

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

171^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 9 mars 2005

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE Mme PAULETTE GUINCHARD-KUNSTLER

1. **Aéroports.** – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 1874).

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1874)

MM. François Asensi,
Serge Poignant,

Mme Odile Saugues,

MM. Rudy Salles,
Christian Estrosi,
Jérôme Rivière,
Michel Hunault,
Alfred Marie-Jeanne,

Mmes Geneviève Colot,
Gabrielle Louis-Carabin,

MM. Joël Beaugendre,
Éric Diard.

Clôture de la discussion générale.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 1888)

Article 1^{er} (p. 1888)

MM. François Asensi, Serge Poignant.

Amendements de suppression n^{os} 72 de M. Asensi et 126 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. François-Michel Gonnot, rapporteur de la commission des affaires économiques ; le ministre, Charles de Courson, rapporteur pour avis de la commission des finances ; François Brottes, François Asensi, Jean-Pierre Blazy. – Rejet.

Adoption de l'article 1^{er}.

M. François Brottes.

Suspension et reprise de la séance (p. 1891)

Après l'article 1^{er} (p. 1891)

Amendement n^o 127 de Mme Saugues : MM. Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre, Jérôme Rivière, François Brottes. – Rejet.

Amendement n^o 128 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes, Jérôme Rivière. – Rejet.

Amendement n^o 163 de Mme Saugues : MM. Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre, le rapporteur pour avis, Jérôme Rivière. – Rejet.

Article 2 (p. 1893)

M. François Asensi.

Amendements de suppression n^{os} 73 de M. Asensi et 129 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes, le rapporteur pour avis. – Rejet.

Amendement n^o 74 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre, François Brottes, le rapporteur pour avis. – Rejet.

Amendement n^o 11 de la commission des affaires économiques : M. le rapporteur. – Retrait.

Amendement n^o 12 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n^{os} 41 de la commission des finances et 132 de M. Blazy : MM. le rapporteur pour avis, Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Retrait de l'amendement n^o 132 ; adoption de l'amendement n^o 41.

Amendements identiques n^{os} 75 de M. Asensi et 131 de Mme Saugues et amendement n^o 42 de la commission des finances : M. François Asensi, Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre, François Brottes, Jean-Pierre Blazy, Jérôme Rivière.

Sous-amendement n^o 186 de M. Brottes à l'amendement n^o 42 : MM. le rapporteur pour avis, François Brottes, le rapporteur, le ministre. – Rejet du sous-amendement n^o 186 et des amendements n^{os} 75 et 131 ; adoption de l'amendement n^o 42.

Amendement n^o 130 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Rejet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 1899)

M. François Asensi.

Amendements de suppression n^{os} 76 de M. Asensi et 133 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Rejet.

Amendements n^{os} 89, troisième rectification, du Gouvernement et 13 de la commission des affaires économiques : MM. le ministre, le rapporteur. – Retrait de l'amendement n^o 13 ; adoption de l'amendement n^o 89, troisième rectification.

Les amendements n^{os} 134 de Mme Saugues et 97 de M. Asensi n'ont plus d'objet.

Amendement n^o 14 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 15 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 96 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4 (p. 1873)

M. François Asensi.

Amendements de suppression n°s 77 de M. Asensi et 135 de Mme Saugues : MM. Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 164 rectifié de M. Gonnot : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 17 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 98 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 4 modifié.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 1902).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTCE

DE Mme PAULETTE GUINCHARD-KUNSTLER,

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

AÉROPORTS

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux aéroports (n^{os} 1914, 2045).

Discussion générale

Mme la présidente. Dans la discussion générale, la parole est à M. François Asensi.

M. François Asensi. Madame la présidente, monsieur le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, chers collègues, tous les rapporteurs de ce projet de loi ne cessent d'arguer qu'il s'agit du premier texte concernant les aéroports depuis 1945 pour dénoncer l'archaïsme de leur fonctionnement et de leur cadre juridique.

Le secteur du transport aérien emploie aujourd'hui directement plus de 115 000 personnes, et chaque emploi direct génère un emploi indirect, notamment dans la construction aéronautique, ainsi que deux emplois induits. En outre, ce secteur a affiché, de 1992 à 2001, une croissance moyenne annuelle trois fois plus rapide que l'économie française. En 2003, les seuls Aéroports de Paris représentaient 70,7 millions de passagers, plus de 1,8 million de tonnes de fret et poste, et 708 500 mouvements d'avions commerciaux.

Dans un contexte peu favorable à l'économie aéroportuaire, ADP, victime d'une structure juridique inadaptée au monde moderne, à en croire les rapporteurs, a vu son chiffre d'affaires progresser de 15 % entre 2002 et 2003. Il est aujourd'hui le deuxième aéroport européen et le sixième mondial.

M. de Courson, rapporteur pour avis de la commission des finances, prétend que le statut actuel d'ADP ne lui permet pas d'investir dans les aéroports situés hors de l'Île-de-France ni d'y vendre ses services. C'est inexact. En matière d'architecture et d'ingénierie aéroportuaire, ADP n'est-il pas l'un des principaux consultants mondiaux, présent d'Osaka à Casablanca en passant par Dubaï ? En outre, ADP inter-

vient également hors de Paris, soit à travers sa filiale ADP Management, soit en prise de participation directe. Ainsi, ADP-M, qui détient 10 % de l'aéroport international de Pékin, est également présent en Afrique et membre d'un consortium possédant 15 % du capital de treize aéroports situés en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Encore la liste n'est-elle pas exhaustive.

Le projet de loi relatif aux aéroports s'inscrit dans la même logique que celle qui a présidé à l'adoption de la loi relative à la régulation des activités postales ou encore à celle relative au service public de l'électricité et du gaz et aux entreprises électriques et gazières, pour ne rien dire de France Télécom ou d'Air France.

Le sénateur Legrand voit dans ADP un « point d'entrée naturel en Europe » : c'est dire le visage que vous voulez donner à l'Europe, une Europe où les établissements publics fondent comme neige au soleil et où les services d'intérêt général supplantent les services publics. Pourtant, s'agissant des aéroports, rien au niveau communautaire ne rend obligatoires les montages juridiques et financiers que vous mettez en œuvre.

