Mondialisation.ca
Centre de recherche sur la mondialisation

Privatisations en France: quand Emmanuel Macron prend des libertés avec la loi.

Par Christophe Lèguevaques et Me Régis de Castelnau
Mondialisation.ca, 29 avril 2019
Vu du droit 29 avril 2019

Région : L'Europe
Thème: Économie, Loi et Justice

Christophe Lèguevaques est avocat, c'est lui qui a saisi la juridiction administrative d'un recours pour excès de pouvoir contre la procédure conduite par Emmanuel Macron alors ministre de l'économie et qui avait abouti à la privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au profit d'un consortium chinois. Constatant l'illégalité du processus mené par Bercy, la Cour administrative d'appel de Paris a annulé le 11 mars dernier le processus administratif ayant permis de choisir la société Casil. Curieusement, pour ce qui constitue quand même un événement important en ces temps de polémiques politiques autour de la privatisation d'Aéroport de Parisvoulue par le président de la république, les médias ont été relativement modestes.

Nous avons demandé à Christophe Lèguevaques de nous fournir son éclairage sur la façon dont les choses se sont passées.

Regis de Castelnau – La cour administrative d'appel vient d annuler la procédure ayant conduit au choix du repreneur des 49,99 % du capital de la société AEROPORT DE TOULOUSE BLAGNAC « ATB », pouvez-vous nous rappeler comment nous en sommes arrivés là ?

Christophe Lèguevaques – Le 4 décembre 2014, M. Emmanuel MACRON annonce fièrement que, sur les recommandations de la commission des participations et de transferts, il vient de choisir l'acquéreur des actions de l'Etat dans la société qui exploite l'aéroport de Toulouse. Il convient de rappeler que c'est l'aboutissement d'une procédure de privatisation initiée par son prédécesseur au poste de ministre de l'économie, Arnaud Montebourg. Cette opération est présentée comme un modèle réussi de valorisation des bijoux de famille de l'État et politiques et médias tressent des lauriers à celui qui était encore il n'y avait pas longtemps un parfait inconnu. Comme sous cette forme cette procédure et une première, Bercy chargé du pilotage a rédigé un cahier des charges qui fixait les règles concernant la soumission par les opérateurs privés intéressés de leur candidature. Comme pour toute procédure publique, ce cahier des charges par lequel le maître d'ouvrage détermine les critères et le déroulement devant aboutir au choix est l'un des éléments déterminants du dossier. Saisi par toute une série de requérants, élus, riverains, associations, parti politiques et surtout syndicats, opposés soit au principe même de cette privatisation soit à son résultat j'ai été chargé de saisir la juridiction administrative de ce que l'on appelle un recours pour excès de pouvoir contre la décision du ministre.

Il a fallu se plonger dans un dossier complexe et volumineux, dont le moins que l'on puisse dire est qu'il n'était pas transparent ! On ne reviendra pas sur toutes les péripéties

procédurales, mais il faut insister sur les difficultés à obtenir les documents essentiels dont Emmanuel Macron refusait la communication, les prétendants frappés de secret ! Il y avait notamment un incroyable pacte d'actionnaires révélé par le journaliste Laurent Mauduit par lequel l'Etat acceptait de se lier les mains avec l'opérateur privé, pour une durée de 12 ans sans contrepartie !

Sur le plan de la régularité administrative, le moyen principal était celui du non-respect par l'État lui-même du cahier des charges de la privatisation qu'il avait élaborée.

Les services de Bercy avaient mis en place un mécanisme en plusieurs étapes. À chacune de l'une d'entre elles, des candidats étaient retenus pour la suite alors que d'autres étaient exclus. Rappelons tout d'abord que les candidats à une telle privatisation se présentent très fréquemment en groupement de plusieurs sociétés chacune apportant sa compétence spécifique. Lorsqu'un candidat représentant un groupement était retenu pour une étape, il n'était pas possible pour lui de poursuivre la procédure en modifiant la composition du groupement par la suite. Et ce pour une raison évidente, le choix est ce que l'on appelle l'intuitu personnae, c'est-à-dire en fonction des caractéristiques spécifiques de la société choisie. Les deux critères de sélection les plus importants exigés des candidats étaient avec la surface financière, la capacité technique de gérer un aéroport de cette taille. Rappelons qu'il s'agit du 4^{e}aéroport français avec 7 millions de passagers en 2014.

