



**CHRONIQUE DE TROIS ANS
DE COMBATS DES
DÉPUTÉS SOCIALISTES**

**NON À LA PRIVATISATION D'ADP
ET DE LA FRANÇAISE DES JEUX**

**PAR VALÉRIE RABAULT, LE 13.03.2019
ET BORIS VALLAUD**

CHRONIQUE DE TROIS ANS DE COMBATS DES DÉPUTÉS SOCIALISTES : NON À LA PRIVATISATION D'ADP ET DE LA FRANÇAISE DES JEUX PAR VALÉRIE RABAULT, LE 13.03.2019

Valérie RABAULT le 13 mars 2019 en séance

Monsieur le ministre, le projet de loi PACTE que vous présentez veut transformer en profondeur notre économie. Comme je l'ai indiqué en première lecture, c'est une ambition louable et respectable, qui induit certains objectifs que nous partageons avec vous et d'autres avec lesquels nous ne sommes pas d'accord.

Mais ce projet de loi PACTE comporte plusieurs dispositions – les articles 44 à 53 – qui lancent un programme de privatisation inédit par son objet. C'est la première fois que l'État français lance une privatisation d'une telle ampleur portant sur des infrastructures. Inédit, ce programme l'est aussi car il aboutirait à faire complètement sortir l'État du capital, et non de seulement baisser sa participation comme ce fut le cas par le passé.

Les privatisations que vous envisagez ne découlent d'aucun projet industriel, elles répondent à un seul objectif : remplir les caisses de l'État, vidées par les déficits passés et que vos cadeaux fiscaux ont contribué à dégarnir encore.

Je voudrais donc revenir sur la privatisation d'ADP, à propos de laquelle j'ai eu l'occasion d'interpeller le Premier ministre lors des questions au Gouvernement.

Première question : avez-vous absolument besoin de privatiser ? La réponse est non. Vous cherchez entre 200 et 250 millions d'euros par an pour les investir dans l'innovation de rupture. Pour cela, il suffisait de modifier la loi organique relative aux lois de finances afin que les dividendes versés à l'État par Aéroports de Paris – 160 millions d'euros – et la Française des jeux – 90 millions – soient fléchés vers cet objectif que nous sommes plusieurs à soutenir. Nous en avons discuté à plusieurs reprises, monsieur le ministre. Le total correspond exactement au montant que vous cherchez.

Deuxième question : ADP, détenu par des capitaux privés, va-t-il placer la France dans

une situation particulière par rapport à nos partenaires européens ? La réponse est oui. Pour s'en convaincre, j'invite nos collègues de la majorité à lire la très intéressante étude *The ownership of Europe's airports*, publiée par l'Airports Council international. La composition du capital de 500 aéroports en Europe y est analysée.

Cette lecture est extrêmement instructive. La France fait partie des seuls pays, avec le Royaume-Uni, le Portugal, la Slovénie, la Hongrie et la Roumanie où plus de 40 % des aéroports sont détenus par des acteurs privés – aujourd'hui, avant la privatisation d'ADP.

En Allemagne, 53 % des aéroports sont détenus à 100 % par la puissance publique – villes ou Länder – et 47 % par un mélange privé et public. La puissance publique est toujours présente dans l'actionnariat des aéroports allemands, aucun n'est détenu exclusivement par des investisseurs privés.

Il en va de même en Italie, aucun aéroport n'est détenu en totalité par des acteurs privés : 20 % des aéroports sont détenus à 100 % par la puissance publique et 80 % par un mélange du privé et du public. Idem en Espagne.

L'étude donne aussi des informations précieuses sur la durée des concessions lorsqu'elles existent. Une fois encore, la lecture est éclairante : dans 56 % des cas, la concession dure entre vingt et cinquante ans ; dans 3 % des cas elle dure plus de cinquante ans et dans 7 % des cas, elle est indéterminée. De votre côté, vous proposez une concession de soixante-dix ans pour ADP !

ADP est pourtant le deuxième groupe aéroportuaire mondial, gérant les aéroports de Roissy et Orly, dont le trafic cumulé est quasiment aussi élevé que l'aéroport d'Atlanta, premier aéroport au monde. Je ne sais pas, monsieur le ministre, si vous réalisez dans quelle voie vous engagez le pays.

En résumé, votre privatisation va placer la France parmi les exceptions européennes en matière de structure du capital des aéroports. La très grande majorité des pays ont au contraire fait le choix de garder la main sur leurs aéroports, tout simplement parce qu'ils ont parfaitement compris qu'il s'agit d'un outil stratégique.

Troisième question : quelles ont été les conséquences des exemples de privatisation d'aéroports ? À Heathrow, seules dix destinations régionales internes au Royaume-Uni sont encore desservies, alors qu'il y en a vingt-sept depuis Amsterdam – qui est d'ailleurs géré par ADP – vers le Royaume-Uni.

