Le 30-03-2022

Télécharger ou imprimer au format PDF

Dominique de Villepin

Société des autoroutes du Nord et de l’Est de la France (Sanef)

La SANEF a été créée en 1963 sous le nom de Société des autoroutes du Nord de la France. En 2005, le gouvernement décide sa cession au groupe espagnol Abertis qui deviendra effective en 2006. Ce dernier met en place une société intitulée Holding d’infrastructures de transport (HIT) dans laquelle se retrouvent, autour d’Abertis, la Caisse des dépôts, Predica, Axa, la Société foncière, financière et de participations (FFP), CNP Assurances détenant 75,65% des actions. La même année, la Sanef obtient également la concession avec Eiffage de l’autoroute A65 Langon Pau au sein du groupement A’lienor.

Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

Après la mise en Bourse d’une partie du capital en 2004, APPR est privatisée en 2006 au profit du consortium Effarie composé d’Eiffage et de la banque d’investissement australienne Macquarie. La même année, Eiffarie acquiert 81,49% du capital, le reste étant détenu par des hedge funds.

Autoroutes du sud de la France (ASF)

C’est en 2001 que le gouvernement a annoncé l’ouverture du capital d’ASF et son introduction en Bourse, l’opération étant effective en 2002. En 2005, le gouvernement cède la totalité de ses actions (41,5%) à Vinci qui possède déjà 82% de Cofiroute et maintenant 100% d’ASF.

Gaz de France (GDF)

GDF est né en même temps qu’EDF par la loi de nationalisation de l’électricité et du gaz du 8 avril 1946. Elle est formée par le transfert des actifs de la quasi-totalité des sociétés privées exerçant une activité de production, de transport ou de distribution du gaz combustible sur le territoire national. Ne sont pas incluses dans la nationalisation les sociétés publiques ou d’économie mixte (régies), comme le Gaz de Bordeaux par exemple. Gaz de France (GDF) prend le statut d’établissement public à caractère industriel et commercial. GDF produit et distribue le gaz de ville produit dans des usines à gaz par distillation de la houille, il était stocké dans d’immenses gazomètres. Avec la découverte du gaz naturel de Lacq (Aquitaine) à la fin des années 1950, GDF réoriente son activité vers ce gaz de meilleure qualité et abandonne progressivement le gaz de ville. Avec les chocs

pétroliers des années 1970, GDF diversifie ses approvisionnements auprès de l'Algérie, des Pays-Bas et de l'URSS, le gisement de Lacq n'étant pas suffisant pour satisfaire la consommation française. GDF va développer le stockage du gaz naturel dans des réservoirs souterrains, soit à partir de configurations géologiques naturellement adaptées (roche poreuse entourée de roches imperméables), soit en utilisant le principe de la cavité saline (de l'eau est injectée dans un gisement naturel de sel créant ainsi une cavité propice au stockage du gaz). Ces gisements sont particulièrement intéressant pour pouvoir pallier l'irrégularité de la fourniture par les producteurs étrangers. Une activité de gaz naturel liquéfié sera également développée pour faciliter l'importation de gaz naturel par bateaux méthaniers. Aujourd'hui, le gisement de Lacq est totalement épuisé, tout le gaz consommé en France est désormais importé.

GDF n'a jamais eu de monopole pour l'approvisionnement ou la distribution aux entreprises et aux particuliers. GDF passait des contrats de concession avec les collectivités publiques où elle intervenait comme opérateur. Son seul monopole, de fait, était celui de l'importation du gaz naturel. Une direction commune entre EDF et GDF gérait le réseau de distribution du gaz : EDF GDF Distribution.

En 2004, par la loi du 9 août, l'EPIC GDF devient une société anonyme et autorise sa privatisation partielle en livrant 30% du capital au marché. En 2006, au motif de contrer la menace d'OPA hostile de l'italien Enel sur le groupe privé Suez, le gouvernement annonce la fusion de GDF avec Suez qui prendra effet en 2008. Il s'agit d'une privatisation déguisée. Ainsi nait le Groupe GDF-Suez dans lequel l'État ne détient qu'un peu plus de 35% du capital. La privatisation de GDF est actée par la loi du 7 décembre 2006.