En septembre 2014, l'offre d'un consortium sino-canadien est déclarée recevable. En effet, les actionnaires chinois, les sociétés SHANDONG HIGH SPEED et FREEMAN PACIFIC apportent la surface financière. L'une d'elle vient en effet d'acheter pour 10 milliards d'AIRBUS et les deux sont des émanations de l'Etat chinois. Le partenaire canadien quant à lui, la multinationale SNC LAVALLIN, apporte sa compétence aéroportuaire incontestable puisque cette société gère déjà une quinzaine d'aéroport régionaux en France. Sur le papier, l'offre parait sérieuse. Catastrophe en octobre, la BANQUE MONDIALE décide de placer la SNC LAVALLIN sur sa liste noire pour des faits avérés de corruption, notamment en Libye. L'affaire continue encore aujourd'hui et éclabousse le premier ministre canadien, Justin Trudeau, qui serait intervenu pour éviter des poursuites. Bref, la SNC LAVALLIN devient infréquentable. L'offre initiale est modifiée, exit les Canadiens. Or la lecture du cahier des charges démontre, et c'est fort logique, que cette modification n'était pas possible. Plus de capacité technique avérée, la proposition chinoise devenait une simple offre financière portée par des spéculateurs n'ayant aucun projet industriel. Ils en feront d'ailleurs la démonstration en faisant adopter au conseil d'administration de la société exploitante de l'aéroport une délibération précisant que tous les bénéfices réalisés seront distribués sous forme de dividendes et ce pendant cinq ans. Aucun investissement, aucun report à nouveau, un exemple de capitalisme actionnarial spéculatif chimiquement pur.

Malgré l'évidence de son caractère irrecevable, l'offre du consortium chinois est examinée et sera retenue. Peut-être existait-il des accords diplomatiques secrets ? Curieusement, alors que tout le monde s'attendait à un prix entre 140 et 180 millions, le consortium en propose … 309. Ils emportent le morceau. Illégalement, puisque la cour administrative d'appel m'a suivi et vient de trancher : cette candidature n'aurait pas dû être examinée et en la gardant dans la course, cela constitue un vice substantiel affectant la procédure qui doit être annulée.

Régis de Castelnau -quelle est la portée de cette décision, et quelle incidence sur la propriété des actions cédées par l'État au consortium ?

Christophe Lèguevaques – Nous sommes en fait à la première étape d'une longue marche procédurale. Car le juge administratif ne peut pas apprécier la validité d'un acte de vente qui est un acte de droit privé. Relevant de la compétence des juridictions judiciaires. Il faudra donc encore obtenir la nullité de l'acte signé en avril 2015 par une personne dont la cour administrative d'appel nous dit qu'elle n'en avait pas le droit car habilitée par une procédure annulée, et par conséquent censée n'avoir jamais existé. Devant le juge du contrat commercial, qui sera le tribunal de commerce. Où l'on peut imaginer que l'État nous attend au tournant en prétextant que les syndicats n'ont pas d'intérêt à agir car seul lui-même peut agir pour défendre ses intérêts. Même s'il ne le fait pas ? Pourtant, le maintien d'une vente obtenue dans des conditions déclarées illégales par le juge de la puissance publique serait d'autant plus choquant que l'acquéreur essaye de revendre sa participation en empochant au passage une plus-value de 200 millions d'euros ! Cette prédation de la richesse nationale au profit d'un état étranger est proprement insupportable.

Régis de Castelnau– Cette décision pourrait-elle avoir des conséquences sur une autre procédure de privatisation d'aéroport, en l'occurrence celle d'Aéroport de Paris ?

Christophe Lèguevaques – Le dossier ADP est d'une autre nature. Toulouse est un aéroport régional. ADP est une service public national représentant plus de 105 millions de passagers entre Orly – Roissy et Le Bourget. ADP participe de la souveraineté nationale et, en sa qualité de premier propriétaire foncier d'Ile de France (il possède la surface de 2 arrondissements parisiens), son action dépasse la seule région île de France. Son hub est le 2e hub européen derrière Heathrow et devrait connaître un effet de boost à cause du Brexit. Plus de 65 % de son chiffre d'affaires provient des redevances pour service rendu. Bref ADP est un monopole de fait. Tout cela pose une question essentielle : la loi peut elle autoriser la privatisation d'ADP ? La réponse est dans l'alinéa 9 du préambule de la constitution de 1946. Ce n'est pas possible car en présence d'un service public national ou d'un monopole, les constituants inspirés par le programme du Conseil national de la résistance, ont prévu que ce bien commun doit rester la propriété de la collectivité.

C'est la raison pour laquelle on m'a demandé de m'associer à la procédure de contrôle de constitutionnalité de la fameuse loi PACTE voulue par les parlementaires et de saisir le Conseil Constitutionnel d'un « mémoire porte étroite citoyenne ». Nous en reparlerons prochainement car je le dépose le lundi 5 mai. D'ici là j'invite tous les citoyens qui le souhaitent d'ajouter leur nom à la longue liste des enfants du Conseil National de la Résistance qui ont signé la pétition et refusent de voir ainsi brader le patrimoine national.

La source originale de cet article est Vu du droit
Copyright © Christophe Lèguevaques et Me Régis de Castelnau, Vu du droit, 2019

Articles Par : Christophe Lèguevaques et Me Régis de Castelnau

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de

recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site Mondialisation.ca sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de Mondialisation.ca en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

Mondialisation.ca contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca