

La scandaleuse privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

28 novembre 2014 | Par [Laurent Mauduit](#) - Mediapart.fr

Pour la première vraie privatisation du quinquennat Hollande, Emmanuel Macron veut céder l'aéroport de Toulouse-Blagnac à un groupe chinois implanté dans des paradis fiscaux et à un groupe canadien radié pour dix ans par la Banque mondiale, pour des faits graves de corruption. Enquête sur une cession qui a tout de l'affaire d'État.

Depuis que François Hollande l'a promu ministre de l'économie, Emmanuel Macron s'est fait une spécialité de multiplier les provocations en sortant chaque jour de sa hotte un nouveau projet concocté au préalable dans les cénacles patronaux ou dans les milieux de la haute finance dont il vient. Remise en cause des 35 heures, gel des salaires, déréglementation du droit du travail, agression contre les professions réglementées comme celle d'avocat : le successeur d'Arnaud Montebourg multiplie les annonces de nouveaux projets.

À toutes ces provocations, il va falloir bientôt ajouter un scandale, voire une affaire d'État. Sur décision d'Emmanuel Macron, l'aéroport de Toulouse-Blagnac pourrait être partiellement privatisé dans les prochains jours au profit d'un consortium sino-canadien. Or l'un des groupes, dénommé SNC-Lavalin Inc., a fait l'objet en 2013 de la plus grave sanction prise par la Banque mondiale pour des faits de corruption. L'autre est implanté dans une myriade de paradis fiscaux, dont les îles Vierges et les îles Caïman.

Pour l'heure, l'affaire n'a fait que peu de bruit, n'alimentant que quelques articles modestes [ici](#) ou [là](#). Elle est pourtant d'une considérable importance.

À cela, il y a une première raison. C'est la première fois, depuis que François Hollande a accédé à l'Élysée en mai 2012, qu'une véritable privatisation, fût-elle partielle, est engagée. Jusque-là, des cessions de 2 ou 3 % du capital de certaines entreprises publiques avaient été mises en œuvre afin de permettre à l'État, de plus en plus impécunieux, de boucler ses fins de mois. Mais jamais le contrôle même d'entreprises publiques n'avait été cédé, au terme d'une privatisation.

Or, dans le cas présent, c'est bien de cela dont il s'agit. Alors que l'aéroport de Toulouse-Blagnac était jusqu'à présent contrôlé à hauteur de 60 % par l'État, 25 % par la chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, 5 % par le conseil général du département, 5 % par la Ville de Toulouse et 5 % par la Région, l'État a décidé de se retirer. Le 18 juillet 2014, le [Journal officiel](#) a révélé qu'un appel d'offres international serait lancé. « Cette cession portera dans un premier temps sur 49,99 % du capital et comportera également une option de vente par l'État de sa participation résiduelle au capital », pouvait-on lire. En clair, les candidats au rachat qui seront choisis pourront disposer sous trois ans d'une option sur 10,1 % du capital, et contrôler ainsi largement plus de la majorité du capital de la société.

Pourquoi donc l'État engage-t-il une privatisation ? À tout le moins, cela aurait souffert d'être discuté, d'autant que l'aéroport de Toulouse-Blagnac, le sixième français, a un rôle économique stratégique, compte tenu notamment des implantations voisines des sites d'Airbus. De plus, il affiche une très belle santé économique, réalisant bon an mal an des profits de l'ordre de 10 millions d'euros.

Et pourtant, non ! L'ancien associé gérant de la banque Rothschild qu'est Emmanuel Macron ne s'est guère soucié de l'intérêt général et a choisi de mener la privatisation tambour battant de ce « bijou de famille » – selon l'expression qui a fait florès, au plus fort des controverses suscitées par les premières privatisations, en 1986-1988. Un débat aurait été d'autant plus impérieux qu'Emmanuel Macron est visiblement saisi d'une fringale de privatisation, puisque après Toulouse, ce sera ensuite le tour des aéroports de Nice puis de Lyon d'être vendus à l'encan.