La raison est toute simple : le nombre de vols quotidiens, et donc de passages d'avions, est limité par le nombre de pistes et la taille de l'aéroport, cela ne vous aura pas échappé. Donc l'intérêt d'un acteur privé, qui fait payer des taxes d'aéroport par passager, est de maximiser leur nombre et par conséquent de privilégier les long-courriers, qui transportent plus de passagers par avion. La même logique s'applique pour les consommateurs des commerces des aéroports.

On s'aperçoit donc que tous ces aéroports privatisés privilégient les plus gros avions, et donc les vols long-courriers. Il existe par conséquent un risque majeur pour l'aménagement du territoire, inhérent au modèle économique aéroportuaire. Aujourd'hui, la puissance publique maintient cet équilibre. Qu'en sera-t-il demain ?

Parmi les conséquences de ces privatisations, je voudrais également citer l'exemple de l'aéroport de Toulouse, fiasco qui prend la forme d'un feuilleton dont nous avons un nouvel épisode presque chaque semaine. Il devait soi-disant exister un pacte d'actionnaires susceptible de protéger les intérêts de l'État. En réalité, ce pacte d'actionnaires met l'État en position de faiblesse. Cette faiblesse est telle que le rapporteur public de la cour d'appel de Paris – c'est-à-dire votre représentant ! – recommande désormais de déclarer nulle la privatisation !

À ce sujet, en tant que rapporteure spéciale de la commission des finances sur les participations de l'État, j'ai demandé à l'Agence des participations de l'État de me fournir plusieurs précisions.

Tout d'abord, j'ai demandé la communication du projet de cahier des charges – vous avez indiqué, monsieur le ministre, que vous nous le donneriez – et notamment les modalités par lesquelles le Gouvernement entend fixer les obligations du concessionnaire en matière d'investissements à réaliser. C'est l'objet de l'article 45 du projet de loi que nous examinons, qui porte sur l'exploitation des aéroports par le futur bénéficiaire de la concession.

J'ai ensuite demandé le contrat de régulation économique, qui encadre en particulier les redevances aéroportuaires et par extension la compétitivité des plateformes et d'Air France – c'est l'article 48.

J'ai également demandé l'étude d'impact du futur équilibre financier de la « double caisse ». En effet, l'article 47 institue une double caisse qui distingue les revenus aéroportuaires – périmètre régulé – des revenus immobiliers et commerciaux. Nous avons besoin d'une étude d'impact détaillée des projections sur l'équilibre financier de chaque caisse puisqu'elles ne se compenseront plus.

J'ai enfin demandé les projections du transfert en pleine propriété à l'État des biens attribués par ADP et des biens meubles ou immeubles acquis durant les soixante-dix ans de concession – c'est l'article 44. La durée de la concession l'impose.

Monsieur le ministre, nous sommes en nouvelle lecture et nous ne disposons toujours d'aucune information sur ces quatre points. Aucune, et je ne sais pas si nous en disposerons un jour, malgré les engagements que vous avez pris. La première lecture a eu lieu en septembre : le Gouvernement et le ministère des finances avaient largement le temps, en six mois, de nous fournir ces données. S'ils n'en ont pas été capables en six mois, je ne vois pas comment ils y parviendraient en deux ou trois semaines. Cependant, je veux bien vous laisser le bénéfice du doute.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, nous n'avons toujours pas ces informations, ce qui témoigne de la faiblesse dans laquelle vous enfermez l'État pour mener la négociation avec les acquéreurs potentiels. L'histoire montre que cette faiblesse de l'État à négocier avec le secteur privé, qu'il soit gouverné par la gauche, la droite ou La République en marche, est une constante malheureuse pour la protection du bien public.

Ces questions sont sérieuses, monsieur le ministre. La gestion d'un aéroport est complexe et ne saurait être assimilée à celle d'un espace commercial comme un secrétaire d'État a voulu le faire croire, mardi dernier.

Monsieur le ministre, mes chers collègues de la majorité, je voudrais que nous essayions collectivement de sortir de la logique politicienne qui conduit parfois nos votes, que ce soit pour vous ou aussi pour nous.

Dans soixante-dix ans, aucun d'entre nous ne sera présent ici pour tirer les conséquences de la privatisation.

Nous devons donc prendre une décision qui dépasse l'idéologie. Si l'objectif est de trouver 250 millions d'euros par an pour investir dans l'innovation de rupture, c'est possible, sans avoir recours à la privatisation.

Si l'objectif est de développer ADP, c'est possible sans passer par la privatisation.

Si l'objectif est de changer de stratégie pour ADP parce que son développement actuel ne vous convient pas, il vous suffit de changer la direction du groupe : vous le pouvez puisque vous détenez aujourd'hui 50,3 % des parts.

Mais si la privatisation ne sert qu'à répondre à un objectif idéologique, vous entraînez la France dans une voie risquée qui nous coûtera cher, à toutes et à tous.