

Aéroports de Paris, petite

(Suite de la première page.)

Par deux fois, il aurait même déjà voulu, comme aujourd'hui, privatiser Aéroports de Paris (ADP) – dont l'État reste actionnaire à 50,6 % –, affirme le secrétaire d'État chargé des transports de l'époque, M. Alain Vidalies, dans un ouvrage publié en mars dernier (2). À l'automne 2014, M. Macron aurait proposé d'abaisser la participation de l'État à 25 % dans le cadre de la préparation de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. M. Vidalies réussit alors à remporter l'arbitrage du premier ministre Manuel Valls contre un tel projet. Le ministre de l'économie revient à la charge un an plus tard : « *Le débat sera exactement le même lors d'une réunion ultérieure courant 2015 à l'Élysée. (...) François Hollande retiendra également mes arguments pour rejeter la privatisation souhaitée par Emmanuel Macron et Michel Sapin* », écrit l'ancien secrétaire d'État.

« *Déjà élevée, l'action ADP bondit de 20 % depuis le début de l'année* », note *La Tribune* le 11 mai 2017. Dès l'élection de M. Macron, la presse économique souligne l'impatience des investisseurs, alléchés par la perspective d'une concession de l'exploitation des principaux aéroports français, Roissy-Charles de Gaulle (CDG), Orly et Le Bourget. Parmi les candidats figure le groupe Vinci, déjà actionnaire à 8 % d'ADP et grand bénéficiaire de la privatisation des autoroutes engagée par M. Laurent Fabius en 2002, puis amplifiée par M. Dominique de Villepin en 2005.

À l'Élysée, le projet est suivi par M. Cédric O, ancien trésorier d'En marche ! devenu conseiller du président chargé des participations publiques et de l'économie numérique, puis secrétaire d'État chargé du numérique en mars 2019. Autre proche parmi les proches de M. Macron, le secrétaire général de l'Élysée Alexis Kohler, qui a la haute main sur tous les dossiers industriels, supervise également celui-ci. C'est dire si la privatisation d'ADP, comme celle de la Française des jeux ou d'Engie, fait figure de priorité.

Las ! Le Conseil constitutionnel a validé le 9 mai dernier le lancement par 248 parlementaires de droite et de gauche d'un référendum d'initiative partagée (RIP) sur la reconnaissance du caractère de « *service public national* » des aéroports parisiens (3). Une gifle pour l'exécutif. Les opposants se lancent cependant dans un parcours d'obstacles : ils doivent rassembler 4,7 millions de signatures d'électeurs dans un délai de neuf mois ; ensuite, c'est seulement si la proposition n'a pas été examinée par l'Assemblée nationale et le Sénat dans un délai de six mois que le président de la République doit la soumettre à un référendum.

Six jours après la validation du RIP, la Cour des comptes exprimait les plus fortes réserves sur le financement de l'« *innovation de rupture* » auquel sont censées servir les ressources dégagées par la privatisation d'ADP (4). Elle qualifie le fonds envisagé de « *mécanisme budgétaire complexe et injustifié* » et relève que seuls 250 millions d'euros seront effectivement disponibles annuellement. Dans le projet du gouvernement, les 10 milliards d'euros récoltés à l'issue des privatisations doivent être investis dans un portefeuille de placements, et seuls les intérêts produits par ce fonds pourront être utilisés... La Cour des comptes fustige « *des opérations inutilement compliquées* », s'inquiète d'une dotation « *pas réellement sanctuarisée* » et précise qu'il aurait été plus efficace et plus rapide de prévoir une ligne budgétaire du même montant.

