

Clin d'œil

Chez Manu la Brocante

Combien pour cette
petite poule aux
œufs d'or?



On fait le point

La privatisation sous la forme d'une concession

Le Parlement a adopté la semaine dernière une loi autorisant la privatisation du groupe Aéroports de Paris et la création d'une concession de 70 ans. Les privatisations ont débuté en France dans les années 1980. Le modèle de la concession est souvent utilisé pour la construction et la gestion des infrastructures de transport.

L'ACTU

Le Parlement a définitivement adopté jeudi dernier le projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises (Pacte). Ce texte supprime l'obligation pour l'État de détenir la majorité du capital d'Aéroports de Paris (ADP), une entreprise spécialisée dans la construction, l'aménagement et l'exploitation de plateformes aéroportuaires. L'État a désormais le droit de céder tout ou partie des 50,6 % du capital qu'il détient au secteur privé et de lui permettre d'exploiter les infrastructures sous la forme d'une concession de 70 ans. Le 6 mars, le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a expliqué qu'une telle privatisation aiderait au « désendettement » de la France et financerait un fonds pour l'innovation. Il a ajouté que le gouvernement souhaitait ainsi « financer les entreprises du XXI^e siècle, l'intelligence artificielle, le stockage des données... Pas celle du XX^e siècle ». Le groupe ADP possède les deux aéroports les plus fréquentés de France, Roissy et Orly, ainsi que celui du Bourget et des participations dans plusieurs aéroports internationaux. En 2018, il a versé à l'État 173 millions d'euros de dividendes.

L'ÉCLAIRAGE

En quoi consiste une privatisation ?

La privatisation est une opération consistant à transférer au secteur privé la propriété de la majeure partie ou de la totalité du capital d'une entreprise publique. En 1962, les économistes américains James Buchanan et Gordon Tullock fondent l'école du choix public, un courant de pensée selon lequel les personnes agissant dans la sphère publique, telles que les responsables politiques et les fonctionnaires, sont mues par leur propre intérêt et non l'intérêt général. Elle préconise donc de privatiser les entreprises publiques pour les soumettre à la concurrence et garantir ainsi une meilleure allocation des ressources. Cette théorie remet en cause la notion d'un État seul capable de pallier les défaillances du marché, défendue par l'économiste John Maynard Keynes (1883-1946). Certaines activités sont cependant peu concurrentielles, comme celle du groupe ADP qui est « dans une situation de monopole pour les transports aériens en provenance et à destination de l'Île-de-France », explique à Brief.eco l'économiste François Ecalte, président de Fipeco, un site d'information sur les finances publiques. Or, poursuit-il, « toute entreprise privée en situation de monopole applique des prix plus élevés tout en offrant une qualité moindre qu'une entreprise en

situation de concurrence. Pour l'éviter, l'État doit donc conserver un rôle de régulateur, ce qui est prévu dans le cas d'ADP ».

Pourquoi le gouvernement choisit-il la forme de la concession ?

La loi Pacte prévoit la privatisation de la société ADP et l'attribution d'une concession de 70 ans sur le foncier et les équipements aéroportuaires d'Île-de-France. Dans le modèle de la concession, l'autorité publique concède à une entreprise privée le droit d'utiliser un équipement ou d'en construire un sur le domaine public, de l'exploiter de manière exclusive pendant une durée prédéterminée et de se rémunérer directement auprès des usagers, à travers des redevances ou des péages. Dans ce montage, l'autorité publique reste le propriétaire du foncier et de l'équipement. Ainsi, dans le cas d'ADP, l'État s'autorise à récupérer les terrains sur lesquels sont installés les aéroports ainsi que les terminaux dans 70 ans. « La concession est très fréquemment utilisée pour les infrastructures de transport, notamment lors de la construction d'un nouvel ouvrage. Le privé prend en charge leur financement, l'autorité publique n'a donc pas à mobiliser les fonds nécessaires pour leur financement et épargne ainsi les contribuables », explique à Brief.eco l'économiste Emmanuelle Auriol, spécialiste des questions de privatisation et de régulation. Le modèle de la concession a par exemple été retenu pour le tunnel sous la Manche, le viaduc de Millau ou encore la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux.

La privatisation est-elle une opération rentable pour l'État ?

En France, tout projet de privatisation doit être examiné par la Commission des participations et des transferts (CPT), une autorité administrative indépendante. Elle a été créée en 1986, lors de la première vague de privatisations (1986-1988) qui a concerné le fabricant de verre Saint-Gobain, la banque Société générale ou encore la chaîne de télévision TF1. La CPT a pour mission de fixer la valeur de la société et de définir un prix minimum de vente. « Pour qu'une privatisation soit rentable, l'État doit vendre ses actions à un prix supérieur à la somme actualisée des dividendes auxquels il va renoncer », explique François Ecalte. En 2006, l'État a concédé à des entreprises privées 7 000 kilomètres d'autoroutes publiques pour 14,8 milliards d'euros. Dans un rapport publié en 2009, la Cour des comptes, une juridiction chargée du contrôle de la dépense publique, a estimé que le montant avait été sous-évalué de près de 10 milliards d'euros. Cette même institution a jugé dans un rapport publié en novembre que les procédures ouvrant au privé le capital des sociétés concessionnaires des aéroports de Toulouse (en 2015) puis de Nice et Lyon (en 2016) ont été « globalement efficaces pour garantir l'intérêt financier de l'État vendeur ».

POUR ALLER PLUS LOIN