



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
ET DES FINANCES

**PRISE DE PAROLE DE BRUNO LE MAIRE,  
MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES,  
DANS L'HEMICYCLE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE  
SUR LES ARTICLES DE LA LOI **PACTE**  
RELATIFS À LA PRIVATISATION D'AÉROPORTS DE PARIS**

***Assemblée nationale***

***Mercredi 3 octobre 2018***

Contact presse :

Cabinet de Bruno Le Maire

01 53 18 41 13



Je suis heureux que nous puissions engager ce débat sur les cessions d'actifs de l'Etat. Je n'aurai pas la facétie de noter les quelques contradictions que j'ai entendues dans les propos des uns et des autres.

Contradiction de madame RABAULT qui nous explique que ce serait scandaleux de vendre la participation de l'Etat dans AEROPORTS DE PARIS alors que la majorité qu'elle a soutenue a vendu la participation de l'Etat dans les aéroports de Toulouse, de Lyon et de Nice. Sauf à considérer que Toulouse, Lyon et Nice sont beaucoup moins importants que Paris, je ne vois pas très bien la logique de son raisonnement.

Contradiction et surprise, mais finalement plus si surprenantes que ça, à voir une partie – je dis bien : simplement une partie des Républicains – avec Jean-Charles TAUGOURDEAU, tendre la main à La France Insoumise de Monsieur PEU.

Tout le monde n'est pas dans le même panier. C'est comme nos cessions d'actifs. On va essayer de bien déclinier tout cela. Mais enfin, il y a une partie de l'hémicycle et il y en a une autre, et je retrouve le même arc électrique que j'ai trouvé pendant nos débats, entre une partie gauche de l'hémicycle et une partie droite pour s'opposer à certaines des décisions du Gouvernement, notamment ces privatisations.

Je vois aussi des contradictions d'une partie gauche de l'hémicycle – je ne vais pas citer de partis – qui fustige les dividendes quand ce sont des dividendes privés, mais qui vénère les dividendes quand ce sont des dividendes publics. Mais pour moi, des dividendes, ce sont des dividendes, c'est le produit des actionnaires, soit c'est bien, soit c'est mal, mais il n'y a pas les uns qui sont formidables et les autres qui sont absolument détestables.

Mais là n'est pas la question. Là n'est pas la question et vous ne m'entraînez pas ni sur les paradis fiscaux, ni sur les salmigondis dont vous avez parlé, ça n'est pas l'objet de notre discussion aujourd'hui. La question est trop importante pour que nous nous égarions dans des terres qui ne sont pas les nôtres.

Quelle est la situation actuelle ? Aujourd'hui, AEROPORTS DE PARIS est une société qui est détenue par l'Etat à 50,6 %, avec des acteurs privés qui ont, je le rappelle, parce que tout ça n'a pas été dit pendant nos débats : 49,4 % du droit d'exploitation à durée illimitée d'un actif stratégique !

Tous ceux qui nous expliquent que la situation actuelle est formidable devraient tout de même considérer et s'étonner, comme je le fais moi-même, que des acteurs privés sur un actif aussi stratégique que les AEROPORTS DE PARIS, que ces pistes, que ces frontières, en aient une possession à durée illimitée, pour 49,4 % du capital. Je considère que c'est une situation qui est fragile et insatisfaisante.

Je regarde aussi la majorité de 0,6 % ! Majorité fragile ! Majorité légère ! Et de l'autre côté, des droits d'exploitation à vie d'un actif stratégique et d'une frontière essentielle pour la France. Je regarde aussi les bénéfices d'exploitation,



parce que je me demande : « Mais l'Etat investit sur cette société. Mais c'est quoi, cette société ? Un tiers des bénéfices d'exploitation provient de l'activité aéroportuaire ».

Mais les deux tiers d'ADP que vous présentez comme étant uniquement une activité de contrôles aéroportuaires, de pistes et de frontières, désolé ! Les deux tiers, ce sont des boutiques de luxe et ce sont des parkings. Donc si vous estimez que le rôle de l'Etat, est d'investir massivement et de toucher les dividendes résultant de l'exploitation de parkings, d'hôtels et de boutiques de luxe, ça n'est pas ma conception de l'Etat ! Et je réponds à Madame RABAULT : « Oui, je suis gaulliste ! Je me suis toujours défini comme tel ! Mais je suis un gaulliste du XXI<sup>ème</sup> siècle, pas un gaulliste du XX<sup>ème</sup> siècle. Un gaulliste qui pense que la clé, aujourd'hui, de notre souveraineté, c'est l'indépendance technologique, et qu'il faut mieux, plutôt que de toucher des dividendes de parkings, d'hôtels ou de boutiques de luxe, récolter le fruit d'un l'investissement dans l'innovation de rupture et des technologies qui seront nécessaires à nos enfants. C'est ma conception du gaullisme et c'est ma conception de l'économie.