Aujourd'hui, les aéroports parisiens sont la principale porte d'entrée et de sortie pour la France. Dans un marché aérien en forte croissance, ils ont accueilli plus de 107 millions de passagers au cours des douze derniers mois, soit deux fois plus qu'il y a vingt-cinq ans (5). Lancé en 1964, Roissy-CDG (6) en a reçu à lui seul 74 millions. Connecter Paris au monde reste une obsession des gouvernements. En 2007, c'est à Roissy que le président Nicolas Sarkozy avait engagé le débat sur le Grand Paris, refusant que la capitale française « *se laisse distancer par Shanghai, par Londres ou par Dubaï* ». Douze ans plus tard, le groupe ADP prévoit d'investir pas moins de 6 milliards d'euros entre 2021 et 2025 dans ses trois aéroports parisiens. Sur fond d'aménagements du Grand Paris, et dans la perspective des Jeux olympiques de 2024, on trouve ainsi dans les cartons la construction prochaine du terminal 4 à Roissy, pour accueillir entre 30 et 40 millions de passagers supplémentaires, ou le projet CDG Express, un train direct entre l'aéroport et la gare de l'Est.

Alors, pourquoi privatiser un actif aussi stratégique pour l'État (lire l'encadré page 15), devenu un important levier économique ? ADP est actuellement une machine à cash, qui a rapporté à elle seule 173 millions d'euros de dividendes à la collectivité l'an dernier : autant d'argent perdu pour les contribuables en cas de privatisation. D'autant que la croissance du nombre de passagers n'est qu'un des aspects de

cette folie des grandeurs très rentable. En région parisienne, le groupe s'apparente à un État dans l'État : il possède 6 680 hectares de bâtiments, de terrains, de pistes et d'infrastructures, soit l'équivalent des deux tiers du territoire de la ville de Paris. Son président-directeur général (PDG), M. Augustin de Romanet, aime décrire l'aéroport comme « *un hôtel où les gens ne dorment pas* (7) ». ADP parie sur le développement de l'activité commerciale qui prospère au cœur de ses aérogares. En 2018, le versement des loyers de 382 points de vente lui a assuré un chiffre d'affaires de 490 millions d'euros.

Investisseur immobilier à part entière, le groupe possède aussi une réserve foncière de plus de 300 hectares, qui peut lui permettre à terme de doubler les 1,5 million de mètres carrés de bureaux qu'il exploite déjà. « *À l'horizon 2024, le centre d'affaires d'Orly est une alternative extrêmement crédible à la Défense* », se félicitait M. de Romanet début avril devant des analystes financiers, des banquiers et des représentants de fonds réunis non loin des Champs-Élysées. Dans ce contexte, les considérations environnementales ou urbanistiques passent au second plan...

AUX ÉTATS-UNIS, LE CHOIX A ÉTÉ FAIT DE CONSERVER CES ÉQUIPEMENTS SOUS CONTRÔLE PUBLIC

Utilisatrices des installations aéroportuaires en contrepartie de redevances versées à ADP – qu'elles répercutent sur le prix des billets –, les compagnies aériennes sont, elles, vent debout contre la privatisation : « *Il est clair que les investisseurs vont vouloir rentabiliser leurs investissements, et donc, qui en fera les frais ? Les compagnies et les clients* », dénonçait l'année dernière M. Jean-Pierre Sauvage, président du Board of Airlines Representatives (BAR), l'association des représentants des compagnies aériennes en France (8). Dès décembre 2017, M. Jean-Marc Janaillac, alors PDG d'Air France-KLM, exprimait les plus vives réserves : « *En théorie économique, la privatisation des aéroports qui constituent des monopoles naturels n'a rien d'une évidence. Dans la plupart des grands États aéronautiques, et notamment aux États-Unis, le choix a été fait de conserver les aéroports sous contrôle public en raison de leur caractéristique d'infrastructure d'intérêt général au service de l'aménagement du territoire* (9). » Si le gouvernement affirme qu'il contrôlera toujours le niveau des redevances, les compagnies aériennes craignent que la privatisation offre une rente aux actionnaires privés.

