

# POUR OU CONTRE? LA PRIVATISATION DES AÉROPORTS

La loi Macron autorisera l'Etat à vendre ses parts dans les aéroports de Lyon et Nice. Objectif: **renflouer les caisses.**

PAR ALEXIE VALOIS PHOTOS JEAN-CHRISTOPHE MAGNET, GUILLAUME ATGER

es Niçois ont dit non. La semaine dernière, lors d'une consultation symbolique organisée par la municipalité UMP, 97,4% des votants – mais avec seulement 16,7% de participation – se sont prononcés contre la privatisation de l'aéroport local. Cela suffira-t-il à faire fléchir le gouvernement? Car l'article 49 de la loi Macron prévoit de céder l'aéroport Nice - Côte d'Azur, mais aussi celui de Lyon - Saint-Exupéry, au privé. Pourquoi? Parce que ces structures régionales valent de l'or. Avec 11,5 millions de passagers par an, le site de Nice - Côte d'Azur est estimé 1,6 milliard d'euros. Lyon et ses 8,5 millions de passagers? Un milliard d'euros. De telles ventes représenteraient une rentrée d'argent conséquente pour l'Etat... Et une belle rente pour les futurs actionnaires.

## En 2011, le gouvernement avait renoncé

Ce désengagement public n'est pas une première. Aéroports de Paris (Orly et Roissy) a ouvert son capital au privé en 2005. En décembre 2014, l'Etat a cédé 49,99% de l'aéroport de Toulouse - Blagnac à un consortium sino-canadien pour 308 millions d'euros. Mais dans ces deux cas, l'Etat reste majoritaire. La loi Macron va plus loin. Si les pistes, les bâtiments et les terrains demeurent la propriété de l'Etat, elle autorise, pour Lyon et Nice, le transfert de la majorité du capital des sociétés gérantes. Tout n'est cependant pas joué. En 2011, faute d'accord avec les collectivités et les chambres de commerce, le gouvernement avait renoncé à vendre les aéroports. Mais aujourd'hui, pressé de renflouer les caisses de l'Etat, Bercy semble décidé à passer coûte que coûte. ●

POUR



“La gestion privée apportera de l'efficacité et des emplois”

**Yvon Grosso**, Union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes, syndicat patronal candidat au rachat à Nice.

**1 L'Etat se recentrera sur ses tâches importantes.** Tout ce qui touche à la sécurité fait partie des tâches régaliennes. C'est pourquoi, par exemple, il continuera à donner l'autorisation d'ouvrir de nouvelles lignes aériennes. L'Etat doit être fort et respecté, mais pour gérer nos aéroports, nous n'avons pas besoin de lui.

**2 Cela contribue à faire baisser la dette de la France.** L'Etat va actuellement puiser dans toutes les caisses dont il dispose. Alors pourquoi pas vendre ses participations dans les aéroports régionaux? Il n'est pas responsable de laisser autant de dettes à nos enfants et à nos petits-enfants.

**3 Le développement, c'est l'affaire des entreprises.** Laissez-nous faire de l'économie, c'est le domaine des entreprises! La gestion privée apportera aux aéroports de l'efficacité et une indépendance financière. A Nice, nous pourrions accueillir jusqu'à 17 millions de passagers par an, contre un peu moins de 12 millions aujourd'hui. Il y aura forcément des créations d'emplois avec l'augmentation du trafic. L'aéroport est le seul outil qui permettra un développement soutenu de notre territoire. Il doit devenir la vitrine des savoir-faire de nos industries, de nos start-up, car parmi ces voyageurs, des hommes d'affaires peuvent devenir partenaires. ●

CONTRE



“Les riverains subiront davantage de nuisances”

**Michel Transy**, de l'Association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry.

**1 Les actionnaires privés seront prêts à tout pour faire du bénéfice.** Pour rentabiliser leur investissement, les nouveaux actionnaires de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry augmenteront le prix des parkings, les redevances des commerces, les taxes aéroportuaires, ou licencieront pour réduire la masse salariale. Et cela ne leur suffira pas.

**2 Les nuisances vont augmenter.** L'aéroport de Lyon dispose d'une réserve foncière qui permettrait la création de deux pistes... Une hypothèse qui menace les riverains subissant déjà des nuisances quotidiennes. Le Plan d'exposition au bruit de Lyon Saint - Exupéry

prévoit 240 000 mouvements d'avions par an. Aujourd'hui, alors que l'aéroport n'en compte que la moitié, les pollutions sonores et atmosphériques sont déjà très nocives. Leurs méfaits sont identifiés par l'Organisation mondiale de la santé: risques accrus d'AVC, d'infarctus et retards d'apprentissage à l'école pour les plus jeunes.

**3 Les pouvoirs publics dilapident leurs biens.** Ce sera sans doute très intéressant financièrement, à l'image de la vente des autoroutes françaises, mais cette opération compromet l'avenir. Je suis très attaché aux équipements publics. L'Etat doit en garder toute la maîtrise. ●

**Le trafic aérien en plein essor**

**175 millions**

DE PASSAGERS commerciaux sont passés sur les aéroports français en 2014, un chiffre en hausse de 2% par rapport à 2013.

**60%**

C'EST LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT dans les aéroports de Strasbourg, Bordeaux, Lyon, Montpellier, la Martinique, Marseille, Nice et La Réunion.

**241 millions**

D'EUROS devraient être reversés aux actionnaires d'Aéroports de Paris sur l'exercice 2014, dont le résultat net s'élève à 402 millions d'euros (+33,3%).

**308 millions**

D'EUROS, c'est le prix payé à l'Etat par le consortium sino-canadien Symbiose pour l'achat de 49,99% de l'aéroport Toulouse-Blagnac en décembre 2014.

Sources: Aéroports de Paris, Union des aéroports français, Agence des participations de l'Etat.

Et vous, qu'en pensez-vous?  
Réagissez sur la page Facebook du Parisien.