

Passagers et compagnies

Aéroports de Paris : la privatisation est risquée

Le précédent des sociétés d'autoroutes donne à réfléchir



Augustin de Romanet PDG de ADP

par François Ecalte

La société Aéroports de Paris, tête du groupe ADP, semble particulièrement concernée par les projets de privatisation du gouvernement. Cette privatisation n'aurait un intérêt financier pour l'État que si le prix de cession de ses actions était supérieur à la somme actualisée des dividendes qu'il pourrait recevoir dans le futur en les conservant. Or ADP est une entreprise déjà très rentable, et l'État peut encore espérer une amélioration de cette rentabilité et une forte progression des dividendes qu'il en reçoit grâce à la croissance du trafic aérien, à la progression des ventes dans les commerces des aéroports et aux importantes réserves foncières d'ADP. Il n'est pas sûr que sa privatisation soit une bonne affaire pour l'État.

En outre, ADP est en situation de monopole sur les aéroports de la région parisienne et, si elle était une société privée, pourrait fortement augmenter ses prix et réduire la qualité de ses services au détriment de ses clients, ce qui présente un très gros risque pour le premier d'entre eux : Air France.

"ADP est en situation de monopole sur les aéroports de la région parisienne et, si elle était une société privée, pourrait fortement augmenter ses prix et réduire la qualité de ses services au détriment de ses clients"

Les redevances et les services rendus aux passagers et aux compagnies aériennes devront donc continuer à être régulés par l'État. Les modalités précises de cette régulation, à un horizon le plus lointain possible, devront être connues avant la privatisation, car elles détermineront le prix que les acquéreurs potentiels des actions de l'État accepteront de payer. Les clients d'ADP peuvent craindre que l'intérêt financier de l'État le conduise à fixer des redevances trop élevées ou des services insuffisants pour maximiser ses recettes de privatisation.

Remise en cause du cahier des charges

À supposer que les redevances et services fixés dans le cahier des charges de l'exploitant des aéroports parisiens concilient les intérêts de l'État et des clients d'ADP, encore faudrait-il que l'État s'y tienne dans la durée. Or l'analyse des concessions de services publics et des partenariats public-privé montre que leur cahier des charges est très souvent remis en cause par l'État parce qu'il est incapable de définir des besoins à long terme et demande très vite des services nouveaux ou différents. L'exploitant privé est alors en position de force pour lui faire accepter une hausse de prix substantielle.

Ce risque est très important dans le cas d'ADP, car il sera très difficile de définir les équipements nécessaires à long terme sur des aéroports qui ont une dimension nationale unique et un caractère stratégique.

La privatisation d'ADP risque de suivre, comme déjà celle des sociétés d'autoroute, le scénario suivant : une privatisation qui procure des recettes insuffisantes à l'État parce que le cahier des charges est strict ; des renégociations de ce cahier des charges après la privatisation qui permettent aux actionnaires privés d'ADP d'augmenter les redevances au détriment des passagers et des compagnies aériennes.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalte.

A lire également

Les mauvais états de service de l'Etat actionnaire
La SNCF sous perfusion
Les dernières chroniques de "Mécomptes publics"