

Aéroport de Toulouse privatisé: le scandale rebondit avec Eiffage

PAR LAURENT MAUDUIT
ARTICLE PUBLIÉ LE JEUDI 12 DÉCEMBRE 2019

L'Autorité de la concurrence a autorisé le groupe Eiffage à racheter la participation de 49,9 % de la société chinoise Casil dans la société gestionnaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Selon nos informations, l'État a secrètement reconduit le pacte d'actionnaires, permettant au vendeur de faire une plus-value et à l'acquéreur de détenir tous les pouvoirs.

Décidément, la privatisation de la société Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB), organisée par Emmanuel Macron du temps où il était ministre de l'économie, n'est qu'une suite ininterrompue de scandales. Et le dernier épisode en date n'est pas des moindres. L'Autorité de la concurrence vient d'autoriser le groupe Eiffage à racheter la participation de 49,9 % de la société chinoise Casil dans ATB. Et d'après nos informations, l'État a secrètement reconduit le pacte d'actionnaires qu'il avait conclu initialement avec Casil, qui va maintenant jouer au profit du groupe de concessions et de travaux publics Eiffage. Ce qui permet au vendeur de faire une immense plus-value au détriment de l'intérêt général et à l'acquéreur de détenir tous les pouvoirs de la société, alors qu'il n'est qu'un actionnaire minoritaire.

L'opération symbolise jusqu'à la caricature tous les défauts des privatisations des biens publics pilotées par Emmanuel Macron, d'abord comme ministre de l'économie, ensuite comme chef de l'État. Affairisme, spéculations, mensonges publics, pactes secrets avec les puissances d'argent, mépris de l'intérêt général : l'histoire de cette opération financière conduite au détriment des collectivités locales et des citoyens montre une réalité qu'il faut bien appeler par son nom, le capitalisme de l'ombre.

C'est l'Autorité de la concurrence qui est à l'origine de ce nouveau rebondissement. **Le Conseil d'État a en effet récemment validé la privatisation d'ATB**, annulant un arrêt strictement opposé rendu le 16

avril dernier par la cour administrative d'appel, **laquelle avait annulé la privatisation** au motif que la procédure n'avait pas été régulière.

Du même coup, le groupe Eiffage qui avait fait une offre de reprise à la société chinoise Casil pour lui racheter les 49,9 % qu'elle détient dans ATB, mais à la condition suspensive que la justice valide la privatisation, a maintenu sa proposition de rachat. C'est donc celle-ci que l'Autorité de la concurrence a examinée et à laquelle elle a donné, ce jeudi 12 décembre, son feu vert.

Par un communiqué de presse, l'Autorité de la concurrence « a autorisé le rachat » et dit ne pas avoir « *identifié de problèmes de concurrence susceptibles de survenir à l'issue de l'opération* ».

Laissons de côté pour l'instant ce dernier constat – qui paraît pour le moins discutable. Et arrêtons-nous d'abord sur le détail de l'opération. Ainsi donc, le groupe de concession et de travaux publics Eiffage obtient le feu vert pour acquérir les 49,9 % d'ATB, les autres actionnaires étant l'État (10,1%), la Région, le département et la ville de Toulouse détenant le solde, soit 40 %. Mais à quel prix le groupe Eiffage a-t-il acheté les parts de Casil ? Et de quels droits le nouvel actionnaire va-t-il disposer au sein de la société ? Bien qu'actionnaire minoritaire, sera-t-il aux commandes de la société ? En fait, toutes ces questions sont liées et trouvent leur réponse dans la genèse de ce scandale.

On se souvient en effet que lors de la cession des parts de l'État dans ATB pour 308 millions d'euros, Emmanuel Macron, à l'époque ministre de l'économie, avait donné sa parole: « *Il ne s'agit pas d'une privatisation mais bien d'une ouverture de capital dans laquelle les collectivités locales et l'État restent majoritaires avec 50,01 % du capital* », avait-il déclaré le 4 décembre 2014, dans **un entretien à La Dépêche**. Or, Mediapart a apporté à l'époque la preuve qu'il s'agissait d'un mensonge. L'État n'a en effet pas passé un pacte d'actionnaires avec les collectivités publiques, avec lesquelles il contrôlait 50,1% d'ATB. Mais, secrètement, c'est avec l'investisseur chinois

qu'il a conclu ce pacte, lui offrant les pleins pouvoirs au sein de cette société. **Mediapart a en effet dévoilé ce pacte d'actionnaires secret.**

Pour mémoire, voici quelques extraits du pacte révélé par Mediapart :

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

D'immenses oligopoles à l'affût

Le point « 2.1.3 » du pacte précisait ainsi que « *l'État s'engage à voter en faveur des candidats à la fonction de membres du conseil de surveillance présentés par l'Acquéreur, de telle sorte que l'Acquéreur dispose de six représentants au Conseil de surveillance* ».