Ensuite, quels sont nos objectifs ? Nos objectifs sont parfaitement transparents ! Ils sont clairs, on peut en débattre aujourd'hui, on va en débattre ce soir, et j'espère qu'on va en débattre longuement, parce que nous avançons à visage découvert sur ce sujet, parce que nous croyons dans ce projet, et nous pensons qu'il est bon pour les Français.

Le premier objectif, c'est d'investir. C'est de constituer ce fonds de 10 milliards d'euros qui va rapporter de 250 à 300 millions d'euros par an pour investir, effectivement, dans des innovations de rupture. Et contrairement à ce qui a été dit, ce fonds pour l'innovation de rupture, ça n'est pas l'Arlésienne que présentait Madame RABAULT ! Il est déjà opérationnel ! Il finance déjà des projets !

Et si certains estiment que ce fonds ne sert à rien, qu'ils aillent expliquer au projet sur la certification des algorithmes qui a touché 30 millions d'euros, qu'on va leur retirer ces 30 millions d'euros. On verra si cette question majeure de certification des algorithmes est si accessoire que cela ! Qu'ils aillent expliquer à l'amélioration des diagnostics médicaux, financés par ce fonds pour l'innovation de rupture à hauteur de 30 millions d'euros que ça ne sert à rien ! Et tous ceux qui estiment que l'argent se trouve sous le pied d'un cheval, qu'ils m'expliquent comment est-ce qu'ils vont garantir 250 à 300 millions d'euros par an, soit 2,5 milliards à 3 milliards d'euros de revenus sur dix ans pour financer ces beaux projets médicaux de haute technologie ou sur l'intelligence artificielle.

La première motivation de ces cessions d'actifs, c'est effectivement le financement de l'innovation et la préparation de l'avenir de nos enfants. Et je peux vous dire, comme ministre des Finances, que ce n'est pas simple de trouver 2,5 à 3 milliards d'euros de revenus garantis sur dix ans pour financer l'innovation de rupture. Cette majorité peut être fière d'avoir dégagé autant d'argent pour assurer la souveraineté technologique de la France.



La deuxième raison qui justifie cette opération, c'est le désendettement. Parce que oui, on peut toucher les revenus de ce fonds et avoir placé ces fonds sur un compte notionnel du Trésor qui, comptablement, participera au désendettement de l'Etat. On me dit « ce n'est que 0,5 % », Charles de COURSON, comme très souvent, voit juste ! Mais vous savez, quand on a hérité d'une situation dans laquelle la dette publique française est passée, en dix ans, de 64 % de notre richesse nationale à 98 %, je n'hésite pas à dire que nous sommes à 0,5 point près, et que chaque point qui me permettra de baisser la dette des Français, qui est un poison pour notre économie et un poison pour les générations qui viennent, je le ferais bien volontiers.

La troisième chose qui justifie ces cessions d'actifs, c'est la régulation et je m'arrêterai très longuement sur cette question-là d'ici quelques instants. Nous voulons innover, nous voulons désendetter et nous voulons réguler. Parce que je crois à l'Etat régulateur et je pense qu'aujourd'hui le rôle principal de l'Etat, ce n'est pas de toucher des dividendes ! C'est de réguler les activités. Et qu'il vaut mieux un Etat régulateur sur des activités comme celles-là, qu'un Etat actionnaire dans des activités que je ne considère pas comme stratégiques pour notre Nation.

Donc vous voyez que derrière ces décisions il y a une stratégie globale de l'Etat actionnaire. Il y a une stratégie globale de la place respective de l'Etat et des entreprises dans l'économie française. Là où la régulation est plus efficace que la participation, nous choisirons la régulation parce que c'est l'intérêt des Français.

Quelle est exactement l'opération que nous voulons faire, puisqu'il y a eu beaucoup de questions qui ont été posées à juste titre par Charles de COURSON, par Eric WOERTH, par Daniel FASQUELLE et que je souhaite y répondre dans le détail.

