



Sur le tournage du film de Henri Verneuil "Le clans des siciliens", Henry Azoulay, mai 1969

Qu'Aéroports de Paris devienne Aéroports de Vinci n'a rien d'une fatalité

Publié le 26 mars 2018



Stéphane LAUER ✓ Suivi

Columnist at Le Monde

182 articles



2



0



A vendre, pour cause de surendettement, splendide aéroport situé en région parisienne sur 6 600 hectares d'un seul tenant, plus dépendances dans le sud de Paris. Vue imprenable sur la Plaine de France. Rendement annuel garanti. Prix à débattre. Contact : Bruno Le Maire au 01-40-04-04-04.

La petite annonce n'apparaîtra pas telle quelle dans le Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises, dit « loi Pacte », qui sera présentée le 2 mai en conseil des ministres. Mais l'idée est là. A l'instar de tous les gouvernements depuis 1986, celui d'Edouard Philippe s'apprête à lancer sa vague de privatisations, dont Aéroports de Paris (ADP) sera la tête de gondole aux côtés de la Française des Jeux, auxquels s'ajoutera un fond de rayon composé de quelques pourcents du capital d'Engie (ex-GDF-Suez).

Le ministre de l'économie explique vouloir dégager « *des moyens financiers pour investir sur les technologies de rupture* ». A Bercy, on sait aussi faire du marketing. Afin ne pas donner l'impression qu'on « vend les bijoux de famille », Bruno Le Maire cherche à « *donner du sens* » à l'opération. Et de ce point de vue, quoi de plus louable que de



Recherche

Essayez Premium
gratuitement

« Communication politique »

Sauf qu'il ne s'agit pas vraiment que le futur soit prometteur, mais qu'il soit simplement un peu moins préoccupant. L'objectif premier étant avant tout de réduire la dette. « *On est clairement dans de la communication politique*, souligne François Ecalle, président du think tank Finances publiques et économie. *Les recettes de l'Etat, qu'il s'agisse d'impôt, d'emprunt ou de privatisation, ne sont pas affectées à des dépenses particulières. C'est le principe d'universalité du budget.* »

En clair, l'argent récolté doit permettre à l'Etat de se redonner des marges de manœuvre pour alimenter un fonds pour l'innovation, doté des 10 milliards que rapporteront ces cessions, ce qui devrait laisser Edouard Philippe loin derrière Lionel Jospin et Edouard Balladur comme « privatiseur » en chef.

Laissons de côté un instant l'idéologie, qui a déjà commencé à se manifester soit pour s'insurger contre cette « *braderie du patrimoine commun* », selon Olivier Faure, le nouveau premier secrétaire du Parti socialiste, soit, au contraire, pour r
 d'un aéroport n'a rien d'une mission de service public. En fait, la ques
 consiste à se demander si la vente d'ADP constitue une bonne affaire r
 puissance publique, mais aussi pour les clients.

A quel prix ?

Pour l'Etat, l'équation est la suivante : grâce à la vente, va-t-il gagner p
 sur la charge de sa dette qu'en continuant à toucher les dividendes vers
 réponse dépend à la fois du prix obtenu, de l'évolution des taux d'intér
 de rendement. Or ces dernières sont relativement garanties. Entre la cre
 aérien et une meilleure valorisation de l'immobilier commercial, le futi
 trop de soucis à se faire, mais l'ancien pourrait avoir beaucoup de regrets.

La fixation du prix de vente s'annonce plus compliquée car il est peu probable que les
 acheteurs se bousculent au portillon. D'abord, en ces temps de patriotisme économique, on
 voit mal l'Etat faire d'un opérateur étranger le premier garde-barrière du pays. Ensuite,
 l'archi-favori, Vinci, a déjà un pied dans la porte grâce aux 3,3 % du capital acquis en 2008
 et aux 4,7 % rachetés en 2013. Une bonne affaire d'ailleurs, pour le groupe de BTP, qui
 devrait l'inciter à persévérer. A ce jour, Vinci a réalisé une plus-value potentielle de
 832 millions et engrangé 107 millions de dividendes. A comparer avec les 593 millions
 encaissés par l'Etat pour la vente des deux tranches.

Pour combien seront cédés les 50 % du capital que celui-ci détient encore ? Tout est une
 question de dosage au sein d'une activité très particulière. ADP est en effet un monopole
 naturel. Les autres aéroports pouvant se substituer à son activité étant trop loin ou trop petits,
 l'entreprise n'a pas de concurrents. Cette situation laisse donc des marges de manœuvre au
 propriétaire pour moduler à sa guise ses tarifs auprès d'une clientèle captive.

Le précédent des autoroutes

Afin de garder un minimum la main, l'Etat a toujours la possibilité de négocier une



Recherche

Essayez Premium
gratuitement

les clients de hausses intempestives des taxes d'aéroport, moins le prix de vente sera élevé.

Au contraire, moins l'acheteur aura de contraintes, plus il sera enclin à payer le prix fort.

Mais voilà, le gouvernement n'a pas toujours été très doué pour négocier le cahier des charges des concessions qu'il accorde. L'exemple de la privatisation totale des autoroutes décidée par Dominique de Villepin est là pour l'illustrer.

Cette opération s'est transformée en véritable aubaine pour les repreneurs, qui ont pu augmenter sensiblement la durée du bail, tout en relevant les tarifs des péages bien au-delà de ce qui avait été anticipé. Sans compter la hausse exponentielle des dividendes, qui a permis aux sociétés privatisées d'encaisser depuis 2006 une quinzaine de milliards, soit l'équivalent de ce qu'avait récolté l'Etat en vendant ses participations. Vinci prenait déjà part au festin. Dès lors, comment s'étonner que les privatisations laissent sceptiques une large majorité de Français, comme l'indique un sondage d'OpinionWay pour *Les Echos*.

Même en admettant que l'Etat ait appris de ses erreurs, restent deux questions. Pourquoi créer ce fonds pour l'innovation, qui devrait générer un rendement annuel de 200 à 300 millions d'euros ? Il s'agit grosso modo du montant des dividendes que l'Etat touche aujourd'hui grâce à ses participations. Ne pourrait-on tout aussi bien consacrer cette somme à l'innovation, sans passer par la case privatisation ?

Seconde interrogation : pourquoi les Etats-Unis et l'Allemagne, qui ne passent pas pour des champions du collectivisme, tiennent-ils à garder leurs grands aéroports dans le giron du public ? Qu'Aéroports de Paris devienne Aéroports de Vinci n'a rien d'une fatalité.

En savoir plus sur http://www.lemonde.fr/idees/article/2018/03/26/qu-aeroports-de-paris-devienne-aeroports-de-vinci-n-a-rien-d-une-fatalite_5276286_3232.html#TIYFYAGwCERFeWFQ.99

Signaler ceci

2 j'aime



0 commentaire



Ajouter un commentaire...



Stéphane LAUER