Bercy assure que la privatisation se fera « *dans la transparence* », et non dans le cadre d'une opération de gré à gré, comme cela a été envisagé un temps. Elle apparaît pourtant totalement hors norme, avec un schéma d'une rare opacité. Plusieurs aspects troublent particulièrement : choix d'une concession alors que les équipements existent déjà et que l'essentiel des investissements est acquis ; durée très longue, soixante-dix ans ; indemnisation de près de 1 milliard d'euros pour les actionnaires minoritaires – dont Vinci – au prétexte qu'ADP, dont ils sont propriétaires sans limitation, ne sera plus que concessionnaire pour une durée déterminée ; enfin, la restitution des biens à l'État en fin de concession fera l'objet d'un dédommagement surprenant pour une partie des actifs et selon un calcul des plus nébuleux (10). Autant dire que, une fois la mécanique enclenchée, tout retour en arrière sera difficile et ruineux pour l'État, même en fin de contrat...

Pour mener à bien ce projet, le PDG du groupe aéroportuaire a toute la confiance de l'Élysée. Haut fonctionnaire issu de la direction du budget à Bercy – où il a fait la connaissance de M. Michel Charasse, l'un des « *visiteurs du soir* » du président Macron –, M. de Romanet multiplie les postes dans les cabinets ministériels sous M. Jacques Chirac. Il a notamment travaillé pour le ministre des finances Jean Arthuis, l'un des premiers soutiens de droite de M. Macron, en 2016. Puis il a été directeur du cabinet adjoint du premier ministre Jean-Pierre Raffarin, et enfin secrétaire général adjoint de l'Élysée en 2005. Ce chiraquien historique a dirigé la Caisse des dépôts, avant d'être nommé en 2012 à la tête d'ADP par M. Hollande... sur les conseils de Mme Bernadette Chirac, dont il est proche.

Ce curriculum vitae très politique amène ce transfuge de la haute fonction publique dans le monde des affaires à se rapprocher de M. Macron dès sa victoire. Il est l'un des rares à le rencontrer la semaine précédant son investiture. Autres preuves de la confiance que le jeune chef de l'État lui accorde : il est nommé en décembre 2017 président du conseil d'administration du domaine de Chambord – un honneur de la part d'un chef d'État qui souhaite rétablir les chasses présidentielles – et devient en juillet 2018 président de Paris Europlace, l'association chargée de promouvoir la place financière parisienne, un poste particulièrement stratégique en plein Brexit.



PHOTOGRAPHIE : WAN MUZJIN - AIR DE PARIS PARIS

ELIZA DOUGLAS. – « Who »

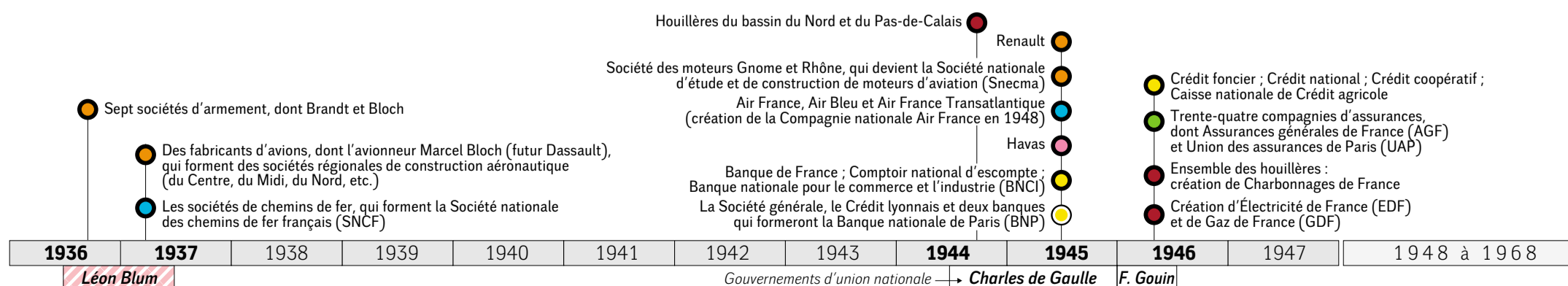
Dans ce dossier de privatisation, de nombreux réseaux sont à la manœuvre. Notamment ceux de la Caisse des dépôts, bras armé financier de l'État, que M. Macron connaît bien. Son ami Antoine Gosset-Grainville, inspecteur des finances et ancien directeur du cabinet adjoint de M. François Fillon à Matignon, en fut le directeur adjoint de 2010 à 2013. Son mentor Jean-Pierre Jouyet, grand manitou de