Mais dans le cas de cette privatisation, ce sont surtout les modalités retenues et la procédure choisie qui apparaissent comme le plus choquant. Au début, rien que de très normal. Au terme du premier tour de

l'appel d'offres, huit candidats au rachat se sont mis sur les rangs. Puis, pour le second tour, il n'est plus resté que quatre consortiums pour présenter une offre.

La plus grave sanction de la Banque mondiale

Le premier candidat au rachat est Aéroports de Paris, allié à **Predica**, la filiale assurances du Crédit agricole. Le deuxième candidat est le groupe d'infrastructure Vinci, associé à la filiale spécialisée de la Caisse des dépôts, CDC infrastructures, et une filiale d'EDF dénommée EDF Invest. Le troisième candidat est **Cube**, un fonds d'investissement spécialisé dans les infrastructures, associé à Natixis, la banque d'investissement de BPCE. Et le quatrième candidat est un consortium un tantinet mystérieux comprenant le groupe canadien SNC-Lavalin Inc. (un concurrent d'Alstom dans le domaine des transports, mais aussi présent sur le secteur du BTP) et un groupe chinois, dénommé **Friedmann Pacific Investment Group**.

Dans un premier temps, on pouvait penser que la compétition se jouerait entre les deux premiers candidats, qui présentent l'avantage d'être adossés à des groupes publics et d'avoir dans leur tour de table des groupes qui ont un véritable savoir-faire. Quitte à privatiser, autant que le joyau reste dans la grande galaxie du public et soit entre les mains de professionnels du secteur ! Quitte à privatiser, autant, de surcroît, que cela contribue à créer des « champions » nationaux.

L'une de ces deux solutions était d'autant plus probable que les deux autres candidats semblaient avoir assez peu de chances d'être retenus. Dans le cas de l'alliance Cube-Natixis, parce qu'ils ont pour double handicap de ne pas avoir de racine dans la sphère publique et de ne pas avoir de compétence aéroportuaire. Quant au quatrième candidat, il apparaît parfaitement infréquentable.

Selon les informations que Mediapart est parvenu à recueillir, la structure de tête du groupe chinois est détenue par un oligarque dénommé Poon Ho Man et son épouse Christina, et se nomme Capella Capital Limited, une holding immatriculée aux îles Vierges britanniques. Cette holding de tête a pour filiale à 100 % une société dénommée Friedmann Pacific Investment Holdings Limited, dont le pays d'immatriculation est inconnu : cette dernière société aurait elle-même une filiale dénommée Friedmann Pacific Asset Management Limited, immatriculée également aux îles Vierges britanniques.

Ce serait cette dernière société qui serait alliée au groupe canadien pour faire une offre pour l'aéroport de Toulouse. Cette même société aurait elle-même une autre filiale dénommée China Aircraft Leasing Groups Holdings Limited, implantée aux îles Caïman, qui a fait récemment l'acquisition de quatre Airbus et qui envisagerait d'en acquérir d'autres.

Quant au groupe canadien qui fait partie du même consortium, SNC-Lavalin Inc, on a tôt fait de savoir ce qu'il faut en penser. Il suffit d'aller sur le site internet de la Banque mondiale (**c'est ici**) pour y apprendre que la banque lui a imposé la plus grave sanction jamais prononcée dans l'histoire de l'institution pour des faits graves de corruption.

Sous le titre « La Banque mondiale radie SNC-Lavalin Inc. et ses filiales pour dix ans » et le sous-titre « la plus longue période d'exclusion jamais fixée dans un règlement de la Banque mondiale », voici ce que l'on peut lire dans un communiqué en date du 17 avril 2013 : « Le Groupe de la Banque mondiale annonce ce jour la radiation de SNC-Lavalin Inc. – en plus de ses 100 filiales – pour une période de 10 ans, suite à une faute professionnelle commise par cette société dans le cadre du Projet de construction du pont multifonctionnel du fleuve Padma et d'un autre projet financé par la Banque. SNC-Lavalin Inc. est une filiale du Groupe SNC-Lavalin, une société canadienne dont elle représente plus de 60 % des opérations. Cette radiation s'inscrit dans le cadre d'un Accord de règlement négocié entre la Banque mondiale et le Groupe SNC-Lavalin, à l'issue d'une enquête menée par la Banque mondiale sur des allégations de complot de corruption impliquant SNC-Lavalin Inc. et des fonctionnaires au Bangladesh. »