Pour justifier que les financements des investissements d'ADP seront à l'avenir privés et non publics, notre rapporteur, M. Gonnot, avance qu'il est normal que les ressources de l'État soient consacrées en priorité « aux dépenses contribuant à la préservation de la cohésion sociale et au financement des missions régaliennes, celles destinées à assurer la sécurité des Français. » Je considère, pour ma part, que les aéroports, comme l'ensemble des infrastructures de transport, jouent un rôle majeur dans notre économie par le biais de l'aménagement et de la cohésion des territoires. Qui pourrait le nier aujourd'hui ? Quant aux investissements consacrés à la sûreté, ils ont représenté plus de 10 % des investissements d'ADP en 2003. Est-ce au privé de les financer, et ne s'agit-il pas plutôt d'une des missions régaliennes évoquées plus haut ? Par ailleurs, comment croire aujourd'hui le Gouvernement lorsqu'il prétend faire du social sa priorité ? À quelles redistributions procède-t-il aujourd'hui lorsqu'il ne se préoccupe que de baisser l'impôt sur le revenu, le plus progressif, donc le plus juste, ou lorsqu'il multiplie les cadeaux aux entreprises ?

Le changement de statut d'ADP n'est en outre qu'une nouvelle étape dans le désengagement de l'État des infrastructures aéroportuaires, la première ayant été la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dont l'article 28 a transféré aux collectivités locales la propriété et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'État et ne présentant pas d'intérêt national ou international. Ce désengagement de l'État, que ce soit au niveau de la fourniture d'électricité, de La Poste ou du secteur des transports, n'est pas acceptable, car il constitue une réelle menace pour la cohésion des territoires. La décentralisation telle que l'envisage le Gouvernement disloque le tissu national et rompt toute cohésion des territoires. Tous les échelons territoriaux se retrouvent à assumer des dépenses qui incombaient auparavant à l'État sans recevoir les ressources correspondantes. Or les départements, les régions n'ont pas les mêmes ressources. Ce sont d'ailleurs ceux qui

en ont le moins qui doivent assumer le plus de charges ! C'est tout simplement la concurrence entre les territoires que votre gouvernement organise. Ainsi, le département de la Seine-Saint-Denis est dans l'incapacité de boucler son budget, car il manque 70 millions d'euros : les collectivités locales sont donc amenées à augmenter les impôts sur les ménages tandis que les impôts d'État se maintiennent, lorsqu'ils n'augmentent pas, et que les entreprises bénéficient des largesses du Gouvernement, à l'écoute du MEDEF.

M. Jean Diébold. Il y avait longtemps !

M. François Asensi. Le Gouvernement actuel, dans sa logique libérale, nie à l'État toute spécificité en tant qu'agent économique. À force de brader ses outils de puissance publique, l'État se trouve ravalé au rôle d'actionnaire privé et, en tant que tel, cherche à faire fructifier ses capitaux, reléguant toute autre considération au second plan. Avec un État actionnaire d'ADP et d'Air France, quelle place reste-t-il dorénavant pour l'État régulateur ?

Par ailleurs, l'argument d'un État actionnaire majoritaire ne trompe plus personne. Dans les aéroports régionaux, la question des minorités de blocage s'est posée : si cette minorité de blocage peut être publique, pourquoi ne serait-elle pas privée ? L'ouverture du capital vise à attirer des fonds privés à même de financer les investissements à venir d'ADP, ce qui implique de faire miroiter aux investisseurs privés un retour sur investissement intéressant. Le rapporteur de la commission des finances du Sénat considère que le fameux ROCE, pour *return on capital engaged*, d'ADP, « malgré une amélioration de 1,6 point en 2003, atteint seulement 5,3 % ». Les actionnaires privés ne seraient-ils que minoritaires, il faudrait pourtant s'inscrire dans leur logique ! Comme le souligne ce même rapporteur, « en ce qui concerne la maîtrise des coûts, la politique principale d'ADP consiste à stabiliser les charges d'exploitation [...] grâce à la limitation des effectifs de l'entreprise jusqu'à l'horizon 2006 ». Les inquiétudes concernant le personnel d'ADP sont donc bien justifiées.

Déjà, j'avais émis des doutes lors de la discussion sur Air France. Pourquoi renoncer au statut d'établissement public quand tout le monde reconnaît que les risques existent à remettre une telle infrastructure entre les mains d'actionnaires privés ? Cependant, tout le contenu concret de ce projet de loi est renvoyé à un cahier des charges qui doit faire l'objet d'un décret en Conseil d'État. Le législateur se retrouve dès lors dessaisi de tout pouvoir normatif dans des domaines pourtant majeurs, comme la définition des services publics.

Quant au passage du domaine public au domaine privé, quel beau cadeau pour la SA ADP ! Pourtant, une partie de ses biens a été acquise par l'établissement public ADP grâce à des fonds publics et à des prérogatives de puissance publique. Là encore, il y a un risque puisqu'il ne s'agit pas d'un crédit-bail mais d'un transfert en pleine propriété. Le risque est tellement grand que le Gouvernement ne daigne même pas faire figurer la liste des équipements nécessaires à l'accomplissement des missions de service public et renvoie la question, une fois de plus, au fameux cahier des charges. Pourquoi ne pas avoir retenu en la matière l'une des solutions préconisées par le Conseil économique et social en 2002, qui consistait à créer un établissement public à vocation nationale recevant la mission de gérer, exploiter et développer tout ou partie du patrimoine aéroportuaire de l'État, l'exploitation des plates-formes étant déléguée par ailleurs, comme c'est le cas pour la SNCF-RFF et EDF-RTE ? Le Gouvernement, en créant une société anonyme dotée d'un formidable patrimoine foncier, ne remet pas en

cause le monopole d'ADP, mais le transforme en monopole privé, ce qui paraît en contradiction avec le neuvième alinéa du préambule de la Constitution française qui 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 ». Il y a de quoi troubler le juge constitutionnel !

Ce déclassement du patrimoine public ne concerne qu'ADP, non les autres aéroports, parce que vous savez que les investisseurs privés seront attirés non pas par le développement du trafic aérien mais bien par le formidable patrimoine foncier d'ADP. La volonté de faire d'ADP « une véritable entreprise de services » pour reprendre les mots de son président, M. Pierre Graff, s'inscrit tout à fait dans cette logique qui fera des missions aéroportuaires des missions annexes. Quel paradoxe pour un aéroport !

Je regrette que le seul rôle reconnu aux collectivités territoriales soit celui de suppléer financièrement l'État. En effet, alors que le Gouvernement nous avait fait voter une proposition de loi dans l'urgence, à aucun moment, il n'est fait mention dans le texte des communautés aéroportuaires qui, en associant collectivités locales et entreprises, auraient pu assurer une véritable « gouvernance » de ces infrastructures stratégiques, tant en termes économiques et sociaux qu'environnementaux, mais qui, faute de décret d'application, n'ont toujours pas vu le jour. Les populations riveraines sont pourtant les premières concernées par l'avenir des aéroports, qu'il s'agisse d'emploi ou de qualité de vie.