(2) Alain Vidalies, *Ministre sous François Hollande, Les Dossiers d'Aquitaine*, coll. « Témoignages vivants », Bordeaux, 2019.
 (3) « Décision n° 2019-1 RIP », Conseil constitutionnel, Paris, 9 mai 2019.
 (4) « Le budget de l'État en 2018 (résultats et gestion) », Cour des comptes, Paris, 15 mai 2019.
 (5) Selon les données fournies par le groupe, www.parisaeroport.fr
 (6) Lire « Dans les rouages d'un grand aéroport », *Le Monde diplomatique*, novembre 2009.
 (7) Gilles Guillaume, « ADP se transforme pour séduire les investisseurs », Reuters, 5 avril 2019.
 (8) Romain Pommier, « Privatisation d'ADP : "Les compagnies et les clients risquent d'en faire les frais..." », *Tour Mag*, 11 mars 2018, www.tourmag.com
 (9) Jean-Marc Janaillac, « "Une privatisation de Paris Aéroport ne saurait simplement se concevoir dans une logique budgétaire" », *Le Monde*, 7 décembre 2017.
 (10) Article 44 de la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises, adoptée en lecture définitive par l'Assemblée nationale le 11 avril 2019.

Nationalisations et privatisations en France

Nationalisation ● Totale ○ Partielle **Privatisation** ◆ Totale ◇ Partielle **Grands secteurs** ■ Banques, finance ■ Assurances ■ Industrie ■ Transports ■ Énergie, mines ■ Communication □ Autre **Orientation politique du gouvernement** ▨ Gauche ▩ Centre droit ▪ Droite

Principales opérations mises en œuvre depuis 1936. La part de l'État est mentionnée entre parenthèses.



Les concessions entre amis



Is Wise» (Qui est sage), 2017

Bercy, où elle a été nommée cheffe de cabinet de M^{me} Agnès Pannier-Runacher, nouvelle secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie Bruno Le Maire. Cette dernière, inconnue du grand public, est l'un des discrets piliers de LRM. Référente du mouvement dans le 16^e arrondissement de Paris, cette inspectrice des finances passée par l'École des hautes études commerciales de Paris (HEC) connaît très bien M. Kohler, tous deux étant issus de la promotion Averoës de l'École nationale d'administration (ENA). De 2006 à 2008, elle fut directrice adjointe des finances et de la stratégie du groupe Caisse des dépôts...

Veut-on brouiller les pistes à l'Élysée ? Des indiscretions habilement distillées dans la presse laissent penser que la candidature de Vinci au rachat d'ADP n'aurait plus les faveurs du président. Le groupe du bâtiment et travaux publics (BTP) réclame des centaines de millions d'euros pour l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, dont il était le concessionnaire. À peine la procédure de RIP enclenchée, il prenait le contrôle de l'aéroport londonien de Gatwick pour 3,2 milliards d'euros...

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL PRIÉ DE REVENIR SUR SA VALIDATION DU RÉFÉRENDUM

Selon plusieurs articles du *Canard enchaîné*, l'Élysée aurait poussé un projet alternatif porté par le fonds d'investissement français Ardian, associé à plusieurs départements d'Île-de-France. « *Nous mettrons 1 milliard, et Ardian les 5 autres, dont un emprunt de 2 à 3 milliards* », assurait ainsi M. Patrick Devedjian, président du conseil départemental des Hauts-de-Seine (12). Un tel choix relancerait les soupçons de conflit d'intérêts. M. Emmanuel Miquel, conseiller entreprise, attractivité et export à l'Élysée de juin 2017 à mars 2019, membre de l'équipe financière du candidat Macron lors de la campagne électorale, fut auparavant conseiller-cadre chez Ardian et vient d'y revenir. Chez Ardian, le service de communication nous assure que « *M. Emmanuel Miquel n'a jamais fait partie de l'équipe infrastructures en charge des dossiers d'investissement dans les aéroports* », et qu'à l'Élysée il

