C’est le grand copain de Macron, le banquier Bernard Mourad, qui va offrir les aéroports de Paris au privé

écrit par Marcher sur des oeufs | 3 mars 2019



NDLR Pour mémoire notre article de mars 2017 sur les rapports entre les frères Mourad et Macron… et les laboratoires Servier :

http://resistancerepublicaine.com/2017/03/09/macron-le-corrompu-favorise-les-labos-servier-responsables-des-2100-deces-dus-au-mediator/

Une info qui date de janvier, l’article est paru dans le numéro 64 (décembre 2018-janvier 2019) de Vanity Fair France.

Frères d’armes

Bernard Mourad, le banquier qui n’épargne rien à Emmanuel Macron

Il appelle Emmanuel Macron « mon lapin », le bombarde de « forza » par SMS quand il ne l’exhorte pas à changer de politique. Bernard Mourad, le nouveau patron de Bank of America en France, est l’un des derniers qui osent parler « cash » au chef de l’État. Il s’en explique avec SOPHIE DES DÉSERTS.

Ses messages replongent le président au bon vieux temps de l’insouciance. Ils sont pleins de blagues, de smileys, de petits mots tendres, des « *forza* », des « *tiens bon, mon lapin* », « *love u* » et d’autres, plus acerbes, sur la politique fiscale, l’affaire Benalla, le remaniement… Ça mitraille sur la messagerie chiffrée Telegram, au cœur de la nuit, d’un conseil des ministres, d’une visite à l’étranger, comme récemment en Arménie, lors du Sommet sur la francophonie. « *Voilà le seul mec qui m’insulte encore* », a soufflé Emmanuel Macron sur les hauteurs d’Erevan. Brigitte et quelques proches collaborateurs ont saisi, avant même qu’il n’ajoute, attendri : « *C’est Bernard...* »

Bernard Mourad, son vieil ami banquier, le plus atypique, le plus littéraire, le plus libre, le seul qu’il n’ait pas embarqué à l’Élysée malgré son dévouement durant la campagne, celui qui continue à lui dire ses quatre vérités même si elles font mal. J**usqu’ici, le fidèle n’avait jamais parlé.**

Il laissait à d’autres, communicants et consultants en tous genres, le soin de se prévaloir de l’amitié présidentielle. Lui n’en fait pas un business. Sa fortune, son influence ne sont pas nées en Macronie. Il connaît depuis longtemps le Tout-Paris, les papes de la finance, les journalistes, les héritiers tel Yannick Bolloré, et les jeunes quadras en vue comme ses copains Léa Salamé ou David Foenkinos, les vieux crocodiles, Bernard Tapie, DSK, Jean-Marie Messier, et les

seigneurs des télécoms Xavier Niel et surtout Patrick Drahi qu'il appelle « Patoche » après avoir tant appris sous son aile. Dans le nouveau monde de la « start-up nation », on dirait que Mourad n'est pas un « nobod' ».

Simplement, à 43 ans, il lui tient à cœur de livrer sa vérité, par fidélité au chef de l'État, par égard pour leur engagement politique, leurs idéaux de jeunesse. Il a d'ailleurs pris soin de l'informer de notre entretien et obtenu son accord. « *La perception du personnage Macron est en décalage total avec celui que je connais depuis dix ans,* se désole le banquier. *Jamais je n'aurais imaginé qu'on en serait là dix-huit mois après la victoire.* » Il a fait partie du premier cercle dans la conquête du pouvoir.

Aujourd'hui, il est peut-être temps de raconter cette histoire, de faire le bilan, de cautériser les plaies de la campagne. « *J'en ai pris plein la gueule. C'est ainsi. Pas de regret. J'espère simplement que le gouvernement tiendra ses promesses. Sinon, nous assisterons, démunis, à la victoire des populistes qui montent partout en Europe*. » Bernard Mourad noie ses angoisses dans de larges tasses de déca commandées à la chaîne au bar du Saint-James. Là, dans cet élégant palace de la porte Dauphine, entre les Chesterfield et la terrasse ombragée, il est chez lui : jean, baskets, pull camionneur, indifférent aux costumes pincés attablés tout autour. Il baille, s'étire, gueule de poupon intoxiqué à la cigarette, barbe de trois jours, yeux d'écureuil, et cette voix douce, lente, presque nonchalante. Ne pas se fier aux apparences.