En 2015, GDF Suez prend le nom d'Engie.

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)

La SNCM est l'héritière des services méditerranéens de la Compagnie générale transatlantique (CGT) créée en 1855 sous le nom de Compagnie générale maritime (CGM) qui dessert principalement l'Afrique et la Méditerranée. Les services méditerranéens, et donc vers la Corse, sont inaugurés en 1880. En 1892, la concession de la desserte de la Corse est attribuée à la compagnie Fraissinet. En 1948, cette compagnie est transférée à la CGT, l'État signe avec cette dernière une convention pour l'exploitation des lignes de la Corse.

En 1969, la CGT et la Compagnie de navigation mixte fusionnent leurs activités en Méditerranée pour donner naissance à la Compagnie générale transméditerranéenne (CGTM) sous forme de société anonyme. À partir de 1973, la CGTM est confrontée à d'importantes difficultés provoquées par l'établissement progressif par l'État du régime de la continuité territoriale entre le continent et la Corse, sans que la compagnie soit dotée des moyens financiers compensant la limitation des recettes. S'ajoutent l'augmentation significative du coût des combustibles et de la concurrence du transport aérien.

En 1976, la CGTM devient la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM). Le capital est partagé entre la SNCF (25%), la CGM (à qui la CGTM a transféré ses droits pour 74,99%). La SNCM est dotée d'une mission de service public. En 1977, la participation de la SNCF descend à 20%, celle de la Compagnie générale maritime et financière, holding d'État, est portée à 80%.

En 1982, les lois portant statut particulier de la Région Corse prévoient de transférer à celle-ci les compétences de l'État pour la desserte de l'île. En 1986, une convention est signée entre la SNCM

et l’Office des transports de Corse (OTC). En 2000, la SNCM détient 82% des parts de marché entre les ports français continentaux et la Corse. En 2001, la SNCM commence à se retirer du port de Toulon à la suite de l’arrivée du concurrent italien Corsica Ferries qui propose des prix nettement inférieurs avec deux navires semi-rapides de grande taille. En 2003, alors que la SNCM est en déficit et perd des parts de marché, l’État procède à une augmentation de capital par l’intermédiaire de la CGM pour sauver l’entreprise. En contrepartie, la Commission européenne impose des cessions d’actifs dont une partie de la flotte de la SNCM. La société ne représente plus alors que 54% des parts de marché. En 2004, le Syndicat des travailleurs corses organise une grève de deux semaines pour obtenir une augmentation des salaires et le principe de « corsisation » des emplois. La SNCM accepte la priorité à l’embauche pour les Corses qui représentent 800 employés sur un effectif total de 2.400. Cet accord est contesté par les autres syndicats, mais il est validé par le Premier ministre.

En 2005, le gouvernement annonce la privatisation totale de la SNCM sous la forme d’une vente de gré à gré. L’offre de Butler Capital Partners est retenue de préférence à celle du fonds d’investissement Caravelle. Le fonds Butler propose de reprendre la SNCM pour 35 millions d’euros si l’État la recapitalise à hauteur de 113 millions (alors que les actifs de la SNCM sont évalués à 280 millions d’euros !). Un décret du 26 mai 2006 autorise la vente de l’entreprise au fonds Butler et à Veolia qui paieront 26,5 millions d’euros. En 2008, le fonds Butler vend ses parts à Veolia Transdev qui devient l’actionnaire majoritaire avec 66% du capital. Cette même année, la société ne détient plus que 33% des parts de marché.

En novembre 2014, la SNCM est placée en redressement judiciaire. Un appel d’offre est lancé pour trouver un repreneur.