La modulation des redevances, prévue par le texte, devrait aller en ce sens, mais il est à craindre que les préoccupations environnementales ne soient pas les premières d'une entreprise privée et d'actionnaires privés. La modification récente du IV de l'article 1609 *quater* viciés A du code général des impôts tend également à affranchir ADP des préoccupations environnementales puisqu'il autorise désormais les collectivités locales à emprunter pour réaliser les travaux d'insonorisation des logements, travaux qui seront ensuite financés *a posteriori* par la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires. Une telle mesure tient compte de l'insuffisance des moyens procurés par la taxe pour réaliser les travaux d'insonorisation, mais elle réalise aussi un transfert de charges d'ADP vers les communes. Le mécanisme risque aussi de créer une inégalité entre les communes à même d'emprunter et les autres.

Parce que nous sommes pour des services publics au service de tous, parce que nous sommes attachés à une République qui assure la cohésion de ses territoires, nous ne pouvons que nous prononcer contre ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte que nous examinons aujourd'hui constitue la première réforme législative d'ampleur des grands aéroports nationaux depuis plus d'un demi-siècle. Ce texte aborde trois points essentiels : le statut juridique de l'établissement ADP, le statut juridique des grands aéroports régionaux et la réforme des redevances aéroportuaires.

Le transport aérien, chacun en conviendra, joue un rôle essentiel aussi bien en matière de développement de l'économie que d'aménagement du territoire, mais sa croissance doit s'inscrire dans le cadre d'un développement durable. Or, le statut d'ADP datant de 1945 – oui, monsieur Asensi – n'est plus adapté aux contraintes actuelles. ADP constitue un élément fondamental de l'infrastructure nationale et

internationale de transport. Malheureusement, le principe actuel de spécialité limite ses possibilités de développement. Pour maintenir son rang de grand aéroport international, sixième exploitant d'aéroports au monde – faut-il le rappeler ? –, ADP doit réaliser des investissements importants dans les prochaines années, notamment des travaux de sûreté et de réfection de pistes en vue d'accueillir en 2006 de gros-porteurs tels que l'A 380, investissements qui ne pourront plus être financés par le seul recours à l'emprunt dans la mesure où ADP est aujourd'hui trop endetté.

L'ouverture partielle du capital apparaît, dans ces conditions, indispensable, de même que la transformation de l'établissement public en société anonyme – le caractère public de celle-ci étant néanmoins conservé dans la mesure où l'État reste majoritaire. Ce changement de statut est d'autant mieux accepté qu'un certain nombre de garanties sont apportées, n'en déplaise à l'opposition – mais il convient de le rappeler, compte tenu de tous les propos que nous avons entendus cet après-midi !

Mme Odile Saugues. Et ce n'est pas fini !

M. Serge Poignant. Ces garanties sont le maintien du domaine public aéroportuaire, le contrôle des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public, je le répète, la détention majoritaire du capital d'ADP par l'État...

M. Jean-Pierre Blazy. Pour l'instant ! Voyez Air France ! Vous faites le faux naïf.

M. Serge Poignant. ... et la prise en compte de la situation des personnels en place.

M. Jean-Pierre Blazy. Et Air France ?

M. Serge Poignant. Comme pour le statut d'ADP, le cadre juridique de l'exploitation des grands aéroports régionaux est très ancien. Il est la traduction d'une loi aéroportuaire de 1933 et de textes réglementaires de base de 1955, qui ont connu quelques aménagements en 1997. Les concessions ont été confiées aux chambres de commerce et d'industrie depuis plus de cinquante ans et je pense pouvoir affirmer que c'est avec beaucoup de savoir-faire et de compétence que celles-ci les ont fait fonctionner. Je tiens donc à souligner l'ampleur de la tâche accomplie par les chambres de commerce et d'industrie. Les aéroports régionaux répertoriés, qui sont au nombre de douze, si l'on y inclut des DOM, sont en effet devenus de véritables entreprises bénéficiant d'investissements annuels très importants, de technologies sophistiquées et d'une gestion rigoureuse en matière de productivité et de satisfaction de la clientèle.

Mais il faut bien reconnaître que l'absence de textes législatifs sur la gestion des aéroports en France a mis aujourd'hui les opérateurs aéroportuaire en situation précaire et les fragilise face à leurs homologues européens. Le statut actuel de concessionnaire limite en effet leur réactivité dans un processus en constante évolution. Le comité d'action des chambres de commerce et d'industrie pour la mise en place de sociétés aéroportuaire a réfléchi à cette nécessaire réforme. Je me félicite que le Gouvernement se soit inspiré des propositions du « Livre blanc » des CCI pour instaurer un nouveau mode de gouvernance permettant de maintenir un cadre pérenne de développement des aéroports par la création de sociétés de droit privé dont les chambres seront actionnaires.

Je me félicite également que le rapporteur de ce texte, François-Michel Gonnot, dont je salue le travail et l'écoute, ait accepté en commission des affaires économiques notamment trois amendements : l'un réserve aux chambres

de commerce et d'industrie, titulaires d'une concession aéroportuaire, l'initiative du transfert de concession, le deuxième précise que le capital initial des sociétés aéroportuaire nouvellement créées sera entièrement détenu par des personnes publiques et le troisième apporte des garanties relatives au statut de tous les personnels transférés et à la mise en place d'une convention collective.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous saurez les accepter.

M. Gilles de Robien, *ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.* Nous verrons !

M. Serge Poignant. De son côté, le groupe UMP vous écoutera avec attention, s'agissant des amendements qui portent sur les « amortissements de caducité », sur le niveau de participation des CCI au capital des sociétés nouvelles, en tant que telles ou dans un pacte d'actionnaires, ou sur une période transitoire. Mais d'ores et déjà, monsieur le ministre, dans votre intervention préliminaire et en réponse aux rapporteurs François-Michel Gonnot et Charles de Courson, j'ai bien noté votre proposition d'un pacte d'actionnaires – 25 % CCI, 15 % collectivités locales – et votre engagement sur une concertation au cas par cas. Je reprends vos propres termes : « noyau dur public inscrit dans la durée ».

Enfin, le troisième point du projet de loi porte sur le régime des redevances qui est réformé en vue de mieux tenir compte des réalités et de s'appuyer sur un système plus transparent et plus prévisible de contractualisation pluriannuelle, l'ensemble des redevances ne pouvant toutefois excéder le coût des services rendus.

Monsieur le ministre, le texte que vous soumettez aujourd'hui à la représentation nationale me semble judicieux et s'inscrit dans la perspective d'une nécessaire modernisation des aéroports français leur permettant de rivaliser avec leurs homologues européens.

Le groupe UMP apportera bien évidemment son soutien à ce texte, amendé par les rapporteurs dans un esprit bien compris de sociétés aéroportuaire, progressivement ouvertes au capital privé, avec maîtrise publique et en tenant compte des situations actuelles.