D'abord, je vais expliquer ce que nous ne faisons pas ! Parce qu'il aurait été extraordinairement simple pour le Gouvernement de dire « l'Etat a 50,6 %, les acteurs privés ont 49,4 % ; on baisse la participation de l'Etat ». Et au lieu d'avoir un dispositif qui est effectivement complexe, cela aurait été un article de loi autorisant le Gouvernement à baisser la participation de l'Etat dans AEROPORTS DE PARIS à moins de 50,6 %.

Je suis totalement opposé à cette solution, à tel point que je ne l'ai même pas proposée ni au Président de la République, ni au Premier ministre. Pourquoi ? Parce que là, ça aurait été votre crainte, et votre crainte aurait été justifiée ! Ça aurait été une privatisation sèche ! AEROPORTS DE PARIS, ça aurait été une privatisation sèche, des terrains, des pistes, des organes de contrôle, du bâtiment, et pour moi il n'était pas question d'aller vers une privatisation sèche qui n'aurait pas protégé les intérêts des Français, et protéger les intérêts patrimoniaux de l'Etat.

Donc cette privatisation sèche, une fois encore, nous nous y sommes opposés, et je ne l'ai même jamais ni envisagée, ni proposée au Président de la République et au Premier ministre. Cette privatisation sèche, elle existe ! Et – pardon, Daniel FASQUELLE, c'est la seule chose que je conteste dans votre propos. Par ailleurs



il y a des choses sur lesquelles nous pouvons nous retrouver – il y a un aéroport en Europe qui est totalement privatisé, avec un droit d'exploitation illimité sans contrôle de l'Etat ! C'est d'ailleurs le premier aéroport européen, c'est Heathrow. Et c'est, je n'en tire pas d'arguments, l'un des mieux classés par le classement mondial des aéroports mondiaux. Il est classé 8<sup>ème</sup> dans le classement des aéroports qui font références aujourd'hui dans le monde.

Donc gardons-nous bien de prétendre que, parce qu'un aéroport serait privatisé, immédiatement il serait moins bien géré. Heathrow en est un contre-exemple. Et une fois encore, je n'en tire aucun argument, parce que ce n'est pas la logique dans laquelle nous voulons rentrer. Mais nous ne privatisons pas sèchement AEROPORTS DE PARIS, nous faisons autre chose.

Autre chose qui garantit cette régulation à laquelle je crois. Nous mettons en place un nouveau régime d'exploitation d'AEROPORTS DE PARIS, avec un système de type concessionnaire sur soixante-dix ans, avec un cahier des charges contraignant : le strict maintien des missions de service public, et une régulation des tarifs sous le contrôle de l'Etat qui sera décidée tous les cinq ans.

Je vais revenir sur cette régulation ; je voudrais simplement indiquer aussi que, comme je vous l'ai dit en commission spéciale, sur les modalités techniques de cette opération, rien n'est définitivement arrêté ! Je vais écouter avec beaucoup d'attention vos propositions et nos débats durant les heures qui vont venir sur les modalités de l'opération. Est-ce que l'Etat doit rester présent au capital ou non ? Ou est-ce qu'il doit céder l'intégralité de ses actifs ? La question m'a été posée par Eric WOERTH. Ce n'est pas décidé et j'écouterai avec attention vos arguments sur le maintien ou non de l'Etat dans le capital de la future société de type concessionnaire.

Les seules choses qui sont certaines, c'est que nous voulons un projet industriel, parce que comme Charles de COURSON l'a rappelé, ADP peut devenir et va devenir un des premiers géants mondiaux de l'aéroportuaire. Et que ce n'est pas une opération financière que nous faisons, c'est une opération stratégique et industrielle.

La deuxième chose qui est certaine, c'est que nous voulons un actionnariat populaire, parce qu'il faut que cet actif, qui est un actif stratégique, les citoyens français puissent se l'approprier.

Enfin la question m'a été posée – et je pense que Jean-Louis BOURLANGES reviendra là-dessus – nous sommes tout à fait ouverts à une participation des collectivités locales qui le souhaiteraient ! J'ai écouté, là encore, les débats en commission spéciale. Je n'arrive pas avec un projet tout ficelé à prendre ou à laisser. J'ai trop de respect pour la Représentation nationale pour procéder de cette façon-là.

Quelles sont ensuite les garanties que je donne ce soir aux Français sur cet actif ? Les garanties figurent dans un cahier des charges. Vous m'avez demandé de vous fournir ce cahier des charges, je suis tout à fait prêt, dès que nous aurons finalisé



le cahier des charges, à ce que les parlementaires, en priorité, aient accès à ce cahier des charges. J'ai toujours agi en transparence avec vous, j'ai toujours accepté et même revendiqué votre contrôle, et je ne compte pas changer de ligne de conduite.

