

Grèce. Des aéroports, privatisés, qui atterrissent dans les paradis fiscaux...

 alencontre.org/europe/grece/grece-des-aeroports-privatisees-qui-atterrissent-dans-les-paradis-fiscaux.html



Par Fabien Perrier

Dans la Grèce soumise à l'austérité, un consortium d'entreprises allemandes s'est taillé la part du lion lorsque l'Etat a mis aux enchères quatorze de ses aéroports régionaux. Une opération très avantageuse, sur fond d'optimisation fiscale.

Tous les profits pour l'un, bien planqués dans des paradis fiscaux, et tout le passif pour l'autre. D'un côté, le consortium Fraport AG-Slntel Ltd, gros exploitant des aéroports allemands épinglé dans l'enquête «Paradise Papers», et de l'autre la Grèce, mise en demeure en 2015 par les «hommes en noirs» de la troïka (Banque

centrale européenne, Commission européenne et Fonds monétaire international) de vendre ses bijoux de famille pour renflouer les caisses terriblement vides de l'Etat. Transport, énergie, loterie nationale, gestion de l'eau, infrastructures, patrimoine culturel... Dans cette grande braderie, les aéroports grecs s'avèrent, dès 2014, un business lucratif. Une aubaine pour l'opérateur aéroportuaire allemand qui se met rapidement sur les rangs concernant la privatisation de quatorze aéroports régionaux, dont ceux de Thessalonique, Mykonos ou encore Santorin. Trois ans plus tard, en avril 2017, pari gagné avec une cession conclue pour quarante années.

Thérapie de choc

Sauf qu'aujourd'hui, pour faire prospérer son investissement, le consortium allemand Fraport (flanqué d'un partenaire grec, le groupe spécialisé dans l'énergie Copelouzos) est prêt à tout. Y compris à mener une bataille juridique contre l'Etat grec. Selon le site d'investigation *ThePressProject*, Fraport AG-Slntel Ltd et Copelouzos réclament 70 millions d'euros au gouvernement hellène.

Au cœur de ce bras de fer judiciaire: le mauvais état des quatorze aéroports cédés et de prétendus inévitables travaux à réaliser. Le consortium gréco-allemand a donc entamé une procédure d'arbitrage pour obtenir des dédommagements sonnants et rébuchants. Entre le gestionnaire et l'Etat, le torchon brûle. Mais pas au point d'étaler le différend sur la place publique. Peu loquace, un responsable gouvernemental grec se contente d'affirmer: «*Nous n'avons aucun problème avec Fraport.*» Ce dernier, qui a mis sur la table 1234 milliards d'euros en contrepartie de la gestion des aéroports, refuse de confirmer les montants demandés à l'Etat grec. «*C'est une procédure d'arbitrage normale*», dit-on du côté de Fraport. Une procédure révélatrice des effets provoqués par la thérapie de choc imposée à la Grèce depuis 2010.

Petit retour en arrière. Nous sommes au début de la décennie. En pleine crise de la dette, le gouvernement grec signe un premier plan de sauvetage financier en échange d'une réforme de l'Etat. Au chapitre des exigences imposées par la troïka, il y a l'éternelle obligation de procéder à des privatisations. Pour orchestrer les ventes d'entreprises nationales, une caisse de mise en valeur des biens publics (la Taiped) est créée en 2011. La plupart des aéroports sont mis en vente.

En 2014, trois prétendants sont en lice. Il y a la Corporación America (un holding argentin) associée à l'entreprise grecque de construction Metka, un duo franco-grec constitué de Vinci et d'Ellaktor et le tandem

Fraport-Copelouzos. Ce dernier emporte la mise en proposant 1234 milliards d'euros assortis de 23 millions d'euros versés à la Taiped. A charge pour cette dernière de réorienter ses recettes provenant des privatisations vers le remboursement de la dette grecque. Aujourd'hui, et si d'aventure Fraport devait obtenir gain de cause à l'issue de l'arbitrage qui l'oppose à Athènes, l'Etat devra piocher dans ses propres ressources budgétaires pour le dédommager. Autrement dit, pas question de toucher à un seul euro «gagné» par les privatisations.

Volte-face

Comment Athènes a-t-il cédé ses aéroports à Fraport? Comme lors de toutes les privatisations, des conseillers (techniques, financiers, juridiques) ont épaulé la Taiped dans le processus. Celui chargé des questions techniques était la Lufthansa Consulting, une filiale de la compagnie aérienne allemande du même nom. Celle-là même qui détient 8,44% de la société mère Fraport. L'affaire aurait pu s'arrêter là, mais lorsque le parti anti-austérité Syriza remporte les élections législatives anticipées en janvier 2015, changement de décor. Alexis Tsípras, le chef de file de Syriza, devenu Premier ministre, décide de geler la vente. Pas question, estime-t-il, de céder les biens de l'Etat à des investisseurs privés. Mais sept mois plus tard, le même Tsípras fait volte-face. Et pour cause: l'accord sur la dette proposée par les créanciers du pays (sous la pression de l'Allemagne, qui menace de faire sortir la Grèce de la zone euro) mentionne explicitement que la privatisation des aéroports doit aboutir. Une condition qu'accepte Alexis Tsípras.