Il nous appartient effectivement de doter notre pays d'outils modernes, qui s'appuient sur l'efficacité du passé mais qui savent également s'adapter aux évolutions qui pèsent sur le transport aérien. Nos grands aéroports sont des infrastructures stratégiques,...

Mme la présidente. Je vous prie de conclure, monsieur Poignant.

M. Serge Poignant. ... tant en termes d'aménagement du territoire qu'en termes économiques et sociaux. Il nous faut les mettre en situation d'affronter l'avenir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi sur les aéroports que nous examinons aujourd'hui, après une première lecture au Sénat en novembre 2004, constitue la première réforme d'ampleur dans le secteur aéroportuaire français depuis plus de cinquante ans. Le cadre juridique actuel date en effet de 1933, année de création d'Air France, et de l'ordonnance du 24 octobre 1945, créant l'établissement public Aéroports de Paris.

Il est bon de rappeler que, depuis le début de la législature, des changements importants sont intervenus dans le secteur aérien. Le premier en date est constitué par la loi du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France. Cette loi a réduit, dans un premier temps, à 44,1 % la participation de l'État au capital, laquelle est aujourd'hui descendue à 18,5 %, ce qui a entraîné une privatisation qui n'a pas osé dire son nom, mais dont les conséquences sont bien réelles en termes de définition d'une politique aérienne et d'aménagement du territoire. Je prendrai pour exemple le *hub* de Clermont-Ferrand qui a constitué, à son ouverture, un véritable outil d'aménagement du territoire permettant un maillage équilibré des lignes intérieures et une irrigation de l'Auvergne, région trop souvent oubliée en termes d'aménagement par le Gouvernement.

Ce *hub*, par la volonté d'Air France, semble maintenant promis à un délaissement progressif, qui suscite les craintes les plus vives quant à sa survie.

Le texte du 26 juillet 2004 s'inscrit dans le prolongement de la loi du 9 avril 2003 et prend en compte la spécificité des accords conclus entre Air France et KLM le 16 avril 2003, visant à faire d'Air France-KLM le premier groupe européen de transport aérien.

La loi du 23 février 2004 portant création de communautés aéroportuaires fut examinée, quant à elle, dans le branle-bas de combat de la campagne des régionales, sur la base du rapport Legrand. Ce texte a été une occasion manquée de coordonner tous les acteurs du transport aérien et de l'environnement aux abords des aéroports. Jean-Pierre Blazy l'a bien noté dans sa question préalable, la raison essentielle en est son examen dans la précipitation en vue d'apaiser les riverains des aéroports parisiens, particulièrement mécontents de l'abandon du projet de troisième aéroport. Je rappellerai que le décret d'application de la composition des communautés aéroportuaires n'a pas encore été publié à ce jour et qu'aucun président de conseil régional n'a manifesté son intention de demander la constitution d'une telle communauté.

Enfin, la loi Libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 que votre gouvernement a fait passer en force en juillet dernier vient compléter l'ensemble. Elle transfère, au 1^{er} janvier 2006, sous couvert d'une démarche de volontariat de la part des collectivités locales, la propriété, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des aéroports régionaux français de l'État vers les collectivités. Si, au 1^{er} janvier 2006, un aéroport n'avait pas trouvé preneur, il reviendrait au préfet de désigner le bénéficiaire de cette exploitation.

C'est dans cet enchevêtrement de textes législatifs que se situe aujourd'hui le projet de loi que nous examinons et qui entend traiter des aéroports restants : Aéroports de Paris avec notamment Roissy - Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget et les grands aéroports régionaux, dont la liste, conformément à l'article 7, sera fixée par décret, mais qui comprendrait les aéroports de Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis et Cayenne.

Ce texte poursuit le désengagement inexorable de l'État en matière de politique aéroportuaire, alors que celle-ci devrait constituer l'armature véritable d'un aménagement équilibré du territoire. De plus, les disparités créées entre les différents régimes juridiques gérant les trois types d'aéroports ne permettent pas de rendre lisible la démarche politique du Gouvernement, sauf à constater, une fois de plus, que celui-

ci se décharge sur les collectivités territoriales de compétences dont personne ne peut affirmer qu'elles souhaitent les assumer ou que, si tel est le cas, elles auront les moyens de le faire.

Les arguments que le Gouvernement et la majorité parlementaire avancent pour justifier le projet de loi sont le vieillissement de l'ensemble des aéroports, leur manque d'adaptation au contexte concurrentiel actuel et le frein ainsi constitué à leur développement. Leur statut actuel limiterait également leurs perspectives de développement, notamment à l'international, bridant leur capacité à nouer des partenariats et à financer leurs investissements.

Il n'en est rien ! Concernant ADP, la redéfinition des missions qu'il assure est tout à fait possible et seule une démarche libérale vous amène à cette décision, tout en prenant pour prétexte, par ailleurs, l'écueil que constituerait le principe de spécialité, dont nous pouvons constater, avec la Cour des comptes, qu'il a été fortement écorné ces dernières années. Une modification des statuts était certainement souhaitable, mais sans inclure pour autant la démarche de privatisation que vous initiez aujourd'hui.

Par-delà le principe très libéral de cette décision, nous devons nous poser la question de l'opportunité de cette ouverture de capital dans un contexte rendu difficile par la catastrophe du terminal 2 E, dont toutes les conséquences ne sont pas encore connues, les inquiétudes demeurant quant à sa pérennisation.

J'ajoute que l'extension de la partie commerciale d'ADP, si elle satisfait totalement votre engagement libéral, ne peut que nous inquiéter. Nous nous associons en cela au tollé soulevé dans le monde du ferroviaire par les propos d'Hervé Mariton envisageant, sans barguigner, une quasi-privatisation des gares SNCF.

M. Jean-Pierre Blazy. Très juste !

Mme Odile Saugues. S'agissant du projet de loi, et plus particulièrement de la première partie qui traite de la modification du statut d'Aéroports de Paris, il pose non seulement le principe de privatisation, auquel nous sommes évidemment opposés, et le principe de spécialité que j'ai évoqué plus haut, mais il aborde également un sujet lourd de conséquences : le déclassement du domaine public, exception faite des biens nécessaires à l'exercice par l'État de ses missions de service public. Le rapport de François-Michel Gonnot désigne les services de la navigation aérienne, les installations techniques, les tours de contrôle et les logements des unités de la gendarmerie du transport aérien stationnés sur les aéroports franciliens. Je vous demande, monsieur le ministre, de confirmer très précisément les exceptions au déclassement. Je souhaite également que vous vous expliquiez sur les propos que vous avez tenus, lors des débats au Sénat, affirmant que « la domanialité publique, dans laquelle les biens restent propriété de l'État, aurait posé des difficultés de mise en œuvre et aurait affecté l'intérêt de la réforme ».