Le géant Bank of America-Merrill Lynch vient de le nommer à la direction de son siège parisien, bientôt renforcé par deux cents traders et commerciaux, rapatriés de la City en raison du Brexit. Ses nouveaux bureaux, 10 000 m2 somptueux rue de La Boétie, à deux pas des Champs-Élysées, ont été négociés entre le dirigeant de la banque américaine et le ministre de l'économie, Bruno Le Maire. **De**

gros dossiers l'attendent, à commencer par la privatisation d'ADP, anciennement Aéroports de Paris, opération pour laquelle Bank of America conseille l'État français ; les défis sont nombreux. « Oui, c'est challenging », lâche-t-il, dans son langage managérial, en sirotant, après la caféine, un jus de citron. Il n'a pas l'air inquiet, ni spécialement excité de retrouver ses chaussons de banquier d'affaires. (Voir Note 1)

C'est ainsi qu'il a rencontré Emmanuel Macron en 2008, chez **Morgan Stanley**, près du parc Monceau. Lui, le double diplômé **Sciences Po-HEC**, brille au bureau parisien, après des débuts remarqués à Londres dans les télécommunications. À son actif, quelques jolis « deals », comme le rachat de l'opérateur Alice pour Xavier Niel, et une relation privilégiée avec un client alors peu connu mais vorace, Patrick Drahi, le patron de Numericable, déjà propriétaire de 99 % du câble français. Le polytechnicien a vite repéré Bernard, ce banquier futé dont il apprécie la chaleur méditerranéenne, héritée d'une mère juive de Casablanca, comme lui, et d'un père libanais. Les racines levantines sont là, bien ancrées dans le cœur de cet enfant né à Beyrouth, exilé à 2 ans, en pleine guerre, à Issy-les-Moulineaux ; tête de classe, toujours, pour honorer papa, resté au pays sous les bombes.

Peu à peu, Drahi l'embarque dans ses conquêtes et lui confie ses montages financiers au côté d'un autre virtuose de son écurie, l'Américain **Dexter Goei**. Il l'invite dans sa maison au bord du lac Léman, lui présente sa famille, propose de l'embaucher dans son groupe à Genève. Mais le jeune homme a préféré rester à Paris, chez Morgan Stanley, où il continue de s'occuper des affaires de **Drahi**.

Ce printemps 2008, il fait passer un entretien d'embauche à un jeune énarque nommé Macron, qui se présente avec son sourire du bonheur et son blazer mal coupé. « *On sympathise tout de suite, se souvient Mourad. Je lui dis qu'il va perdre son*

*temps dans une banque américaine où il démarrerait en junior. Je lui conseille d'aller plutôt quelques mètres plus loin, chez Rothschild, où s'épanouissent nombre d'anciens de l'inspection des finance*s. » Quelques semaines plus tard, Mourad reçoit un SMS de remerciement : Macron est entré chez Rothschild.

Les deux hommes, désormais voisins, se retrouvent souvent autour d'un déjeuner ou d'une bière, à la sortie des bureaux, généralement au Collectionneur, un bar d'hôtel sans âme mais discret. Ensemble, ils partagent leur passion pour la littérature, le goût des mots, que Bernard, petit, fichait dans le dictionnaire, l'amour des citations latines. L'un et l'autre se verraient bien écrivains. Avant d'échouer à Normal Sup', Emmanuel a composé une romance picaresque un peu osée, qu'il n'a montrée qu'à sa femme. Bernard découvre ainsi l'existence de Brigitte ; lui aussi, jadis, a été un peu amoureux d'une enseignante.

[…]

Ils se revoient à l'Élysée après l'été, mais leurs conversations continuent sur messagerie sécurisée. Toujours le même ton cash, fraternel. Mourad loue les premiers pas du chef de l'État, la grâce avec laquelle il a endossé le costume, sa pugnacité, ses discours : « Tout passe comme dans du beurre, bravo ma poule. » Seule la nomination de l'éditorialiste **Bruno Roger-Petit** comme porte-parole le désole : « *Les journalistes n'aiment pas ceux qui passent de l'autre côté… Tu te trompes sur la com'*. » Macron ne répond plus du tac au tac ; il confesse parfois sa fatigue. « *Ça n'arrête pas, il faut se battre sur tous les fronts.* » Et le fidèle encourage : « *Forza, il faut tenir la cohérence de l'histoire promise*. » Lui cherche un nouveau souffle. Il investit dans Loopsider, un site de vidéos créé par l'ancien pilier de *Libé*, Johan Hufnagel ; participe au lancement d'un hebdomadaire éphémère intitulé *Vraiment* ; il s'associe aussi à Jean-Marie Messier, avec l'espoir, vite déçu, de casser le monopole des grandes

banques d'affaires. Les premiers temps du quinquennat l'enchantent. Mais aujourd'hui, Mourad ne reconnaît plus son ami dans ce dirigeant arrogant dépeint par les médias, estampillé « président des riches », alors qu'il devait être celui de l'égalité des chances.