« *n'avait pas la compétence sur les participations de l'État, qui étaient suivies par M. Cédric O. Il ne suivait donc pas le dossier ADP et n'avait aucune information privilégiée sur le sujet* ». En outre, de février 2015 à juillet 2018, Ardian contrôlait la société de courtage Siaci Saint Honoré, qui a apporté une aide décisive dans la garantie des prêts bancaires accordés au candidat à la présidentielle pour 8 millions d'euros afin de boucler le financement de sa campagne.

L'entêtement du gouvernement et de l'Élysée étonne. On retrouve cette obstination dans la vente partielle de l'aéroport Toulouse-Blagnac, portée dès 2014 par un certain M. Macron, ministre de l'économie. En distribuant 100 % du bénéfice en dividendes et en piochant dans les réserves financières de l'aéroport avant de remettre en vente sa participation, l'acheteur chinois Casil avait montré son peu d'intérêt pour l'avenir du site. Le 16 avril dernier, la cour administrative d'appel de Paris offrait une voie de sortie en annulant la procédure de privatisation, jugée irrégulière. Mais, plutôt que de la saisir, l'Agence des participations de l'État a annoncé début mai qu'elle allait se pourvoir en cassation devant le Conseil d'État...

Dans les jours qui ont suivi la validation du RIP, le pouvoir a mis le Conseil constitutionnel sous pression, dans l'espoir qu'il fasse marche arrière et interrompe le processus à l'occasion de l'examen de la loi Pacte. Le 16 mai, le juge suprême a certes autorisé la privatisation et validé la nouvelle loi en considérant qu'ADP ne représentait pas un « *monopole de fait* » protégé par la Constitution (13). Mais cela ne rend en rien caduque la validation du RIP, qui donne le dernier mot aux électeurs. Si les Français ne veulent pas de cette privatisation, il leur appartiendra de se mobiliser par pétition, puis de dire par voie de référendum que les aéroports de Paris revêtent le caractère d'un service public national.

MARC ENDEWELD.

(11) Chargé de mission à la présidence de la République, M. Alexandre Benalla a été identifié le 18 juillet 2018 par le quotidien *Le Monde* sur une vidéo tournée le 1^{er} mai où il apparaissait en train de molester des manifestants à Paris.

(12) *Le Canard enchaîné*, Paris, 13 mars, 27 mars et 3 avril 2019.

(13) « *Décision n° 2019-781 DC* », Conseil constitutionnel, 16 mai 2019.

Un actif stratégique pour l'État français

TOUT UN SYMBOLE : en octobre 1945, L'Aéroport de Paris (la future société anonyme ADP) est créé sous la forme d'un établissement public autonome par une ordonnance du gouvernement provisoire. Équipements stratégiques, les aéroports ont toujours été au centre de l'attention du pouvoir, qui y place d'anciens militaires ou d'anciens agents du renseignement. En 1960, le général de Gaulle choisit ainsi de nommer à la tête de l'établissement Pierre Boursicot, qui fut directeur du service de documentation extérieure et de contre-espionnage (Sdece) de 1951 et 1957. En 1983, Pierre Marion passe directement de la tête de la direction générale de la sécurité extérieure (DGSE) – qui vient de succéder au Sdece – à celle d'ADP. Plus récemment, en 2015, le préfet Alain Zabulon a quitté son poste de coordinateur du renseignement à l'Élysée pour devenir directeur de la sûreté du groupe aéroportuaire, qui mise de plus en plus sur son développement international.