En avril 2015, le tribunal administratif de Bastia met fin au contrat de la délégation de service public entre le continent et la Corse, l’une des principales sources de revenus de la société, à la suite d’un recours déposé en 2013 par Corsica Ferries. Au même moment, la SNCM abandonne les lignes de Nice et Toulon jugées déficitaires. Le 5 janvier 2016, les actifs de la SNCM sont officiellement cédés au groupe Rocca, l'entreprise renaît alors sous le nom juridique de Maritime Corse Méditerranée (MCM SAS). Cette même société sera rachetée, courant 2016, par le consortium d'entreprises corses Corsica Maritima, ce qui aboutira à la création de Corsica Linea.

Électricité de France (EDF)

Premier producteur et fournisseur d’électricité en France et dans le monde, EDF a été créée sous forme d’établissement public industriel et commercial (EPIC) par la loi du 8 avril 1946 qui a nationalisé 1 450 entreprises de production, transport et distribution d’énergie électrique. Les deux plus importantes en 1939 étaient L’Union d’électricité et L’Énergie industrielle. La loi de nationalisation institue un monopole de concessions sur la distribution, permettant toutefois aux entreprises locales comme les régies, les Société d’intérêt collectif agricole d’électricité (SICAE) et les Société d’économie mixte (SEM) de continuer leurs activités. Elle prévoit aussi un monopole de production pour les installations de production d’une puissance supérieure à 8 MVA (mégavoltampère), avec des exceptions pour la SNCF, les régies, les Charbonnages de France. À partir de 2000, ce monopole de production est progressivement abrogé en fonction des directives européennes sur la mise en place du « marché intérieur de l’électricité ». Autre intérêt de la nationalisation : la standardisation de la tension en 220 V.

EDF a joué un rôle décisif pour redresser l’industrie française au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, grâce notamment à la construction de grands ouvrages hydroélectriques et la production thermique à partir du charbon. Dans les années 1970, la France est le pays dont la proportion

d’électricité d’origine nucléaire est la plus élevée (74% en 2003). Les exportations d’électricité se développent pour valoriser les capacités excédentaires.

À partir de 1996 (directives 96/92/CE du 19 décembre 1996 et 2003/54/CE du 26 juin 2003), débute le processus de déréglementation du secteur électrique dans l’Union européenne, sous l’impulsion de la Commission européenne. Ces directives sont transposées en France par la loi 2000-108 du 10 février 2000, la loi 2003-08 du 3 janvier 2003, et la loi 2004-803 du 9 août 2004. Elles prévoient notamment que les consommateurs d’électricité pourront choisir leur fournisseur d’énergie. La loi du 9 août 2004 transforme le statut juridique d’EDF qui passe d’EPIC à société anonyme. En novembre 2005, une partie du capital (15%) est introduite en Bourse. Fin 2013, le capital est détenu par l’État (84,49%), investisseurs institutionnels (10,75%), les salariés d’EDF (1,8%), EDF (0,09%). La loi NOME (Nouvelle organisation du marché de l’électricité) a été adoptée en novembre 2010 et ouvre l’électricité à la concurrence.

En 2012, EDF réalise 46% de son chiffre d’affaires hors de France.

Aéroports de Paris (ADP)

C’est l’ordonnance du 24 octobre 1945 du gouvernement provisoire de la République française qui crée l’établissement public autonome « L’aéroport de Paris ». Sa mission est « d’aménager, d’exploiter et de développer l’ensemble des installations du transport aérien et civil ayant leur centre dans la région parisienne et qui ont pour objet de faciliter l’arrivée et le départ des aéronefs, de guider l’aviation, d’assurer l’embarquement, le débarquement et l’acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier, transporté par air, ainsi que toutes installations annexes. »