Votre projet de loi va à contre-courant de ce qui se pratique au plan mondial, notamment aux États-Unis, aux Pays-Bas, en Autriche ou encore en Italie, pays qui ont su évaluer les risques d'un tel déclassement et ont concédé l'exploitation des terrains aéroportuaires sans en céder la propriété.

Je tiens, par ailleurs, à vous faire part de l'inquiétude des personnels et des organisations syndicales d'ADP quant à leur avenir. Si l'article 1^{er} du texte prescrit que cette transformation n'emporte pas de conséquence sur les régimes

juridiques auxquels sont soumis les personnels, la démarche gouvernementale laisse malgré tout peser bien des incertitudes, sachant que l'on se dirige vers une privatisation.

Le dernier point sur lequel je souhaite m'arrêter, et qui concerne le texte dans son intégralité, a trait à la place exorbitante qui est laissée au pouvoir réglementaire, puisqu'il appartiendra à celui-ci non seulement de préciser la liste des grands aéroports régionaux et des aérodromes civils que la nouvelle société ADP sera chargée d'aménager, d'exploiter et de développer, mais encore de fixer le statut d'ADP et de définir le périmètre des biens nécessaires aux missions de service public.

De plus, le cahier des charges définissant les conditions dans lesquelles ADP assurera les missions de service public sera également fixé par décret.

La démarche gouvernementale est, monsieur le ministre, un véritable déni du travail parlementaire.

J'en viens maintenant au second volet du texte. Cette partie relative aux grands aéroports régionaux est une véritable coquille vide, monsieur le ministre. Elle ignore la dimension sociale du problème des personnels des CCI et laisse planer de nombreuses incertitudes sur la définition de la politique de ces aéroports régionaux.

Si nous tournons nos regards vers l'Europe, nous constatons qu'il existe trois grandes politiques en matière de gestion aéroportuaire : celle de la privatisation totale, choisie par les Britanniques, celle des sociétés privées partiellement financées par des capitaux publics – la voie de l'Allemagne –, et enfin le système français, avec des concessions aux chambres de commerce et d'industrie. Ce régime de concessions permet à l'État de garder la maîtrise des aéroports et du maillage aéroportuaire. Ainsi, bien que 55 % du trafic domestique soit concentré sur la région parisienne, l'aéroport de Nice accueille plus de 9 millions de passagers et se développe à l'international. Toulouse et Marseille frôlent les 6 millions de passagers, tandis que Nantes en accueille près de 2 millions. Le régime concessif actuel, qui date de 1933, a fait ses preuves et les CCI que nous avons auditionnées ont manifesté leur fort attachement à un tel système.

La signature de contrats d'objectifs entre l'État et les aéroports de Toulouse et Lyon, visant à augmenter la capacité des aéroports au moyen d'emprunts garantis par l'État, nous semble être une voie à explorer, bien plus que le choix fait par le Gouvernement. Bien que les chiffres parlent d'eux-mêmes, celui-ci persiste et signe : le statut de nos aéroports doit être, dites-vous, « modernisé », et c'est encore dans une politique d'abandon au jeu du marché par la dérégulation et dans l'ouverture au privé du capital des aéroports que vous croyez trouver la solution.

Permettez-moi de m'étonner avec mon groupe du choix effectué pour la constitution des sociétés gestionnaires. Pourquoi ne pas avoir envisagé la création de sociétés d'économie mixte ou d'établissements publics à caractère industriel et commercial ? Cette solution aurait été très largement satisfaisante, et elle aurait mieux correspondu à l'idée que nous nous faisons du service public.

M. Jean-Pierre Blazy. Absolument !

Mme Odile Saugues. Une autre question importante nous est posée, celle de la conformité du renouvellement de la concession des CCI à la loi Sapin de 1993. Le scénario que vous envisagez nous laisse craindre qu'un seul groupe, éventuellement étranger, prenant la majorité du capital, devienne le seul maître à bord et détermine ainsi notre politique aéroportuaire. De grands groupes comme Vinci et

Keolis dirigent déjà les aéroports de Grenoble et Chambéry, et les lignes jugées déficitaires, notamment Chambéry-Paris et Grenoble-Paris, ont été récemment supprimées. Quand on sait l'enjeu crucial que ces lignes représentent en termes de croissance économique, d'emploi et d'aménagement du territoire, on ne peut qu'être inquiet de la voie dans laquelle ce projet de loi nous engage. Le Gouvernement pourrait au moins, en acceptant l'amendement voté en commission des affaires économiques, revoir sa copie quant à la constitution de la répartition du capital initial des nouvelles sociétés – ce qui ne saurait nous rassurer de façon définitive pour autant...

Ce texte, en l'état, est une aubaine pour les grands groupes, mais aussi pour les *low cost*, qui sont déjà à l'affût. On connaît les pratiques de prédateur de certaines de ces compagnies à bas coûts – pardonnez-moi, monsieur le ministre, de citer encore une fois l'aéroport de Clermont-Ferrand –, qui vont parfois jusqu'à faire payer les redevances aux collectivités territoriales avant de s'esquiver sur la pointe des pieds en avertissant les gestionnaires de l'aéroport par un fax laconique. Il est évident qu'on ne peut s'appuyer sur de telles pratiques pour déterminer une politique d'aménagement du territoire cohérente, assurer un véritable service public et fonder ainsi une politique d'investissement dans les infrastructures.

Nous avons eu deux exemples récents d'incidents avec des compagnies peu fiables, Air Excel et Aerocondor, qui avaient répondu à des appels d'offres concernant les liaisons soumises aux obligations de service public et qui se sont révélées bien incapables de les assurer, soit pour des raisons de solidité financière, soit pour des raisons techniques graves, ce qui m'oblige à dire mes craintes pour la sécurité aérienne.

Un autre problème a soulevé beaucoup d'inquiétudes parmi les personnels des CCI : selon le projet de loi, ceux-ci seront mis à disposition de la nouvelle société concessionnaire pour une durée de dix ans. En outre, le texte n'évoque que les agents publics des CCI. Cela inquiète les salariés, qui se sentent discriminés par rapport aux personnels d'ADP et perçoivent dans le texte une grande incertitude. Aussi avons-nous déposé un amendement visant à ce qu'une convention collective, applicable au plus tard un an après l'ouverture du capital de ces grands aéroports, soit mise en place pour homogénéiser les statuts de tous les salariés au niveau national et ne pas laisser planer un risque avéré de tension sociale.