Le communiqué ajoute : « Alors que l'enquête suivait son cours, une autre faute professionnelle commise par SNC-Lavalin Inc. a été portée à l'attention de la Vice-présidence de l'Intégrité de la Banque mondiale en rapport avec le Projet de transport et d'électrification rurale au Cambodge, financé par la Banque (...). La faute commise par SNC-Lavalin incluait un complot visant à verser des pots-de-vin et à faire de fausses déclarations dans le cadre de la soumission à un appel d'offres pour des contrats financés par la Banque, et ce en violation des directives de la Banque mondiale concernant la passation des marchés. »

Avec un tel groupe sur les rangs, blacklisté par la Banque mondiale jusqu'en 2023, il semblait donc acquis que le quatrième candidat au rachat n'aurait aucune chance de voir son offre aboutir.

Entourloupe devant la commission

Et pourtant si ! Jouant des coudes pour que les groupes publics soient écartés et que le sulfureux candidat sino-canadien soit retenu, c'est l'exploit d'Emmanuel Macron : il a tout fait pour que le candidat imprésentable puisse remporter la compétition. Et pour cela, la procédure a dérogé aux usages habituels.

C'est **la Commission des participations et des transferts (CPT)**, autrefois dénommée Commission de privatisation, qui a la haute main sur la décision puisque le ministre de l'économie ne peut rien décider sans son avis conforme. Ordinairement, tous les candidats passent devant elle pour défendre leur offre, et c'est traditionnellement un mardi qu'elle se réunit en séance pour arrêter son avis.

Mais cette fois, les choses se sont déroulées différemment. Dimanche 23 novembre, tous les candidats au rachat ont appris qu'ils seraient précipitamment reçus les uns après les autres par la CPT dès le lendemain, le lundi 24 novembre. Tous, sauf un, le consortium sino-canadien qui, lui, serait reçu le mardi 25.

Les trois premiers candidats au rachat ont aussitôt flairé l'entourloupe. Ils se sont pris à penser qu'on allait amuser la galerie et sauver les apparences en les faisant défiler devant la CPT mais que la décision était déjà prise et que ce serait le groupe sino-canadien qui l'emporterait. Et c'est effectivement comme cela que les choses se sont passées. Mardi 25, après la présentation par le consortium sino-canadien de son offre, le directeur de l'**Agence des participations de l'État**, Régis Turrini (l'ancien directeur des fusions-acquisitions du groupe Vivendi) a informé les sept membres de la CPT que sa recommandation allait au groupe sino-canadien.

Pour la petite histoire, Régis Turrini, selon nos informations, a enrôlé comme conseil dans cette affaire le cabinet d'avocats BGDS, créé par Antoine Gosset-Grainville, l'ancien collaborateur de François Fillon comme celui de Jean-Pierre Jouyet – il était d'ailleurs présent au célèbre déjeuner entre les deux hommes. De son côté, la Caisse des dépôts s'est entourée du conseil de Frédéric Salat-Baroux, le gendre de Jacques Chirac.

La recommandation du patron de l'Agence des participations de l'État n'est en vérité pas surprenante de la part de ce haut fonctionnaire qui a fait une bonne partie de sa carrière dans le privé, et qui a été durant des années l'un des plus proches collaborateurs de Jean-René Fourtou. Mais l'important est ailleurs : si Régis Turrini a défendu cette recommandation, c'est probablement parce que le ministre de l'économie lui en a donné l'instruction.