« *Que s'est-il passé ?* » s'interroge-t-il. Il cherche des explications, le poids de la fonction, de la technocratie qui l'ont entraîné dans « *cette absconse réforme sur la taxe d'habitation* ». Et cette suppression partielle de l'ISF, accordée d'emblée, sans contrepartie avant même les mesures sur l'école ou la pauvreté… « *Désastreux sur le plan symbolique* », s'agace Mourad. Il l'a écrit à Macron, puis publié dans *Les Échos* : « *Il eût mieux valu toucher au taux d'imposition sur les revenus et augmenter les droits de succession pour les gros patrimoines.* » Il observe, désolé, la colère monter au sein du peuple et même dans les milieux d'affaires. Le sommet est atteint, cet été, avec la « gestion calamiteuse » de l'affaire Benalla. Et l'ami Griveaux qui s'est soudain cru tout permis, tapant sur le président de la commission sénatoriale. « *Ils ont perdu la boule, s'inquiète Mourad. Ils ne voient plus clair, le pouvoir les transforme.* » Avertissement lancé par Telegram au président : « *Wake up… Ils délirent tous en com'. Tu contrôles ces sorties invraisemblables ou ils font seuls ces sorties de route ?* »

Le chef de l'État a répliqué qu'il n'y était pour rien. Mourad voudrait le croire. Il sent la solitude, la crainte, l'enfermement du pouvoir. Un soir, il l'a plaint de n'avoir aucun soutien d'envergure, pas de personnalités solides sur lesquelles s'appuyer. « *C'est 100 % pour ta gueule, hein ? a-t-il écrit. Mais au fond, tu t'en fous peut-être… ?* » Macron a répondu : « Exactement »

Cet article est paru dans le numéro 64 (décembre 2018-janvier 2019) de Vanity Fair *France.*

https://www.vanityfair.fr/pouvoir/business/story/article-mag-b

ernard-mourad-le-drole-dami-du-president/4528

NOTE 1

«Pourquoi la privatisation d'Aéroports de Paris est un scandale politique»

FIGAROVOX/ENTRETIEN – Coralie Delaume et David Cayla ont publié une pétition contre la privatisation d'Aéroports de Paris prévue par le gouvernement avec la loi PACTE. Ils expliquent pourquoi, selon eux, cette privatisation est une absurdité économique, et un symbole de l'entêtement idéologique d'Emmanuel Macron.

Coralie Delaume est essayiste, elle a écrit La fin de l'Union européenne *(Michalon, 2017) et vient de publier* Le Couple franco-allemand n'existe pas *(Michalon, 2018). Elle anime également, depuis 2011, le blog L'Arène nue.*

David Cayla est économiste, maître de conférences à l'université d'Angers. Il est l'auteur, avec Coralie Delaume, de La Fin de l'Union européenne*(Michalon, 2017), et son dernier ouvrage s'intitule* L'économie du réel *(De Boeck supérieur, 2018).*

FIGAROVOX.- Vous dénoncez le caractère «scandaleux» de la privatisation d'Aéroports de Paris par le gouvernement avec une pétition lancée sur internet. En quoi cette privatisation serait-elle un scandale?

La privatisation est une aberration économique. On l'a vu dans le cas des privatisations autoroutières qui ont engendré des hausses de tarifs pour les usagers en laissant les concessionnaires exploiter des rentes de situation exorbitantes. Une situation dénoncée à juste titre par le mouvement des Gilets jaunes. Ce n'était d'abord pas du tout le moment d'en rajouter…

Outre Aéroports de Paris, la loi PACTE prévoit de privatiser La Française des jeux et de vendre les parts que l'État détient encore dans Engie (ex Gaz de France). Les trois entreprises rapportent environ 700 millions d'euros par an, dont 100 à 200 millions pour Aéroports de Paris. Et on ne compte ici que les revenus versés sous forme de dividendes. Or, comme tout actionnaire, l'État gagne aussi la part des

profits réinvestie dans le capital qui augmente mécaniquement la valeur de ces entreprises. En période de disette budgétaire et d'austérité tous azimuts, pourquoi se priver de cette source de revenus stable?

Aéroports de Paris est la plus scandaleuse de ces privatisations. L'échéance de la concession est extrêmement longue (70 ans). En théorie, une telle durée devrait permettre au concessionnaire d'amortir largement ses investissements. Pourtant, il est prévu que le retour de la gestion des aéroports dans le giron de l'État donnera lieu à une indemnisation à l'échéance. Or, le Groupe ADP est une entreprise en pleine croissance (son chiffre d'affaires a crû de 22 % en 2017), ce qui signifie que dans 70 ans la valeur de son capital sera bien plus élevée qu'aujourd'hui. Comme l'écrit la journaliste Martine Orange qui suit de près la question «*le risque est que l'État doive débourser des sommes gigantesques à la fin de la concession*», ce qui revient à organiser «*une concession à perpétuité pour le privé*».

Outre Aéroports de Paris, la loi PACTE prévoit de privatiser La Française des jeux et de vendre les parts que l'État détient encore dans Engie. Les trois entreprises rapportent environ 700 millions d'euros par an, dont 100 à 200 millions pour Aéroports de Paris.

Malgré cette aubaine, le projet prévoit pourtant que les actionnaires minoritaires actuels (au rang desquels figure Vinci, l'un des repreneurs potentiels…) soient indemnisés pour compenser une supposée «perte d'éternité». C'est tout simplement inédit!

Enfin, la privatisation d'Aéroports de Paris peut à terme poser problème pour les compagnies aériennes clientes comme Air France. Aéroports de Paris n'a pas de concurrent dans un rayon de 300 kilomètres. Il est de fait en situation monopolistique et pourrait augmenter les tarifs des redevances que paient les compagnies aériennes pour bénéficier des installations (qui sont intégrées au prix des billets). Cette hausse des tarifs est très probable pour un gestionnaire privé désireux de faire du profit, alors que l'État était soucieux d'arbitrer justement entre les intérêts d'Air France et ceux des actionnaires d'Aéroports de Paris.

Le précédent de la privatisation de l'aéroport de Toulouse, organisée lorsqu'Emmanuel Macron était ministre de l'Économie, fait craindre une mauvaise opération financière pour l'État, écrivez-vous. Pourtant les modalités de la

privatisation d'Aéroports de Paris sont très différentes. Ces deux opérations sont-elles vraiment comparables?

Le précédent toulousain est une catastrophe. En 2015, l'État a décidé de vendre l'essentiel de ses parts (soit 49,9%) de l'aéroport de Toulouse à une société, Casil Europe, qui appartient elle-même à un consortium chinois qui n'a aucune expérience dans le domaine aéroportuaire. En octobre 2018, la Cour des comptes dressait le bilan en des termes extrêmement durs dans un rapport intitulé «Le processus de privatisation des aéroports de Toulouse, Lyon et Nice». Elle notait par exemple ceci: «*les critères de recevabilité des candidats étaient peu exigeants et limités à leur capacité financière. De fait, l'acquéreur retenu, Casil Europe, a suscité des inquiétudes, en raison de son absence d'expérience en matière de gestion aéroportuaire, de son manque de transparence financière et de ses liens avec la puissance publique chinoise*». Au même moment, on apprenait dans la presse que le consortium «vidait les caisses», de l'entreprise en versant (malgré les tentatives d'opposition d'actionnaires publics minoritaires à savoir la Région et le Département) des dividendes considérables dont une partie était prélevée sur les réserves de l'entreprise.

Après avoir fait cela et parce que l'État refuse de lui céder les 10,1 % qu'il détient encore, Casil Europe cherche aujourd'hui à vendre sa participation (49.9% de l'aéroport donc), pour un montant supérieur de près 200 millions au prix où elle l'a acheté! En plus des dividendes, cela constitue énormément d'argent pour un investissement pratiquement nul.

Dans le cas du Groupe ADP, les modalités de la privatisation sont effectivement différentes car il s'agit d'une concession et non d'une vente. Ainsi, les actifs appartiendront toujours à la collectivité publique et le gestionnaire ne pourra pas les revendre. Néanmoins, il sera libre d'utiliser à sa guise le patrimoine mis à sa disposition, y compris le très lucratif patrimoine foncier de l'aéroport. De plus, la concession rajoute une couche de complexité en dissociant la propriété du capital de sa gestion. Il faudra donc contractualiser la relation entre les deux parties pour gérer les éventuels conflits d'intérêts entre l'État propriétaire et l'opérateur gestionnaire. Ce type de partenariats public-privé a lui aussi engendré souvent des dérives coûteuses pour l'État, comme l'a récemment rappelé la Cour des comptes européenne.

Qu'en sera-t-il demain si le Groupe ADP est géré par un concessionnaire ayant à cœur

de faire primer la rentabilité de court terme sur la nécessaire préservation de la sécurité ?

Vous évoquez la dimension sécuritaire en rappelant que les aéroports parisiens constituent la première frontière du pays. Mais la concession pose-t-elle vraiment des problèmes sécuritaires sachant que, même sous concession privée, c'est bien l'État qui continuera de contrôler les voyageurs et les marchandises?

Les aéroports gérés par le Groupe ADP constituent en effet, avec environ 100 millions de voyageurs par an et une tendance à la hausse, la principale frontière de notre pays. C'est ce qui a récemment conduit une centaine de parlementaires LR à s'opposer au projet de privatisation de l'entreprise, mettant notamment l'accent sur l'aspect «contrôle des migrations», mais évoquant aussi la nécessité de lutter contre les nuisances sonores. Ce sont deux des enjeux, mais il en existe d'autres: aménagement du territoire, environnement, sécurité…

Concernant l'aspect sécuritaire, il faut rappeler ces révélations faites il y a quelques mois par *l'Express* selon lesquelles Aéroports de Paris aurait subi des fuites d'informations de toute nature: plan d'une piste d'Orly, emplacement de caméras de surveillance d'un terminal de Roissy, réseau d'alimentation en kérosène d'avions stationnés en Arabie Saoudite, etc. Certes, le fait que l'entreprise soit détenue en majorité par l'État n'a pas empêché ces fuites. Mais qu'en sera-t-il demain si le Groupe ADP est géré par un concessionnaire ayant à cœur de faire primer la rentabilité de court terme sur la nécessaire préservation de la sécurité, en particulier si ce concessionnaire est étranger, sachant que plusieurs candidats à la reprise le sont?

Enfin, dans un aéroport, la sécurité ne se limite pas à seule autorité des forces de police. La configuration des bâtiments, leur usage, ont évidemment un impact sur la politique sécuritaire. Or pour un opérateur privé il est bien plus rentable de maximiser la surface commerciale de l'aéroport que celle dédiée aux contrôles douaniers. Aujourd'hui, c'est l'État qui pondère les poids respectifs de l'activité

économique et de la dimension sécuritaire de l'aéroport. Mais demain, pour assurer la sécurité de sa frontière, il devra négocier avec un concessionnaire dont les intérêts sont très différents des siens.

Le gouvernement entend utiliser le produit des privatisations (15 milliards d'euros sont attendus) pour financer l'innovation de rupture. Est-ce une raison valable pour privatiser?

On peut penser que 15 milliards d'euros, cela fait beaucoup d'argent. À condition d'en faire un usage sensé, ce qui est loin d'être le cas! Sur ces 15 milliards, 5 seront consacrés au désendettement. Une goutte d'eau comparée aux 2300 milliards de dette publique. On a d'ailleurs peine à voir l'intérêt stratégique d'un désendettement microscopique, sachant que l'État emprunte pratiquement gratuitement aujourd'hui.

Ces 10 milliards seront placés sur les marchés financiers à un rendement d'environ 2,5%, soit… 250 millions d'euros par an ! Rappelons qu'à la base, les actifs vendus rapportaient à eux seuls 700 millions d'euros.

Le reste (10 milliards d'euros), sera donc consacré à la création d'un fonds pour les innovations de rupture. Mais attention, ce n'est pas cet argent qui va financer les start-up directement. Ces 10 milliards seront placés sur les marchés financiers à un rendement d'environ 2,5%, soit… 250 millions d'euros par an! Rappelons qu'à la base, les actifs vendus rapportaient à eux seuls 700 millions d'euros. On ne voit donc pas très bien l'intérêt de toute cette opération. Vendre des actifs très rentables pour créer un fonds d'investissement moins rentable et soumis aux aléas des marchés financiers au prétexte de financer les technologies d'avenir est purement et simplement absurde…

Quel serait selon vous un meilleur moyen de financer l'innovation en France?

Avec ce fonds, le gouvernement entend créer un nouvel outil placé directement sous l'autorité du Premier ministre. Mais la France dispose déjà de très nombreux instruments financiers qui pourraient être redéployés pour financer l'innovation. Par exemple, au lieu de ce gadget, pourquoi ne pas simplement doter la Banque publique d'investissement (BPI) de ressources supplémentaires afin qu'elle finance

ce type de projets pour le même montant?

Sans polémiquer outre mesure, on peut penser qu'il y a plus de personnels compétents pour financer les projets innovants à la BPI que dans le cabinet de Monsieur le Premier ministre.

Vous rappelez que la privatisation pourrait être contraire à la Constitution. Pouvez-vous préciser?

La question de la conformité de la privatisation d'Aéroports de Paris a été posée à plusieurs reprises dans la mesure où le 9ème alinéa du Préambule de la Constitution d'octobre 1946 dispose que «*tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité*». Un amendement parlementaire a soulevé ce problème en notant qu'«*en raison de l'importance du trafic passager et du fret national et international, l'activité d'ADP et les biens qui y sont affectés ont un rôle national qui n'est rempli par aucun autre aérodrome en France*».

La question de savoir si Aéroports de Paris constitue un monopole de fait et s'il s'agit d'un service public national a également été étudiée par des personnalités comme Patrick Weil ou le juriste Paul Cassia, auteur d'un papier très détaillé et convaincant.

Faut-il faire confiance pour autant au Conseil constitutionnel pour mettre en échec la privatisation? Vu la composition très politique de celui-ci, c'est hélas peu probable. Ce ne sont pas Alain Juppé, alter ego de Macron en plus âgé et qu'y vient d'y entrer ou Laurent Fabius, qui a énormément privatisé en son temps, qui vont s'y opposer!

Pourquoi à votre avis le gouvernement tient-il tellement à cette privatisation?

On a l'impression qu'on privatise pour ne plus avoir à gérer ces choses compliquées qui s'appellent politique industrielle, stratégie économique, développement de filières…

On ne peut pas évacuer l'hypothèse de l'obstination idéologique. Alors que les États sont en train de se réaffirmer partout et de réapprendre à exercer leur souveraineté (certains n'ont jamais oublié: pas un seul aéroport n'est privé aux États-Unis, pays pourtant réputé libéral), le gouvernement français semble bloqué dans les années 1990 et continue à nous resservir les vieilles lunes selon lesquelles le privé serait plus «efficace» pour gérer des entreprises, fussent-elles stratégiques. Le plus piquant est qu'au moment où il s'engage dans ce projet, les Pays-Bas lancent une opération de prise de contrôle d'Air France-KLM, car ils souhaitent rééquilibrer la gouvernance du conglomérat en leur faveur. Certains comprennent plus vite que d'autres que le monde a changé.

Le plus navrant est que les privatisations actuelles semblent le produit d'un renoncement à toute action publique dans l'économie. On a l'impression qu'on privatise pour ne plus avoir à gérer ces choses compliquées qui s'appellent politique industrielle, stratégie économique, développement de filières… D'ailleurs, lorsqu'il possède encore des parts dans des entreprises, l'État nomme des administrateurs sans leur donner la moindre directive. Aussi, dans les conseils d'administration, ses représentants sont le plus souvent silencieux et transparents et laissent la bride sur le cou aux PDG. L'exemple le plus flagrant est celui de la gestion de Renault. L'État, principal actionnaire, a laissé Carlos Ghosn faire à peu près tout ce qu'il voulait, y compris délocaliser ses sites industriels et, semble-t-il, détourner une partie des fonds de l'entreprise à des fins personnelles.

Ces privatisations sont les symboles du renoncement de l'État face aux forces du marché. La rémanence de ces archaïsmes giscardo-barristes est d'autant plus gênante dans notre pays que le rôle de la puissance publique tient une place éminente dans l'imaginaire français, où l'État a précédé – et forgé – la nation. L'attachement au service public fait partie de notre identité collective. Hélas le gouvernement, lui, a d'autres priorités, comme par exemple d'offrir des rentes juteuses au privé, dont il espère probablement un renvoi d'ascenseur.

http://www.lefigaro.fr/vox/politique/2019/02/28/31001-20190228ARTFIG00157-pourquoi-la-privatisation-d-aeroports-de-paris-est-un-scandale-politique.php