

Privatisation. Aéroports de Paris, les dangers d'une cession en eaux troubles

L'Humanité, Mardi, 12 Mars, 2019

La loi Pacte, qui revient demain à l'Assemblée nationale, organise la braderie d'Aéroports de Paris (ADP). La rentabilité à court terme semble être la seule priorité du gouvernement au détriment du maintien du service public, mais aussi de la sécurité.



La loi Pacte passera ce mercredi en deuxième lecture à l'Assemblée, après avoir été retoquée au Sénat à cause d'un article en particulier : la privatisation d'ADP. Malgré l'opposition franche de nombreux élus, elle pourrait être définitivement adoptée avec tous les risques se profilant pour les salariés, les usagers comme pour l'État.

1 Un manque à gagner important

Si le gouvernement ne cesse de mettre en avant le pactole de 8 milliards d'euros que la cession de ses parts dans Aéroports de Paris lui procurerait, c'est bien la puissance publique qui risque de finir en dindon de la farce. En cas de privatisation, l'État, actionnaire à hauteur de 50,6 % d'ADP, se priverait de recettes substantielles. Les aéroports parisiens, deuxième groupe aéroportuaire européen derrière British Airports en nombre de passagers, ont réalisé en 2018 un bénéfice de 610 millions d'euros, soit une hausse de 6,9 % par rapport à l'année précédente. « ADP est en plein développement. Premier exploitant mondial d'aéroports, l'entreprise

accueillera près de 120 millions de visiteurs à l'horizon 2022 en France, le cours de son action a crû de 160 % en cinq ans, son taux de 7 % de profit lui permet de générer pour l'État 175 millions d'euros de dividendes, en constante progression », soulignaient 250 élus socialistes et apparentés dans une tribune parue dans le Parisien, dimanche. Au-delà de ce manque à gagner, la puissance publique devra en plus indemniser les actionnaires minoritaires à hauteur de 1 milliard d'euros.

2 Une sécurité mise en péril

Première frontière du pays, les aéroports parisiens craignent pour le maintien de leur niveau de sûreté avec la mainmise d'un concessionnaire privé. Sur place, quatre polices, celles de l'air et des frontières, des transports, la police aéroportuaire ou encore la douane, assurent ces différentes missions. Comme l'explique Daniel Bertone, secrétaire de la CGT Aéroports de Paris (ADP), « l'État a un rôle de coordination. S'il n'est plus actionnaire, ça pourrait augmenter les délais de décision et affaiblir la synergie. Les exigences en matière de sécurité ne seront plus les mêmes avec une entreprise privée qu'avec un service public. Comme il n'y avait pas assez d'agents de contrôle aux frontières, ADP a financé récemment des portiques. Je ne vois pas une société privée faire ça ».

Aujourd'hui, le pouvoir de police de sûreté des usagers et des passagers est déjà sous-traité. Les contrats, renouvelés tous les trois ans, sont contrôlés par ADP, mais ensuite ? « À chaque fois, leurs acquis sociaux sont remis en cause. Avec l'obligation de rentabilité rapide liée à la privatisation, ça ne risque pas de s'arranger ! Nous sommes aussi au-dessus de la réglementation pour certaines procédures de contrôle, pas sûr que cela dure... » conclut le syndicaliste.

3 La désastreuse privatisation de Toulouse-Blagnac

Dans un rapport de l'an dernier, la Cour des comptes avait critiqué le processus de privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (SATB), lancé en 2014 alors qu'Emmanuel Macron était à Bercy. Des actionnaires de Casil Europe, holding créée par un groupe chinois et un fonds d'investissement hongkongais, avaient alors racheté à l'État 49,9 % du capital. Les sages de la rue Cambon pointent de nombreux écueils : « Un manque d'expérience en matière de gestion aéroportuaire », « un acquéreur dont le profil soulève des inquiétudes » et « un manque de transparence financière ». Moins de quatre ans plus tard, les actionnaires chinois de Toulouse-Blagnac ont cédé leur participation, avec au bout une plus-value alléchante, dont le montant n'a pas été dévoilé. Vinci serait sur les rangs pour racheter à la holding Casil Europe 49,99 % du capital. De leur côté, les syndicats CGT, Solidaires et FSU ont saisi la justice pour empêcher une nouvelle vente à la découpe : « Notre objectif est de faire en sorte que la revente soit impossible et éviter qu'un fonds vautour ne prenne le contrôle de l'aéroport », a indiqué maître Lèguevaques, conseil des organisations syndicales. Une audience en référé devant le tribunal de commerce de Paris est prévue ce mercredi.

4 un énorme propriétaire foncier

Contrairement aux aéroports régionaux administrés par le privé, ADP est propriétaire de terrains d'une superficie totale de 6 686 hectares. C'est le premier propriétaire terrien au nord et au sud de Paris. Outre les espaces dévolus aux activités aéronautiques, ADP possède 1 125 000 m² de surface utile commercialisable, qui comprend notamment le complexe immobilier Roissypôle, des immeubles de bureaux et des hôtels. Bref, celui qui décrochera la mise aura bien plus dans sa besace que la simple gestion des trois aéroports franciliens. « On fait partie de ces communes riveraines de l'aéroport de Roissy et ADP est propriétaire de foncier aménagé et vierge sur notre territoire, cela nous pose de vraies questions d'aménagement, explique Charlotte Blandiot-Faride, maire PCF de Mitry-Mory. Alors que la construction d'un nouveau terminal est en discussion, il est important pour nous que l'État garde son droit de regard et de maîtrise. Certes, Roissy est un pôle dynamique, mais pour les riverains, cela pose déjà de vrais problèmes de sécurité, de qualité de l'air et de circulation. »

Pierric Marissal, Loan Nguyen, Cécile Rousseau et Lola Ruscio

Un cadeau mirobolant au privé

Trois consortiums, jusqu'à maintenant, ont fait part de leur intérêt pour les aéroports parisiens, dont l'un porté par le géant Vinci, qui exploite déjà une quarantaine d'aéroports dans le monde. Les conditions sont particulièrement alléchantes. La durée de concession, fixée à 70 ans, revient à laisser la mainmise à un groupe privé de manière quasi permanente et, pour l'État, à se priver de la possibilité de reprendre le contrôle en cas de dysfonctionnement ou de changement d'orientation politique à la tête de l'exécutif.