Mais il y a encore plus grave que cela. Au point « 2.2.2 », l'État donnait la garantie quasi formelle à l'investisseur chinois, aussi minoritaire qu'il soit, qu'il pourrait décider strictement ce qu'il veut et que la puissance publique française ne se mettrait jamais en travers de ses visées. C'était consigné noir sur blanc : « *L'État s'engage d'ores et déjà à ne pas faire obstacle à l'adoption des décisions prises en conformité avec le projet industriel tel que développé par l'Acquéreur dans son Offre et notamment les investissements et budgets conformes avec les lignes directrices de cette Offre.* »

Grâce à ce pacte d'actionnaires scandaleux, les investisseurs chinois ont donc eu les mains libres pour faire ce qu'ils voulaient de la société ATB, avec l'assurance que les deux administrateurs représentant l'Agence des participations de l'État (APE) voteraient toutes leurs décisions. Et ils en ont profité : se comportant comme un fonds d'investissement rapace, ils ont pillé aussitôt les réserves de l'entreprise, accumulées pour financer les investissements futurs, en se servant des dividendes à couper le souffle. Casil demande ainsi dès 2016 la redistribution en dividende de 40 millions d'euros alors que le résultat est d'un peu plus de 10 millions d'euros et que l'usage antérieur était de ne distribuer que la moitié du résultat (ce qui avait conduit à la constitution de réserves qui étaient de 67 millions

d'euros fin 2015). Compte tenu de la forte opposition des autres actionnaires, le dividende est finalement fixé à 20 millions en 2016 (5 millions de résultat de l'exercice 2015 et 15 millions prélevés sur les réserves) et à 7,85 millions en 2017, dont 1,5 million pris sur les réserves.

Puis, sans le moindre scrupule, **les actionnaires de l'aéroport votent quelques mois plus tard, le 5 novembre 2019, une résolution** prévoyant de distribuer une nouvelle fois l'intégralité du résultat net annuel de 2018 sous forme de dividendes, soit 16,2 millions d'euros complémentaires. Et conformément au pacte d'actionnaires, les deux représentants de l'État siégeant au conseil de surveillance votent la disposition, histoire de ne pas créer d'incident diplomatique alors que le jour même Emmanuel Macron est en Chine pour un voyage officiel.



© Gyrostat (Wikimedia, CC-BY-SA 4.0)

Choisi par Emmanuel Macron, l'actionnaire chinois est donc un prédateur, qui cherche à piller les trésors de l'entreprise. Et il en apporte une autre preuve : en janvier 2019, soit quatre ans à peine après avoir acquis 49,9 % de la SATB pour 308 millions d'euros, et tout juste après avoir siphonné 30 millions d'euros dans la trésorerie de l'entreprise – et 16 millions de plus quelques mois plus tard –, l'investisseur chinois annonce qu'il souhaite revendre sa participation pour... 500 millions d'euros ! On apprend même que c'est la banque Lazard, dirigée à l'époque par Matthieu Pigasse (co-actionnaire du groupe *Le Monde*), qui est à la manœuvre pour l'aider à réaliser cette formidable culbute financière.

Quand le projet de cession est connu, début 2019, on est alors en droit de penser que ce scandale a deux facettes : d'abord cela suggère, si l'opération se fait à ce prix, que l'APE, dirigée par Martin Vial, le conjoint de la ministre des armées Florence Parly,

a bradé en 2014 un patrimoine public, permettant à l'acquéreur de faire une plus-value quatre ans plus tard sur le dos des citoyens. Cela suggère ensuite que l'État s'autorise à vendre des biens publics sans se soucier que les acquéreurs puissent faire ensuite ce que bon leur semble de ce bien. Le cahier des charges de la privatisation autorisait-il l'acquéreur à revendre sa participation aussi vite, dans une logique de spéculation financière et au mépris de la logique industrielle ?