Qu'est-ce qui se trouvera dans ce cahier des charges qui garantit les intérêts de l'Etat et des citoyens français ?

Le premier point, c'est évidemment le plus sensible, c'est celui des tarifs et de la redevance. J'entends les critiques sur les autoroutes, elles sont légitimes, et il faut savoir tirer les leçons des erreurs qui ont pu être faites dans le passé. L'idée de céder un actif, de laisser le futur concessionnaire avoir la liberté totale sur les tarifs et sur le montant des redevances, je dis : non ! L'Etat gardera un droit de contrôle sur le montant des redevances d'ADP. Ces redevances seront négociées dans le cadre du contrat de régulation économique, et négociées tous les cinq ans sous le contrôle de l'Etat. Donc c'est une différence majeure qui distingue l'opération d'AEROPORTS DE PARIS, de celle qui a été faite sur les autoroutes. Les tarifs continueront à être régulés, parce que nous tirons les leçons une fois encore de ce qui a pu se passer avec d'autres opérations.

S'agissant de l'investissement, l'Etat continuera à contrôler les nouveaux investissements, et il pourra obliger le futur concessionnaire, ou les futurs concessionnaires, à faire les investissements nécessaires pour garantir la valeur du patrimoine qui aura été cédé. Il n'est pas question que tout d'un coup, vous ayez les futurs investisseurs qui décident d'abandonner le terminal 4 de Charles-de-Gaulle en disant : « Maintenant, on estime que l'investissement est trop coûteux, qu'il n'est pas suffisamment rentable ». Nous, nous estimons que cet investissement sur le terminal 4 est vital pour le développement du hub de Charles-de-Gaulle, et si jamais l'investisseur décidait de renoncer à cet investissement, l'Etat pourrait obliger l'investisseur à réaliser cet investissement et la fabrication du terminal 4.

S'agissant de la possibilité d'une revente, il y avait une inquiétude de Charles de COURSON et d'Eric WOERTH. Là encore, aucune revente n'est possible sur la durée de la concession de soixante-dix ans s'il n'y a pas un accord formel en bonne et due forme de l'Etat.

Quatrième garantie, sur le personnel – et je m'étonne qu'ici, sur toutes ces travées de l'Assemblée, personne n'ait parlé de la question des personnels que j'ai rencontrés et que je rencontrerai à nouveau dans les prochaines semaines – nous maintiendrons, je le dis alors à Stéphane PEU, le statut du personnel.

Enfin sur le foncier, aucune cession ne pas avoir lieu sans accord de l'Etat.

Voilà les cinq garanties principales qui figureront dans le cahier des charges, parmi d'autres garanties, qui assurent que la régulation par l'Etat sur la future société ADP, dont le contrôle aura changé d'ici là, sera maintenue et même renforcée.



Vous avez peu parlé d'environnement, mais c'est une vraie question quand on parle de l'infrastructure aéroportuaire. Là aussi, nous voulons garantir que la future société ADP garantira l'environnement – et c'est une question qui m'a été posée notamment par Robin REDA – et garantira aussi le confort des riverains qui sont à chaque fois dérangés par le bruit et les rotations des aéronefs.

La Commission consultative de l'environnement sera renforcée : elle associera les associations, les riverains, les collectivités locales, les usagers, de façon à garantir qu'il n'y a pas de dérive de la future société en matière de respect de l'environnement. Des sanctions pourront être prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Et enfin nous maintiendrons – je le dis pour tous les élus directement concernés d'Ile-de-France – rigoureusement les règles existantes sur le nombre de mouvements, sur le couvre-feu et sur la réduction du bruit et des nuisances. Ce sont des points absolument cruciaux pour les centaines de milliers d'habitants autour des aéroports de Paris, et évidemment pour les élus de ces communes.

Troisième chose, troisième série de garanties : celles qui touchent aux missions régaliennes. Les missions régaliennes de l'Etat n'ont pas vocation à changer. Donc il y aura toujours autant de policiers aux frontières, il y aura toujours un contrôle des individus, il y aura toujours un contrôle des biens. L'Etat reste chargé du contrôle des frontières. Les douaniers resteront chargés du contrôle des biens et de la lutte contre les stupéfiants. Rien ne changera à cela. La seule chose qui aura changé, c'est que nous avons décidé, depuis plus d'un an, de renforcer le nombre de policiers aux frontières, et qu'il y aura, suite à cette décision, plus de policiers aux frontières dans les aéroports franciliens. Mais ça ne dépend absolument pas de l'opération sur AEROPORTS DE PARIS ; ça ne dépend que des décisions régaliennes qui sont prises par le Gouvernement en matière de sécurité.