Dès l'été 2015, Fraport et la Taiped négocient les termes de l'accord de mise en concession des aéroports, qui devient effectif le 11 avril 2017. L'affaire est pliée. Le lendemain, une conférence de presse est organisée en grande pompe dans le très fastueux hôtel Hilton d'Athènes. Le directeur de Fraport AG (la maison mère allemande), celui de Fraport Grèce et Dimitris Copelouzos (le fondateur et président du groupe énergétique grec du même nom): les gagnants de la privatisation sont tous là. La presse est conviée. Mais pas question de poser la moindre question. Du jamais-vu. Il s'agissait pourtant d'évoquer, selon les termes de l'agence Taiped, *«l'utilisation, la gestion et l'exploitation sur une durée de quarante ans»* de ces quatorze aéroports régionaux. *«Y avait-il des choses à cacher?»* s'interroge encore Fotis Kollias, un des journalistes qui assistaient à ce semblant de conférence de presse.

Depuis, le doute est de mise un peu partout en Grèce. Pire encore, depuis les révélations de *ThePressProject*. Ce dernier a en effet publié le contrat entre la Taiped et Fraport. Thanos Kamilalis, le journaliste du site d'investigation qui a enquêté sur le dossier, considère que les conditions du contrat font la part belle à Fraport. Ainsi sur le plan fiscal, l'accord prévoit que Fraport ne paiera pas de taxes foncières et locales. Libre au gestionnaire allemand de mettre de nouvelles taxes pour les passagers: des recettes qui iront directement dans ses caisses sans passer par la case Trésor public.

Quant aux choix des partenaires, là encore tout est fait pour faciliter la vie de Fraport. L'Allemand a ainsi le droit d'annuler unilatéralement les contrats souscrits par les anciens prestataires des quatorze aéroports et libre à lui d'en choisir des nouveaux. Et pas question d'accorder le moindre dédommagement aux éventuels commerçants, restaurateurs ou autres fournisseurs congédiés. Cerise sur le gâteau d'un contrat totalement déséquilibré: c'est l'Etat (donc le contribuable) qui mettra la main à la poche si Fraport décide de licencier des salariés grecs. Et c'est encore lui qui devra prendre en charge les victimes d'accidents du travail, y compris lorsque la responsabilité de l'entreprise sera avérée. Rien n'a été laissé au hasard. Ainsi, qu'une grève vienne contredire la «bonne marche» des aéroports privatisés et Fraport sera fondée à demander des dédommagements pour manque à gagner à l'Etat: c'est aussi dans le contrat de cession, de près de 200 pages.

Aucun risque

Malgré toutes ces conditions avantageuses, il a fallu près de deux ans pour que la concession devienne réalité. *«C'est un délai extrêmement long pour ce genre d'opération»*, confie une source au sein des aéroports grecs. Et de poursuivre: *«En réalité, Fraport ne parvenait pas à rassembler les fonds nécessaires.»* *«Le consortium a signé un prêt sur le long terme avec différentes institutions financières»*, répond Yannis Papazoglou, directeur de la communication de Fraport Grèce. Il précise que le milliard nécessaire au bouclage du deal a été trouvé auprès de cinq institutions financières. Fraport ne supporte donc aucun risque directement.

Sur les cinq créanciers, deux sont des institutions européennes. Ainsi la Banque européenne pour la

reconstruction et le développement a financé l'opération de Fraport Grèce à hauteur de 186,7 millions d'euros. En outre, un peu plus de 280 millions ont été prêtés par la Banque européenne d'investissement (BEI) dans le cadre du plan Juncker. Or, en tout, la BEI a apporté son soutien à hauteur de 400 millions d'euros pour les entreprises grecques. Les deux tiers de cette somme ont donc bénéficié à Fraport. *«Nous attendons que ces prêts génèrent des investissements en Grèce»*, justifie-t-on du côté de la Commission. *«Mais pour l'instant les travaux n'ont pas commencé»*, souligne le ministre grec des Transports, Christos Spritzis. Un responsable de l'aviation civile s'inquiète que *«le capital de la maison mère Fraport soit trop faible au regard d'une dette de 3,5 milliards d'euros à rembourser d'ici à 2020»*.

Plus surprenant encore: la société Fraport AG est détenue à hauteur de 31,32% par le Land de Hesse et à hauteur de 20% par la ville de Francfort. Un juteux business pour ces deux actionnaires. En effet, sur les six premiers mois de l'année, la société grecque a réalisé plus de 106 millions de bénéfices. Au final, quatorze aéroports ont donc quitté le giron de l'Etat grec pour se retrouver dans ceux d'un Land et d'une ville en Allemagne, à travers une entreprise à présent citée dans les Paradise Papers. Les sociétés du groupe Fraport sont en effet domiciliées au Luxembourg, à Chypre ou encore à Malte. Les bijoux de famille grecs sont donc, en partie, dans des coffres publics allemands. Mais à l'abri de l'impôt.