Mais avec le recul, maintenant que l'Autorité de la concurrence a donné son feu vert à la vente des parts de Casil, le scandale rebondit de nouveau et soulève une cascade d'interrogations, plus sulfureuses les unes que les autres.

Première interrogation : le groupe Eiffage va-t-il être lié à l'État par le même pacte d'actionnaires que celui dont profitaient les investisseurs chinois ? Interrogé par Mediapart, l'Autorité de la concurrence nous a fait savoir que c'est bien ainsi que les choses ont été décidées. Une assurance qui est très choquante pour d'innombrables raisons.

Primo, après s'être si mal comporté, l'État avait une opportunité de faire amende honorable en passant un pacte d'actionnaires avec les autres collectivités publiques, et reprendre ainsi les commandes de l'entreprise. Or, l'APE a décidé de n'en rien faire, et choisi d'offrir celles-ci à Eiffage, même si le groupe n'est qu'un actionnaire minoritaire. Le comportement de l'APE n'est pas seulement déplorable ; il est aussi très cavalier puisque, selon nos informations, l'APE n'a pas même pris soin d'en informer les collectivités publiques concernées, actionnaires de l'entreprise. Nous avons cherché à joindre l'APE, sans réponse.

Deuzio, la reconduction du pacte d'actionnaires soulève une autre grave question : même si l'on ne sait pas si Casil est parvenu à vendre ses parts pour 500 millions d'euros – le groupe Eiffage n'a pas voulu répondre à nos questions –, il coule de source que la reconduction du pacte d'actionnaires offrant à Eiffage le contrôle majoritaire de la société gestionnaire de l'aéroport a contribué à gonfler le prix de vente. Après avoir siphonné la trésorerie d'ATB, les investisseurs

chinois ont-ils, de surcroît, été aidés par l'APE à réaliser une plus-value de 192 millions d'euros ? La question est grave mais reste pour l'instant sans réponse.

Tertio, l'État a donc décidé de conclure secrètement un pacte d'actionnaires avec Eiffage, qui se substitue à Casil pour prendre les commandes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Or, ce changement pose aussi une cascade de questions. Car les grandes sociétés concessionnaires d'autoroutes (Eiffage, Vinci, Sanef...) prennent progressivement le contrôle de tous les grands aéroports. Eiffage, qui a pris le contrôle des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), sera concessionnaire de l'aéroport de Lille-Lesquin à compter du 1^{er} janvier 2020. Eiffage est aussi l'actionnaire majoritaire de Aéroport Marseille Provence. On assiste donc autour de ces quelques géants à la constitution d'immenses oligopoles alliant concessions autoroutières et concessions aéroportuaires.

L'ombre d'Élisabeth Borne

Ces oligopoles sont même encore plus vastes que cela puisque tous ces concessionnaires sont aussi des groupes immenses de travaux publics ; et ce sont les mêmes qui remportent les appels d'offres, par exemple pour la construction des lignes à grande vitesse (LGV). La ligne Paris-Le Mans a par exemple été construite par Eiffage, du temps où l'actuelle ministre des transports, Élisabeth Borne, y travaillait.

On est donc enclin à se poser une autre question : comme le gouvernement a décidé de faire une exception au gel de la construction des grandes infrastructures ferroviaires en acceptant la construction d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, qui sera choisi pour réaliser cet immense marché ? Si l'interrogation est légitime, c'est que l'on bute, dans toutes ces histoires, sur un capitalisme

consanguin, où l'État ne cesse d'avantager des puissances d'argent qui sont toujours les mêmes. Et on retrouve aussi souvent les mêmes personnages.