Enfin sur AIR FRANCE, je redis que les redevances ne représentent que 3 à 5 % aujourd'hui du coût de fonctionnement d'AIR FRANCE ; qu'AIR FRANCE participe à la discussion sur le montant des redevances et AIR FRANCE, après l'opération, continuera à participer à la définition du coût des redevances. Mais il me semble que le redressement d'AIR FRANCE passe davantage par le retour de la compétitivité, plutôt que par la baisse du prix des redevances. Sinon je pense que nous n'en serions pas là aujourd'hui.

Enfin, quel est l'intérêt financier pour l'Etat ? Nous voulons passer, je le redis, d'une logique de dividendes à une logique d'investissement dans l'avenir. Mais il va de soi que le prix de cession sera supérieur à la somme des futurs dividendes actualisés ! Sinon nous ne ferions pas l'opération ! L'opération doit être rentable pour l'Etat ! Et nous devons garantir, une fois encore, que le produit de la cession sera supérieur à la somme de la valeur totale des dividendes actualisés.





Nous le faisons maintenant, et ça a été parfaitement rappelé par le président Roland LESCURE, tout simplement parce que l'entreprise se porte bien. Je salue le travail qui a été fait par la direction du groupe pour permettre l'augmentation du cours de l'action et le succès d'AEROPORTS DE PARIS ! Mais il vaut mieux vendre lorsque le cours est haut et que l'entreprise se porte bien – sinon, ça s'appelle effectivement « brader des actifs » – plutôt que de vendre lorsque le coût est plus faible et que la situation est plus difficile.

Enfin, sur les 800 millions d'euros qui sont la somme des dividendes, je voudrais juste rappeler que l'opération n'est pas exacte, puisque ces 800 millions d'euros de dividendes portent non pas sur les 10 milliards d'euros de cession d'actifs que nous envisageons, mais sur l'intégralité du chiffre d'affaires des trois entreprises qui est de 20 à 25 milliards d'euros environ. Donc vous me permettrez de dire que cet argument – qui n'a pas été employé que par Daniel FASQUELLE – n'est absolument pas recevable du strict point de vue technique.

Cette opération a-t-elle été approuvée ? La question m'a été posée par Eric WOERTH. Oui, elle a été approuvée, et par le Conseil d'Etat sur sa dimension légale, et par la Commission européenne sur les questions de concurrence.

Voilà les éléments généraux que je voulais vous donner sur cette opération. Pardon d'être rentré dans le détail, mais je pense qu'il était essentiel d'éclairer la Représentation nationale sur ce choix stratégique que nous faisons, qui engage, derrière, l'idée que nous nous faisons de l'Etat actionnaire. L'idée que nous nous faisons de la place de l'Etat dans l'économie. Quand il faut renforcer la place de l'Etat dans l'économie pour protéger les Français, je n'hésite pas à le faire. Je suis le ministre de l'Economie qui aura engagé la privatisation d'AEROPORTS DE PARIS, mais qui aura nationalisé STX. Les deux à la fois, parce que quand il fallait protéger STX, je n'ai pas hésité, sous l'autorité du président de la République, à engager cette nationalisation. Quand en revanche, nous estimons que ça n'est pas stratégique que l'Etat soit présent, nous n'hésitons pas à céder les actifs.

Nous voulons être un territoire qui soit ouvert aux investissements étrangers, mais nous allons étudier dans quelques heures un renforcement sans précédent du décret sur les investissements étrangers en France. Parce que plus on est ouvert aux investisseurs étrangers, plus il faut protéger les technologies françaises contre des investissements malveillants qui viendraient piller nos technologies et piller nos savoir-faire.

Soyez fiers de cette décision que nous allons prendre dans les prochaines heures, après un débat qui, je l'espère, va éclairer la Représentation nationale et éclairer les Français. Avec cette opération, nous garantissons la protection des intérêts des Français, nous engageons une régulation sans précédent de l'actif des AEROPORTS DE PARIS, et nous dégageons les moyens nécessaires pour investir dans les nouvelles technologies et dans l'avenir de nos enfants