L'affaire était en vérité cousue de fil blanc depuis le début. Pour une raison sur laquelle il n'est pas inintéressant de s'arrêter. Si le consortium sino-canadien avait voulu faire acte de candidature pour devenir l'exploitant d'un aéroport de Toulouse restant dans le giron public, cela aurait été impossible, car le droit public n'aurait pas permis que la société canadienne, sanctionnée pour des faits graves de corruption, se mette sur les rangs. Mais dans le cas d'une privatisation, c'est le droit privé qui l'emporte. Pour écarter *a priori* le groupe canadien, il aurait donc fallu – ce qui est habituellement la règle – que le cahier des charges de l'appel d'offres contienne une disposition écartant des candidats ayant fait l'objet de sanctions similaires.

Or, dans le cas présent, le cahier des charges (**on peut le télécharger ici**) ne contient aucune clause restrictive de ce type : avec le recul, les autres candidats ne doutent pas que cette omission n'est sûrement pas le fruit du hasard. Emmanuel Macron a donc tout fait pour imposer ce choix sino-canadien, sans doute parce qu'il vit avec l'obsession qu'il faut administrer la preuve aux marchés financiers que la France est un pays décidément très accueillant. Même au point de vendre des actifs très rentables à des groupes mal famés ?

L'affaire, pourtant, n'est pas totalement bouclée. Car la CPT doit donc encore rendre son avis – ce sera chose faite dans les heures ou les jours qui viennent. Ordinairement, cette commission (**dont on peut consulter ici la composition**) n'est guère courageuse et se plie aux moindres desiderata du patron de

Bercy. C'est si vrai que dans sa longue histoire, la commission n'a fait de la résistance qu'une seule fois, dans le cas de la privatisation de Thomson-CSF, qu'Alain Juppé voulait brader en 1996 pour 1 franc symbolique. Résultat : pour cette seule fois, la commission avait rendu un avis défavorable.

Alors, la CPT fera-t-elle preuve une seconde fois de courage ? Il serait imprudent d'en jurer. Tout juste peut-on relever que, de très bonnes sources, les membres de la commission sont ces jours-ci plutôt grognons et ne semblent guère apprécier qu'on veuille leur faire entériner une affaire qui pourrait tourner au scandale. Et puis pour le président de la commission, un haut fonctionnaire dénommé Bertrand Schneider, c'est sans doute une épreuve dont il se serait volontiers passé.

Bertrand Schneider est connu notamment pour avoir présidé l'Établissement public de financement et de restructuration (EPFR), l'établissement public auquel Christine Lagarde avait donné ses instructions pour lancer l'arbitrage en faveur de Bernard Tapie. À la tête de cet organisme avant qu'il n'ait à gérer ce scandale, Bertrand Schneider a été invité le 3 septembre 2008 par la commission des finances de l'Assemblée nationale à expliquer aux députés comment fonctionnait l'EPFR, avant qu'il ne soit emporté dans la tourmente Tapie. Et lors de cette audition (**on peut la consulter ici**), le haut fonctionnaire avait eu cette formule : « *Je n'ai jamais demandé quelque instruction que ce soit à quelque ministre que ce soit.* » Le voici de nouveau au pied du mur...

Quoi qu'il en soit, c'est une privatisation scandaleuse qui est en passe d'aboutir. Dans le cas d'une autre privatisation sous le précédent quinquennat, Arnaud Montebourg avait eu des termes sévères, à l'occasion d'un entretien vidéo avec Mediapart.



Montebourg sur la privatisation de France...

Mediapart
05:49

[Montebourg sur la privatisation de France...](#) par *Mediapart*

Il s'agissait du projet de privatisation de la régie publicitaire de France Télévisions, que Nicolas Sarkozy voulait conduire à bien au profit de ses amis Alain Minc et Stéphane Courbit. Arnaud Montebourg avait alors estimé qu'il s'agissait « *de brigandage politique* ». L'expression pourrait resservir aujourd'hui...

URL source: <http://www.mediapart.fr/journal/economie/281114/la-scandaleuse-privatisation-de-laeroport-de-toulouse-blagnac>