

Pourquoi privatiser un monopole ?

La loi organisant la privatisation d'ADP (Aéroports de Paris) aurait dû passer début avril, devant le Parlement, comme une lettre à la poste, pendant que les médias étaient occupés par le « grand débat national » sur les réponses à apporter aux revendications des Gilets jaunes. C'était sans compter sur le réveil d'une partie de la majorité présidentielle qui commença à poser des questions sur le pourquoi et le comment d'une opération qui rappelait étrangement la privatisation des autoroutes, déjà largement réalisée au bénéfice de Vinci, qui avait laissé la mauvaise impression que l'on sait et qui est toujours bien présente dans l'opinion publique.

Il ne s'agissait d'ailleurs même pas d'un texte consacré aux privatisations, mais d'un projet fourre-tout de 408 pages, consacré au bon développement des entreprises privées et à la promotion de l'esprit entrepreneurial : le projet de loi Pacte (pour « Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises ») qui, jusque-là, avait surtout suscité une action de lobbying des commissaires aux comptes qui n'avaient guère apprécié que leur rôle de surveillance interne de la gestion comptable des entreprises y soit amoindri.

Les pages consacrées à trois nouvelles privatisations, celles de La Française des jeux, d'Aéroport de Paris et de Engie (né en 2008 de la fusion de Suez et de Gaz de France), n'y étaient pas plus nombreuses que celles consacrées à la réforme des programmes scolaires et à la visite de chefs d'entreprises dans les collèges en classe de troisième...

Il est donc intéressant d'observer que la privatisation d'ADP, dès l'origine, ne se place pas sur le terrain de l'efficacité économique, mais bien sur celui de l'idéologie puisque le projet Pacte « relatif à la croissance et à la transformation des entreprises » vise, selon l'exposé des motifs, « à relever un défi majeur, celui de la croissance des entreprises, à toute phase de leur développement, pour renouer avec l'esprit de conquête économique » mais aussi « à pro-

mouvoir l'entrepreneuriat dans l'enseignement ».

Est-il raisonnable de prétendre par la suite que la privatisation d'ADP puisse constituer « une ouverture à la concurrence » alors qu'il s'agit de commencer par verrouiller le monopole existant : la privatisation ne consiste pas dans la vente d'un aéroport parisien, par exemple Orly, pendant que Roissy ou Le Bourget serait vendu à d'autres opérateurs, comme cela a été fait à Londres, où a été maintenue une certaine forme de concurrence, mais bien de céder l'ensemble des fonctions aéroportuaires parisiennes à un même opérateur (Vinci en l'occurrence, puisque tout se passe comme si le bénéficiaire avait été désigné avant même le vote de la loi).

Ces fonctions sont nécessairement appelées à se développer et à se transformer au cours des 70 années que doit durer la concession, en multipliant les interactions avec le développement et l'aménagement de l'ensemble de l'agglomération parisienne.

Le fonctionnement d'un aéroport n'est pas neutre sur son environnement. Ce sont d'anciens villages, situés en zones de bruit, qui ont été entièrement rayés de la carte. Qui négociera, avec les autorités locales, le nombre et les horaires des vols, les compensations ? Qui tranchera ? Car un aéroport ce ne sont pas seulement des zones de bruit, ce sont aussi des zones d'attractivité économique, de nouvelles dessertes avec de formidables plus-values foncières potentielles.

Or, ADP détiendrait 8600 hectares en Île-de-France, une surface inférieure mais comparable à celle de la ville de Paris intra-périphérique. Le groupe Vinci doit-il également recevoir pour 70 ans, la charge de l'aménagement de la banlieue parisienne : cela ne manquerait pas de susciter des vocations d'entrepreneurs dans les classes de troisième des quartiers difficiles.

D'ailleurs, on ne va pas en rester là. Une petite musique se fait entendre avec de plus en plus d'insistance dans certains médias : l'État n'a plus les moyens d'entretenir

aussi bien les autoroutes publiques, que les concessionnaires ne le font sur les tronçons privatisés. Ne faudrait-il donc pas mieux étendre la gestion privative des autoroutes à l'ensemble du réseau autoroutier ?

D'ailleurs, pourquoi s'arrêter aux autoroutes. Beaucoup de routes nationales ont besoin de travaux que, faute de moyens, l'État tarde malheureusement à réaliser. Selon un audit réalisé l'an passé, 17 % des 12000 kilomètres de routes entretenues par l'État ont besoin de travaux urgents et 36 % sont « moyennement endommagées ». La cause : « des décennies de sous-investissement ». Dès lors, pourquoi ne pas imaginer un système de concessions forfaitaires des travaux à des entreprises spécialisées, sans passer nécessairement par des systèmes de péage, toujours impopulaires.

Par ailleurs, une loi votée en 2018 va permettre aux régions de lancer des appels d'offres pour mettre de nouveaux opérateurs en concurrence avec la SNCF pour prendre en charge leurs lignes de TER. Actuellement optionnelle, cette mise en concurrence deviendra obligatoire en 2023. C'est la région des Hauts-de-France qui a été la première à passer aux actes... mais la SNCF refuserait pour l'instant de donner à son compétiteur, les données techniques qu'elle détient sur le réseau qu'elle exploite...

Joseph Comby