Enfin, la suppression du principe de caisse unique, aujourd'hui respecté par la plupart des grands aéroports internationaux, appliqué notamment par les aéroports londoniens et préconisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale, est un élément inquiétant de ce texte. Les activités commerciales étant générées par le trafic aérien, il paraît équitable qu'elles contribuent à réduire les redevances payées par les compagnies aériennes. Rompre cet équilibre, c'est donner toute la place aux activités se développant sur les aéroports sans permettre au transport aérien d'en bénéficier.

À cette inquiétude s'ajoute la possibilité, introduite par le Sénat, de moduler les redevances aéroportuaires. Cette modulation, dont tout porte à redouter qu'elle se fera vers le bas, ne répond pas à des exigences d'aménagement du territoire !

Poursuivant la réflexion que j'avais menée au sein de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs, je conclurai, monsieur le ministre, en vous disant mes craintes sur les conséquences qu'aura ce texte sur la sécurité aérienne.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Mais non !

M. Jean-Pierre Blazy. Vous n'avez rien retenu des conclusions de cette mission, monsieur le ministre ! Nous avons travaillé pour rien !

Mme Odile Saugues. L'approche « entrepreneuriale », conduite avec des objectifs de rentabilité maximum et pratiquée par tous nos groupes et tous les gestionnaires privés, laisse présager des choix financiers qui risquent de ne pas avoir pour objectif principal un service public irréprochable et une gestion des personnels socialement satisfaisante. Ce texte ouvre grand la voie à ce que j'appellerai la « classe affaire » dans l'aérien français. C'est à l'aventure libérale de la politique aéroportuaire française que vous nous invitez. Nous ne sommes pas prêts à tenter cette aventure avec vous : le groupe socialiste s'opposera à ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Rudy Salles.

M. Rudy Salles. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, aujourd'hui, nos aéroports jouent un rôle indispensable en matière de développement économique. Cela a été rappelé par tous les intervenants et par vous-même monsieur le ministre.

Je n'évoquerai pas ici la première partie du projet de loi, qui concerne ADP, me contentant de faire miens les arguments du rapporteur pour avis de la commission des finances, notre collègue Charles de Courson, et consacrerai mon propos à la situation des aéroports régionaux.

Participant à la mise en valeur de nos territoires, ceux-ci contribuent à l'emploi direct de plus de 115 000 personnes. Fort d'une croissance annuelle trois fois plus rapide que la moyenne nationale, ce secteur a prouvé ses capacités d'adaptation. Après quatre années de crise, les aéroports français ont retrouvé des niveaux de trafic équivalents à ceux connus avant le 11 septembre 2001. Pour conforter cette réussite dans l'avenir, ils doivent conjuguer trois exigences qui ne sauraient être remplies si leur régime de gestion actuel était maintenu. Comment en effet mobiliser des investissements croissants sur des plates-formes de plus en plus sophistiquées, intégrer les nouvelles stratégies et les nouveaux acteurs nés de la décentralisation tout en continuant à assurer la sécurité et les besoins des populations concernées, si l'on conserve un cadre juridique datant des années 1950 ?

En 2000, les concessions des grands aéroports régionaux, qui arrivaient à échéance, ont été reconduites pour de très courtes durées. Elles arrivent maintenant de nouveau à terme. Pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Celui-ci transporte chaque année plus de 9 millions de voyageurs, soit près du quart du trafic des aéroports régionaux. Il crée directement 7 500 emplois et contribue au rayonnement économique et touristique de la cinquième ville de France et de la Côte d'Azur. Il possède un « cahier des charges type » de 1955, avec une concession qui arrive à terme le 31 décembre 2006. L'incertitude qui découle d'un tel statut place nos aéroports en position de faiblesse face à leurs concurrents européens. Le système actuel ne permet plus d'assurer des politiques d'investissement stables, pourtant si nécessaires.

Ce projet de loi tend à moderniser notre droit aéroportuaire. Cela ne pouvait plus attendre, et il faut donc s'en féliciter. Les options retenues concilient deux impératifs : la souplesse du système se conjugue en effet avec une relative continuité. Une société aéroportuaire pourra gérer une concession cédée à l'initiative d'une chambre de commerce et d'industrie pour une durée maximale de quarante ans, avec un cahier des charges similaire à celui d'Aéroports de Paris. Dans le cas d'un refus de cession ou d'autorisation, le contrat ira jusqu'à échéance et la loi Sapin s'appliquera à son renouvellement.

D'un point de vue général, cette organisation procure une certaine souplesse. Elle permet de s'adapter à la diversité des situations rencontrées : les politiques de valorisation engagées par les chambres de commerce et d'industrie ne sont pas les mêmes d'une plate-forme à l'autre et les durées restant à couvrir pour les concessions demeurent très variables. De plus, elle offre la possibilité d'accueillir de nouveaux acteurs. Grâce à un régime dérogatoire, les collectivités territoriales pourront, si elles le souhaitent, participer à ces sociétés aéroportuaires. D'autre part, des investisseurs privés seront en mesure de soutenir ces efforts en matière de compétitivité.

Nous souhaitons – et nous savons que vous partagez ce souhait, monsieur le ministre – préserver les intérêts des chambres de commerce et d'industrie, qui ont été les opérateurs historiques en matière de développement aéroportuaire, tout en associant désormais véritablement les collectivités territoriales. Une transition sereine entre les deux régimes doit pouvoir s'effectuer.

Ces deux objectifs peuvent être atteints en précisant des éléments qui restaient jusque-là informels. La commission a adopté trois amendements que j'avais déposés avec mon collègue François Sauvadet, dont deux tendent à clarifier la situation. Initialement, le texte prévoyait implicitement de donner le pouvoir de transfert de la concession aux CCI et de sécuriser la période de transition par un capital majoritairement public. Ces deux points méritent d'être précisés : la loi doit garantir de façon explicite le pouvoir d'initiative de transfert et reconnaître que le capital initial sera entièrement public. Il s'agit avant tout d'éviter une rupture dommageable dans la gestion des plates-formes aéroportuaires, en s'appuyant préalablement sur des équipes expérimentées déjà en place.

Nous devons aussi nous donner les garanties nécessaires pour atteindre ces deux objectifs. Les chambres de commerce et d'industrie souhaitaient conserver avec les collectivités locales, le cas échéant, une minorité de blocage de 35 à 40 % dans le capital des nouvelles sociétés aéroportuaires et ménager une période transitoire de dix ans durant laquelle le capital serait majoritairement détenu par des personnes publiques. Ces propositions vous ont été transmises avec insistance tant par les CCI que par le groupe UDF. De nombreux échanges ont eu lieu sur ces points et je souhaite qu'à l'issue de ce débat nous puissions nous orienter vers des solutions satisfaisantes. Il s'agit là de garantir la continuité dans les choix stratégiques opérés pour la gestion des grands aéroports régionaux, ainsi que la poursuite des missions d'aménagement du territoire qui sont au cœur de ces enjeux.