Scène révélatrice, le 25 juin 2012 à Beyrouth : l'ambassadeur de France Patrice Paoli remet les insignes de chevalier de la Légion d'honneur à l'un des principaux collaborateurs du groupe au Proche-Orient. Le diplomate félicite M. Roger Samaha, « *relais particulièrement efficace et loyal* » de la France, pour avoir contribué à la signature des grands contrats d'ADP, de Dubaï à Abou Dhabi en passant par le Qatar, l'Arabie saoudite, Oman ou encore Bahreïn, « *totalisant un chiffre d'affaires de 265 millions d'euros sur la seule période 2004-2010* ». La filiale internationale du groupe se développe en symbiose avec la diplomatie française. « *C'est un des nids de la DGSE* », s'amuse M. Yves Bonnet, à la tête de la direction de la sécurité du territoire (DST) de 1982 à 1985 (1).

Transformé en société anonyme en 2005, puis introduit en Bourse l'année suivante, le groupe ADP revendique aujourd'hui le rang de numéro un mondial, avec 281 millions de passagers accueillis sur vingt-cinq plates-formes. À travers sa filiale ADP

International, il prend des participations dans de nombreux aéroports et en gère d'autres dans le monde entier. Espérant élargir ses zones de prospection, le groupe a aussi fait discrètement l'acquisition, en juillet 2018, de Merchant Aviation, un cabinet de conseil aéroportuaire établi dans le New Jersey, prenant le risque de placer de fait l'ensemble du groupe ADP sous le coup des lois américaines de lutte contre la corruption.

Pépète recelant les précieux savoir-faire du groupe aéroportuaire, ADP Ingénierie (ADPI) effectue des études et construit des infrastructures sur tout le globe, notamment au Proche-Orient, dans des pays stratégiques. Son histoire récente comporte de nombreux secrets, dont certains intéressent la justice. En 2018, le parquet national financier a ouvert une enquête préliminaire à la suite d'accusations d'anciens collaborateurs évoquant des malversations. « *ADPI collabore bien entendu pleinement à l'enquête menée par les autorités de police, et se réserve le droit de se constituer partie civile afin d'être indemnisée du préjudice qu'elle aurait subi du fait d'infractions qui auraient été commises* », nous déclare le service de communication du groupe. D'autres interrogations portent sur des soupçons de corruption visant trois contrats remportés en juillet 2007, en pleine lune de miel entre M. Nicolas Sarkozy et Mouammar Kadhafi, le « *Guide* » libyen alors invité en grande pompe à Paris (2). Ces contrats, qui n'ont pu être exécutés du fait de la guerre en 2011, concernaient la conception des aéroports de Benghazi, de Sebha et de Tripoli.

M. E.

(1) Étienne Girard, « *Corruption, embargo violé en Iran... les dossiers noirs d'Aéroports de Paris* », *Marianne*, Paris, 22 mars 2018.

(2) Clément Fayol et Marc Leplongeon, « *ADP poursuivi par un fantôme libyen* », *Le Point*, Paris, 6 mars 2019.

l'inspection des finances, y avait été nommé directeur général en 2012 par M. Hollande, pour remplacer... M. de Romanet. Ce n'est pas tout : depuis 2015, le directeur de l'immobilier d'ADP est M. Serge Grzybowski, qui a été durant plus de sept ans PDG d'Icade, la filiale immobilière de la Caisse des dépôts.

D'autres acteurs du dossier se trouvent au cœur des réseaux de La République en marche (LRM). Au Parlement, ce projet de privatisation est inscrit dans la loi Pacte – pour « *plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises* » –, officiellement destinée à dynamiser la croissance française... Son rapporteur général n'est autre que le député LRM Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. L'année dernière, il travaillait sur le dossier ADP avec l'aide d'une collaboratrice parlementaire, M^{me} Aigline de Ginestous, ancienne de la banque Rothschild qui a participé à la collecte de fonds de la campagne présidentielle de M. Macron. En septembre 2018, celle-ci confiait lors d'un dîner mondain à la Pizzeria Popolare, dans le 2^e arrondissement de Paris : « *Heureusement, il y a eu l'affaire Benalla* (11). *On craignait que la procédure d'indemnisation que nous avons prévue pour la privatisation d'ADP soulève des oppositions. En fait, les députés ont à peine regardé. Tout est passé sans problème.* » Depuis octobre, M^{me} de Ginestous suit le dossier de la privatisation à

