les passagers aient confiance, le deuxième est que le voyage soit possible.

La confiance des passagers ne se décrète pas. Elle se construit par les initiatives qui ont été évoquées dans la présentation initiale, soit : les mesures strictes d'hygiène dans les avions, les aéroports, les moyens de désinfections que j'ai pu évoquer dans ma présentation sur "les projets innovants", mais aussi le port des masques obligatoire pour les salariés du Groupe ADP ceci depuis le mois de février 2020, la qualité de la communication par la signalétique, la gestion des points de regroupement et des files d'attentes. Pour ce dernier point, c'est le plus sensible et complexe à organiser malgré les rappels et l'implication des différents collaborateurs et des sous-traitants mais aussi la reconnaissance internationale de toutes les mesures que je viens d'évoquer par les autres aéroports et États. De ce point de vue, le fait d'être dans un groupe intégré dans lequel toutes les équipes ont travaillé ensemble depuis le début de la crise a été extrêmement utile et performant. Un exemple, les caméras thermiques qui ont été déployées à l'initiative du Groupe ADP sur les aéroports parisiens, l'étaient déjà sur les aéroports Guinéens et à Madagascar. Un point extrêmement important est la confiance qui a été déterminant dans notamment le maintien d'un certain trafic de correspondance avec la Chine, la capacité à se faire dépister sans difficulté, rapidement, au départ, à l'arrivée selon l'évolution des demandes des autorités sanitaires ou dans les zones de correspondances comme cela a été le cas avec l'Asie.

Deuxième critère, c'est la lisibilité réglementaire sur les conditions du voyage en France, en Europe, dans le monde avec la simplification des conditions de voyage, l'harmonisation et l'adaptation des contrôles sanitaires, l'accélération des certificats et la vaccination des personnels aéroportuaires.

Tout cela n'est rendu possible qu'avec l'investissement des collaborateurs qui sont soumis à rude épreuve depuis un peu plus d'un an et qui par le monde essaient de contribuer à ce rétablissement des conditions du voyage que nous attendons tous avec impatience.

Question 2 : Pouvez-vous faire le point sur le projet de privatisation du Groupe ADP à la suite du référendum ?

Réponse d'Augustin de Romanet, Président-directeur général.

Tout d'abord un point factuel, les dernières déclarations de Bruno Lemaire en juin 2020 consistaient à dire que: "*la privatisation du Groupe ADP n'était pas d'actualité et qu'il est probable qu'elle n'intervienne pas avant 2022*", là je cite, ce sont des faits.

On peut commenter et dire que le Groupe ADP demeure dans le même état d'esprit depuis que je suis là, c'est-à-dire 2012. Le fait d'être coté en bourse a été la principale transformation du Groupe, c'est ce qui l'a conduit à mesurer son efficacité, donc 2006 a été le véritable bouleversement.

Ensuite, que l'actionnaire soit public ou privé, il n'est pas sûr que cela est une si grande importance. Même si j'ai eu l'occasion de dire que le fait que l'actionnaire soit majoritairement privé donnait un peu plus de souplesse, le fait d'avoir un actionnaire public fait peser quelques contraintes sur l'entreprise mais j'espère prouver aux actionnaires que ces contraintes n'empêchent pas d'accueillir toujours mieux les passagers dans de bonnes conditions de rentabilité.

La privatisation c'est quelque chose pour dans plusieurs années, selon les décisions des pouvoirs publics et aussi lorsque le trafic aura retrouvé un rythme de croissance prévisible.

Question 3 : Quel est votre projet de verdissement de l'aéroport?

Réponse d'Augustin de Romanet, Président-directeur général.

Les aéroports représentent 5 % des émissions du monde de l'aéronautique donc si nous regardons stricto sensu l'aéroport, il n'émet rien.

Ce n'est évidemment pas ce que nous faisons. Les aéroports doivent être des catalyseurs de la transition énergétique du monde de l'aviation. Ce monde de l'aviation s'est réveillé en juillet 2019 en réalisant que son *motto*, sa phrase fétiche qui est : "*le dernier litre de kérosène sera pour nous*" n'est plus possible. Jusqu'en juillet 2019, les constructeurs d'avions pensaient que de toutes les façons, ils utiliseraient du kérosène jusqu'à la fin du 21^e siècle.

Les constructeurs de moteurs disaient : "*Voulez-vous que nous fabriquions des moteurs qui fassent moins de bruit ou qui émettent moins de CO₂*". Ils n'avaient pas encore compris qu'on leur demandait "*fromage et dessert*". Donc les aéroports doivent être des catalyseurs.