Les CCI jouent un rôle fondamental dans le développement de l'activité économique locale. C'est pourquoi nous tenons à ce que des assurances nous soient données sur ces différents points. Je tiens à rappeler qu'il y a cinquante ans les aéroports régionaux ont été créés à partir de rien et qu'ils sont devenus aujourd'hui des éléments moteurs du dévelop-

pement de nos provinces mais aussi de la vitalité du pays tout entier. Ceci a été rendu possible par la bonne gestion des CCI et par le partenariat que celles-ci ont mené avec les collectivités locales dans un objectif d'aménagement du territoire et d'intérêt général. J'attache une importance particulière au sort qui sera réservé à l'esprit de ces amendements et serai très attentif, monsieur le ministre, aux réponses que vous ne manquerez pas de m'apporter sur ces points et que vous avez d'ailleurs déjà évoquées dans votre présentation.

Au-delà de ces observations et de ces interrogations, qui sont normales dans un débat parlementaire de cette nature, je me plais à souligner les qualités de ce texte globalement ambitieux et qui répond aux nécessités du service aéroportuaire, une loi attendue depuis très longtemps et élaborée dans la concertation. Vous avez été très attentif à nos observations, monsieur le ministre, et avez demandé à vos services d'être à l'écoute de nos remarques : nous vous en remercions. Le groupe UDF votera ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, alors qu'aujourd'hui les compagnies aériennes doivent composer avec une concurrence toujours accrue, la qualité de nos services aéroportuaires joue un rôle de plus en plus crucial.

Outre la transformation de l'établissement public Aéroports de Paris en société anonyme au capital majoritairement détenu par l'État, outre la modernisation du calcul et du recouvrement des redevances aéroportuaires, votre projet de loi, monsieur le ministre, organise la mise en place de sociétés de droit privé gestionnaires des grands aéroports régionaux. Celles-ci auront par conséquent vocation à se substituer aux chambres de commerce et d'industrie, qui resteront cependant étroitement liées à la gestion en tant qu'actionnaires de ces nouvelles sociétés.

C'est à cet aspect primordial du texte que je consacrerai l'essentiel de mon propos. L'article 7 du projet de loi que nous allons examiner précise les conditions de cession d'une concession aéroportuaire pour les grands aéroports régionaux ou ultramarins. Son objectif est d'assurer la modernisation des conditions d'exploitation de ces grands aéroports régionaux d'intérêt national ou international.

À l'heure actuelle, les aéroports qui appartiennent à l'État sont en effet exploités dans le cadre de contrats de concession par les chambres de commerce et d'industrie territorialement compétentes. Or, monsieur le ministre, vous avez à plusieurs reprises expliqué que le système actuel était peu incitatif et motivant pour les gestionnaires et qu'il interdisait *ipso facto* toute implication de l'initiative privée dans ce secteur d'activité, alors que cette tendance prévaut chez certains de nos voisins européens.

Votre objectif est par conséquent d'engager une modernisation du mode de gestion de ces grands aéroports régionaux, et je vous rejoins sur ce point.

Pourtant, depuis plusieurs semaines, les chambres de commerce et d'industrie ont légitimement exprimé quelques réserves à propos de votre projet de loi, notamment de son article 7. J'ai d'ailleurs pu mesurer dans mon département, avec la chambre de commerce et d'industrie de Nice-Côte d'Azur, qui gère la deuxième plate-forme aéroportuaire de France après Paris, la réalité et la pertinence de leurs préoccupations.

Les chambres de commerce gèrent depuis plus de cinquante ans les grands aéroports régionaux français. Elles le font, bien sûr, dans un souci de saine gestion, mais leur optique est également de faire en sorte que ces aéroports puissent être des outils structurants d'aménagement du territoire majeurs.

Sur les vingt dernières années, elles ont ainsi financé plus de 75 % des investissements totaux de ces grands aéroports régionaux grâce à leur capacité d'autofinancement, d'une part, et à leur gestion rigoureuse, d'autre part.

Afin de prendre acte de cette qualité de gestion des aéroports, d'ailleurs reconnue par tous, élus locaux, administrations et gouvernements, et afin de garantir que les aéroports continueront à être gérés dans un souci d'intérêt général, nous sommes quelques-uns à avoir déposé un amendement destiné à mettre en place une minorité de blocage à leur profit dans le capital des futures sociétés aéroportuaires ; le but est de leur réserver un minimum de 34 % de ce capital, après la prolongation de la concession, en contrepartie de leur apport.

Je ne voudrais pas donner le sentiment, à cette tribune, que j'entends défendre à tout prix les chambres de commerce. Il nous arrive même de nous retrouver dans des rapports de force avec nos propres chambres de commerce, s'agissant de la gestion de certains équipements.

M. Jérôme Rivière. C'est vrai !

M. Christian Estrosi. Je peux le dire, par exemple, s'agissant de la gestion du port de commerce marchand et de pêche de Nice. Je ne suis pas forcément d'accord non plus avec toutes les options relatives à l'avenir de la plate-forme aéroportuaire internationale de Nice. La chambre de commerce est en effet tentée de faire passer le nombre des passagers de 10 à 15 millions dans les cinq ou six années qui viennent. Or je suis soucieux aussi de la qualité environnementale et d'une bonne répartition des activités sur l'ensemble du territoire national, pour préserver la qualité de vie de nos concitoyens.

Mais tant que les chambres de commerce ont une minorité de blocage, tant qu'elles sont pour les collectivités territoriales un interlocuteur incontournable, il sera possible de trouver des points d'accord et d'imposer des politiques de développement, d'aménagement et de préservation de la qualité de vie qui feront que les collectivités locales seront également incontournables.

Mme la présidente. Monsieur Estrosi, vous avez dépassé votre temps de parole !

M. Christian Estrosi. Madame la présidente, je m'achemine vers ma conclusion.

Mme la présidente. Il est temps !

M. Christian Estrosi. Je ne voudrais pas que, demain, nos collectivités territoriales se trouvent prises en otage par telle ou telle société aéroportuaire privée. Certaines sociétés nous font déjà connaître qu'elles sont prêtes à se désengager de certains intérêts sur des plates-formes aéroportuaires américaines, pour s'intéresser à celles de Nice, de Bordeaux, de Toulouse et de Marseille.

Mme la présidente. Monsieur Estrosi...

M. Jean-Pierre Blazy. Mais il a raison, c'est très important !

M. Christian Estrosi. Elles ne prendraient en aucun cas en compte les préoccupations des élus locaux en matière d'aménagement du territoire.