En 1946, le premier terminal provisoire de Paris-Orly est achevé, 1947 voit s’ouvrir la première piste en dur. En 1949, un décret fixe le domaine L’aéroport de Paris composé des aérodromes de Paris-Orly, Paris-Le-Bourget, Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, Persan-Beaumont, Creil, Coulommiers-Voisins, Issy-les-Moulineaux, Saint-Cyr-l’Ecole, Chavenay-Villepreux, Chelles-le-Pin, Lognes-Emerainville, Meaux-Esbry, Mitry-Mory, Toussus-le-Noble, Guyancourt. En 1961, l’aérogare sud de Paris-Orly est inaugurée, en 1968 débutent les travaux de l’aérogare ouest qui entreront en service en 1971. En 1966, les travaux du terminal 1 de l’aéroport de Paris-Nord à Roissy-en-France débutent, il entrera en service en 1974. Il prendra le nom d’Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle en 1968. En 1976, l’aéroport du Bourget est reconverti en aéroport d’affaires, les compagnies aériennes s’installent à l’aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. En 1982, le terminal A2 de l’aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est inauguré. En 1989, L’aéroport de Paris change de nom et devient Aéroports de Paris (ADP). La même année le terminal 2D de l’aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est ouvert. En 2003, le terminal 2 E de l’aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est ouvert.

En 2005, Aéroports de Paris devient une société anonyme (loi n° 2005-357 et décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005). En 2006, Aéroports de Paris entre en Bourse.

En 2008, Aéroports de Paris et Schiphol Group (gestionnaire de l’aéroport d’Amsterdam) annoncent une prise de participation croisée à hauteur de 8%. En 2009, Hub télécom, filiale d’Aéroports de Paris, acquiert le groupe Masternaut. En 1961, les PTT avaient donné une concession à L’aéroport de Paris pour construire, sur ses aéroports, des réseaux de télécommunication pour ses propres besoins et ceux de la communauté aéroportuaire. Les clients sont multiples et hétérogènes : les compagnies aériennes, les transitaires, les administrations ainsi qu’une multitude de PME, PMI, travaillant pour le compte des grandes compagnies. En 1996, suite à une déréglementation des

télécommunications, une licence expérimentale est allouée à ADP, qui crée en 2001 la société ADP Télécom, filiale à 100%. Ses missions sont de concevoir, exploiter et commercialiser des services de télécommunications sur les plateformes aéroportuaires en Île-de-France pour le compte d'ADP. En 2005, ADP Télécom devient Hub télécom pour pouvoir s'ouvrir vers l'extérieur. En 2007, elle acquiert la société BGI Technologie spécialisée dans les solutions de mobilité utilisant le code à barres et l'identification par radiofréquence (RFID). En 2009, elle acquiert la société Masternaut, leader européen des services de géolocalisation. En 2011, Hub télécom cède Masternaut International au fonds d'investissement Francisco Partners. En 2012, Hub télécom acquiert Nomadvance, leader français des solutions de mobilité et de traçabilité professionnelles. La même année, la marque Hub One est créée.

En 2012, ADP signe le contrat de concession pour l'aéroport de Zagreb (Croatie), et acquiert 38% de l'opérateur aéroportuaire turc TAV Airports. En 2013, ADP met en service le nouveau terminal international de l'aéroport d'Amman (Jordanie), réalise l'ingénierie du premier satellite dédié aux A380 à Dubaï (Émirats arabes unis), met en service le nouveau terminal de l'aéroport de l'Ile Maurice.

En 2016, le groupe Aéroports de Paris est essentiellement composé d'une entreprise mère, Aéroports de Paris, de quatre filiales détenues à 100% (Hub One, Hub Safe, ADPI, ADP Management), et d'entreprises détenues à moins de 50% (TAV Airports, TAV Construction, SDA, Relay@ADP, Média Aéroports de Paris).

Direction des constructions navales (DCNS)

La DCNS est l'héritière des arsenaux français. C'est le cardinal de Richelieu, Premier ministre de Louis XIII, qui définit une politique navale notamment par le développement des arsenaux. Le but est de rivaliser avec la Grande-Bretagne. En 1631, les marines du Ponant, côté Atlantique, et du Levant, côté Méditerranée, sont créées. L'arsenal de Brest est créé, celui de Toulon, créé sous Henri IV, est développé. Colbert, alors ministre de la Marine de Louis XIV, prolonge l'action de Richelieu. Au XIXe siècle, les arsenaux se transforment pour accompagner la mutation de la marine à voile vers la vapeur. Les sites s'industrialisent et se spécialisent.