L'aéroport de Lille-Lesquin, dont Eiffage vient aussi d'obtenir la concession. © Olivier Cleynen

Dans une enquête publiée en début d'année sur **les dessous des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes**, c'est ce que relevait déjà Martine Orange, dans Mediapart. « Lors de l'élaboration de l'accord de 2015, *Élisabeth Borne*, alors directrice de cabinet de *Ségolène Royal*, ministre de l'environnement, mais ayant aussi en charge le secrétariat aux transports, a été activement associée aux discussions. L'ennui est que *Élisabeth Borne*, avant d'avoir été à la mairie de Paris et à la RATP, a été aussi directrice des concessions d'Eiffage en 2007-2008. C'est l'époque où la Sanef, filiale d'Eiffage présidée par *Alain Minc*, discute des contrats de plan avec l'État, à la suite de la privatisation de 2006. La filialisation suffit-elle à constituer une muraille de Chine infranchissable avec sa société-mère, quand on comprend l'importance qu'ont les concessions autoroutières sur les résultats des groupes ? *Élisabeth Borne* n'a-t-elle jamais été au courant des discussions sur le sujet ? En tout cas, en tant que directrice de cabinet de *Ségolène Royal*, elle semble ne s'être jamais déportée quand les discussions avec les SCA ont eu lieu. Elle a même signé, en tant que ministre des transports, **un des avenants au contrat de concession de la Sanef en 2018. En octobre 2018, des concurrents d'Eiffage ont fini par s'émouvoir de la curieuse situation dans laquelle se trouve *Élisabeth Borne*, dénonçant un possible conflit d'intérêts dans l'attribution de la future autoroute A79. La ministre des transports a répliqué en expliquant qu'il n'y avait aucun conflit d'intérêts, le projet sur lequel elle avait à se prononcer n'existant pas à l'époque où elle travaillait chez**

Eiffage. Mais peut-elle en dire autant sur la Sanef ? A-t-elle soumis le dossier à la réflexion de la commission de déontologie ? Mais il est vrai que la notion de conflit d'intérêts est assez subalterne dans la haute fonction publique, désormais. »

C'est donc dans le même marigot, avec les mêmes acteurs que l'on évolue dans ce dossier de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Qu'importe le souci environnemental et celui des nuisances sonores ! Qu'importe l'intérêt économique de la région ! C'est l'affairisme qui commande, dans un jeu d'intérêts où tout est caché aux citoyens et où l'intérêt public ne compte pas...

Dans un communiqué de presse publié jeudi en fin de journée, la Chambre de commerce, la Région, le département et la ville de Toulouse, qui ensemble contrôlent 40 % du capital de l'aéroport, ne s'intéressent pas à ces aspects de l'histoire mais ne sont pas mécontents, visiblement, que l'actionnaire chinois s'en aille. Les présidents de ces quatre institutions font ces constats : « Depuis 2015, nous n'avons eu de cesse de tenter de préserver le capital et la pérennité de l'infrastructure, face à la gestion strictement mercantile d'un actionnariat uniquement guidé par l'appât d'un gain immédiat. »

Et ils ajoutent : « La cession de ses parts par Casil Europe devra permettre de mettre en place une nouvelle politique en matière de gouvernance, de distribution de dividendes et d'investissements, dans des perspectives de long terme. Cette infrastructure indispensable au développement économique doit être pilotée dans le respect du territoire et de ses habitants. Par ailleurs, nous réitérons notre volonté de conserver à la SATB un actionnariat majoritaire de long terme et demandons à l'État de renoncer définitivement à vendre ses 10,01 %. Nous réaffirmons la nécessité d'une gestion majoritaire concertée avec les actionnaires publics de l'aéroport, qui seule permet de garantir la stabilité et l'avenir de cet équipement majeur pour notre territoire. »

Une « gestion majoritaire concertée avec les actionnaires publics de l'aéroport » : c'est précisément ce que l'État vient encore de refuser.

De son côté, le Collectif unitaire contre la privatisation de l'aéroport a aussi publié un communiqué () pour dire son indignation. « Casil Europe va pouvoir réaliser un confortable bénéfice sur le dos des contribuables, grâce à la complicité de l'État. On parle d'environ 200 millions de plus que le prix d'achat en 2014 ! Mais une autre question se

pose, l'État reconduit-il son pacte d'actionnaire avec Eiffage du même type que celui qui le liait à Casil Europe ? Si c'est le cas, l'État laisserait la gestion à un groupe qui n'a quasi aucune expérience en matière de gestion d'aéroport et qui est un des plus grands bénéficiaires des marchés publics en France. Mais en est-on à un scandale près pour l'aéroport de Toulouse ? »

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.