Pour nos aéroports, nous devons faire le maximum d'efforts de réduction de CO₂. Nous avons baissé de 71 % les émissions de CO₂ par passager depuis 2009. Par exemple à Paris-Orly nous venons de dégager des crédits pour des pompes à chaleur qui vont encore améliorer le rendement de notre géothermie. Nous allons faire des installations de géothermie à Paris-Charles de Gaulle, nous allons continuer à électrifier nos véhicules, à construire des bâtiments à énergie positive, etc.

Nous allons aussi prévoir les futures extensions de Paris-Charles de Gaulle, le moment venu, de la façon la plus économique possible en émissions de CO₂. Mais tout ceci n'est rien par rapport à la transformation de la propulsion des avions. En un mot le Groupe ADP va être moteur à la fois dans la préfiguration de l'avions à hydrogène d'une part, et d'autre part, dans le développement des carburants aéronautiques durables.

Le 18 mai avec Benjamin Smith, Président-directeur général d'Air France, Patrick Pouyanné Président-directeur général de Total et Guillaume Faury, Président-directeur général d'Airbus, nous allons nous retrouver pour le vol d'un avion qui va faire Paris-Montréal avec une énorme proportion de bio carburant dans ses réservoirs.

Question 4 : Quand relancerez-vous un nouveau contrat de régulation économique?

Réponse de Philippe Pascal, Directeur général adjoint Finances, Stratégie & Administration.

Nous avons déjà résilié par anticipation le contrat de régulation économique 2016-2020 quelques mois avant la fin ce dernier. Nous nous étions lancés dans la négociation d'un nouveau contrat de régulation économique pour la période 2021-2025, négociation que nous avons arrêtée.

Pour pouvoir élaborer un contrat de régulation économique, il faut avoir une visibilité de huit ans, cinq ans de contrat de régulation économique, deux ans de négociation et un an de préparation en interne. Aujourd'hui, nous n'avons pas la possibilité d'avoir une visibilité de huit ans sur l'évolution précise de notre trafic et donc de nos besoins en capacité et donc de nos investissements. Nous comptons bien avoir une visibilité le plus rapidement possible dès que l'on aura un rétablissement de trafic. Mais pour autant, même avec cette visibilité retrouvée l'année prochaine ou dans deux ans, nous n'aurons pas de contrat de régulation économique avant 2025.

Pouvons-nous vivre sans contrat de régulation économique ? la réponse est oui.

Un contrat de régulation économique, c'est l'établissement d'un équilibre pendant cinq ans. Sans contrat de régulation économique, nous avons la possibilité de réviser cet équilibre tous les ans et de se reprononcer sur des investissements année après année aux bornes des besoins de l'entreprise et des besoins de nos clients les compagnies aériennes.

L'absence de contrat de régulation économique ne veut pas dire la fin du monde.

Question 5 : Quel est l'état d'esprit et le climat social dans le Groupe ADP ?

Réponse d'Augustin de Romanet, Président-directeur général.

Je suis particulièrement fier des collaborateurs du Groupe ADP car nous sommes dans une année extrêmement exigeante. Nous devons accueillir des passagers qui réclament plus de sécurité sanitaire, plus d'attention à la limitation des files d'attentes et plus d'assistance dans l'orientation dans l'aéroport. Nos collaborateurs qui sont au contact direct des clients subissent une très forte pression et ils ont magnifiquement résisté à celle-ci.

Par ailleurs, nous avons beaucoup de collaborateurs qui sont en télétravail, qui sont en activité partielle voir en permanence. J'ai senti justement cet esprit de solidarité qui a accompagné les discussions, le dialogue social qui n'a pas cessé depuis le mois de mars 2020. Je voudrai d'ailleurs rendre hommage aux syndicats parce qu'ils ont démultiplié leurs travaux, ils nous ont beaucoup aidés. Si tout à l'heure, je vous ai parlé d'une adaptation des contrats de travail, ce n'est pas un projet qui est sorti d'un chapeau de la direction qui aurait eu un coup de génie. C'est un projet qui a été travaillé, poli, perfectionné grâce au dialogue social.

Je peux donc dire que le climat social est celui de toute entreprise qui connaît une crise historique marquée par la gravité. Mais c'est une gravité qui est digne, qui est debout c'est-à-dire que nos

collaborateurs dans cette crise ont continué à s'occuper des passagers dans les meilleures conditions possibles. Et pour ceux qui sont en activité partielle, ils ont manifesté un énorme sens de la solidarité en restant en contact avec l'entreprise, en restant en contact avec leurs managers. Donc je peux dire que le climat social est grave, mais aussi de mon point de vue aussi satisfaisant qu'il est possible dans une période de crise aussi dramatique.