En 1927, un décret définit le rôle des différents arsenaux : à Brest et Lorient la construction des grands navires, à Cherbourg la construction des sous-marins, à Toulon, Bizerte et Saigon, l'entretien de la flotte. En 1946, les attributions des différents sites sont précisées. À partir de 1958 et du lancement du programme nucléaire militaire, le projet Cœlacanthe va réunir la DTCN et le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) pour aboutir, en 1971, au lancement du premier sous-marin nucléaire, Le Redoutable. Jusqu'en 1961, la Marine nationale assure elle-même l'entretien et la réparation de sa flotte par l'intermédiaire de la Direction des constructions et armes navales (DCAN) du ministère de la Défense. À cette date les arsenaux sont détachés de la Marine afin de diversifier leurs activités. La DCAN rassemble désormais les arsenaux métropolitains et d'outre-mer, et dépend de la Direction technique des constructions navales (DTCN), qui dépend elle-même de la Délégation ministérielle pour l'armement (DMA). En 1977, la DMA devient la Délégation générale de l'armement (DGA) dont l'objet est de centraliser l'ensemble des capacités de conception et de construction des armées au sein d'une délégation interarmées sous l'autorité du gouvernement.

Dans les années 1970, la décolonisation avec la perte des arsenaux outre-mer et la fin de la guerre froide conduisent la DCAN à chercher de nouveaux marchés. En 1991, la DCAN change de nom et devient la Direction des constructions navales (DCN), parallèlement la Direction des constructions navales internationales (DCNI), société anonyme, est créée pour faciliter les exportations. En 1992,

les activités de la DCN pour le compte de l'État sont rattachées au Service des programmes navals (SPN) qui a pour mission la maîtrise d'ouvrage des navires destinés à l'Armée française. La DCN n'a désormais comme activité que les seules activités industrielles, tout en restant dans la DGA.

En 2001, le gouvernement décide de transformer la DCN en société anonyme, la décision devient effective en 2003. La DCN devient la DCNS, le sigle n'ayant pas de signification. En 2007, le groupe acquiert Armaris, branche activités navales France de Thales, et MOPA2, la société chargée du projet de second porte-avion. Thales entre au capital de DCNS à hauteur de 25%, et à 35% en 2011. En 2009, DCNS adopte le projet « championship » dont le but est de positionner le groupe comme un leader mondial du naval de défense et un innovateur dans l'énergie (nucléaire civil, énergies marines renouvelables).

François Fillon

TIGFet GRT

Avec la découverte du gisement de gaz naturel de Lacq (épuisé en 2013), les autorités publiques ont confié l'exploitation de la zone à la Société nationale de gaz du Sud-Ouest (GSO). Celle-ci obtient également le droit de commercialiser ce gaz dans tout le sud-ouest de la France. Sur le reste du territoire, la vente de gaz extrait à Lacq relève de la Compagnie française du méthane (CFM). Ces deux entreprises restent jusqu'au début des années 2000 des filiales de GDF et de Total. En 2005, avec la libéralisation progressive du marché du gaz et de l'électricité, Total acquiert l'entière propriété de GSO qui est rebaptisé Total infrastructures Gaz France (TIGF). En 2012, la société sera rebaptisée Transport et infrastructures Gaz France, l'acronyme restant TIGF. TIGF sera cédée en 2013 à un consortium réunissant l'opérateur italien Snam (45%), le fonds de l'État de Singapour GIC (35%) et EDF (20%). Parallèlement, toujours en 2005, GDF obtient la totalité des parts de CFM et la rebaptise GRTgaz, filiale à 100% de GDF sous forme de société anonyme. En 2012, GDF Suez vend 25% des parts à un consortium composé de CNP Assurances, CDC Infrastructure et de la Caisse des dépôts.

TIGF et GRTgaz ont une mission de service public la gestion du réseau de transport du gaz : utilisation, entretien, sécurité des canalisations de gaz les plus importantes du pays (celles qui ont un diamètre supérieur à 8 cm), continuité de l'alimentation, gestion des pics de consommation.

Lire l'épisode suivant

Opens in a new window Opens in a new window

- Se connecter ou s'inscrire pour poster un commentaire