M. Jean-Pierre Blazy. M. Estrosi dit la même chose que le groupe socialiste !

Mme la présidente. Je tente de faire respecter le temps de parole de manière égalitaire entre tous les intervenants ! Et je vous demande de conclure, monsieur Estrosi !

M. Christian Estrosi. Monsieur le ministre, il me semble que seule la mise en place d'une telle minorité de blocage permettra de garantir une continuité suffisante dans les choix stratégiques et la gestion des grands aéroports régionaux. De la même façon, c'est le seul moyen d'obtenir une garantie sur les modalités de cession par l'État de la majorité des actions des sociétés qui seront créées.

En outre, et afin de répondre aux interrogations légitimes de nos CCI, je défendrai un second amendement visant à conserver une certaine continuité sociale vis-à-vis des personnels des futures sociétés aéroportuaires. Cela doit vous intéresser, madame la présidente (*Rires et exclamations*), car la clé de réussite de cette réforme, ce sont justement ces personnels. Acceptons par conséquent de leur garantir que le capital des sociétés aéroportuaires sera majoritairement public pendant une durée de dix ans. Tel est l'objet de mon second amendement.

Mme la présidente. Monsieur Estrosi, vous abusez de ma patience ! Je vais me fâcher et couper le micro !

M. Christian Estrosi. Pourquoi vouloir accélérer à tout prix la privatisation de nos grands aéroports régionaux ? À titre de comparaison, 85 à 90 % des grands aéroports régionaux américains, canadiens, ou européens sont dans les faits dotés de capitaux majoritairement publics, même s'il est vrai que ces capitaux ne proviennent pas des États centraux, mais plutôt d'entités publiques décentralisées. Des alternatives sont donc envisageables.

Mme la présidente. Monsieur Estrosi, vous avez quasiment doublé votre temps de parole ! Ce n'est pas correct.

La parole est à M. Jérôme Rivière.

M. Jérôme Rivière. Madame la présidente, monsieur le ministre, mesdames et messieurs les députés, ce texte est particulièrement important, et ce à plusieurs titres.

Le Gouvernement propose une transformation ambitieuse et nécessaire du statut d'Aéroports de Paris afin de lui permettre de continuer, dans un contexte très compétitif, son développement. La situation de cet établissement public est difficile – sa dette est lourde : plus de 2 milliards d'euros pour moins de 1,5 milliard d'euros de fonds propres – mais pleine de promesses puisque, outre la qualité de ses personnels, des réserves de productivité existent puisque, au passager transporté, ADP emploie le double de salariés par comparaison avec les autres grands aéroports français, comme la plate-forme de Nice, par exemple.

Cette réforme qui transforme ADP en société anonyme est la bienvenue. Équilibrée, elle garantit le caractère public de cette société, dans la mesure où le contrôle majoritaire en revient à l'État. Elle préserve les missions de service public et maintient le statut actuel des personnels.

Par ailleurs, pour répondre à la nécessaire équité dans la concurrence entre plates-formes aéroportuaires régionales et garantir leur développement, ce même texte propose de modifier la nature des opérateurs en mettant en place des sociétés aéroportuaires.

Je souhaite mettre en exergue certaines inquiétudes que soulève le texte de loi tel qu'il nous est aujourd'hui présenté. Je m'intéresserai plus particulièrement à la création de ces sociétés aéroportuaires.

Monsieur le ministre, vous le savez, je suis un libéral,...

M. Jean-Pierre Blazy. C'est vrai !

M. Jérôme Rivière. ... et c'est avec cette vision d'une économie ouverte à la concurrence que je me suis penché sur le texte. Libéral sans aucun doute, mais soucieux comme chacun d'entre nous de l'avenir de nos territoires et de nos régions et convaincu de l'importance d'un véritable service public.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est incompatible !

M. Jérôme Rivière. Eh non, monsieur Blazy !

Plusieurs interrogations m'assaillent. Pourquoi, alors que nous modifions de façon importante les statuts d'ADP et des aéroports régionaux, laisser persister une différence de fond importante dans la nature de leurs liens avec l'État ? En effet, ADP bénéficiera d'un droit exclusif, c'est-à-dire d'un régime de licence, alors que les autres aéroports resteront soumis au régime de la concession ? Pourquoi cette absence d'appétence des services de l'État à remettre en cause leurs pratiques ? Il n'est, hélas ! pas rare que notre haute administration soit convaincue que sa spécificité lui confère une forme d'inaffabilité. Je regrette que nous n'ayons pas étudié sérieusement une nouvelle organisation autour du régime des licences, qui laisse à l'État un rôle de régulateur. C'est à mon avis la forme la plus adaptée pour les activités concurrentielles. Elle nous aurait permis d'opérer, comme l'immense majorité des aéroports en Europe ou aux États-Unis, et avec des sociétés à capitaux publics.

Il ne s'agit donc pas, et je dis cela pour les membres de l'opposition, d'une démarche idéologiquement libérale.

M. Jean-Pierre Blazy. Vous pouvez toujours le dire, mais vous aurez du mal à le démontrer !

M. Jérôme Rivière. Après ces interrogations, il m'a bien fallu admettre que tenter de mettre en place à travers ce texte un système de droit exclusif, c'était en briser l'équilibre et finalement prendre le risque de ne rien faire. Aussi, dans le cadre du choix qui a été fait d'un système concessif, je pointerai les quelques inquiétudes que vous devriez pouvoir dissiper par vos réponses, et qui expliquent très rapidement certains amendements qui ont été déposés.

Quelles que soient nos relations individuelles avec les chambres de commerce et d'industrie de nos territoires, il faut reconnaître que, sur un plan général, elles ont agi très utilement pour nos aéroports. La plupart des contrats de concession qui les liaient ou les lient encore à l'État ne prévoyaient absolument pas des investissements à la hauteur de ceux, immenses, qui ont été réalisés. En effet, dans le cadre de leurs cahiers des charges anciens, seule une fraction des investissements réalisés sur la période de la concession était concernée. Le non-paiement d'impôts sur les bénéfices a permis aux CCI de financer une part plus importante des investissements, réduisant d'autant la part à la charge de l'État.

Aussi, il me semble que cette gestion dynamique ne doit pas être oubliée lors de la constitution des sociétés aéroportuaires. Là encore, monsieur le ministre, nous avons fait des propositions et espérons vos réponses à propos de la part de capital qui leur serait donnée en échange de leur apport de la concession, mais aussi de la qualité de leur gestion.

Le marché dont nous parlons aujourd'hui est moins que d'autres un marché traditionnel, puisqu'un très grand nombre d'opérateurs sont à majorité publique. C'est le cas en Italie, en Espagne ou en Allemagne. C'est la situation de très nombreux aéroports britanniques. Aux États-Unis même, ce sont des opérateurs publics – État, comté, ville ou agglomération – qui gèrent les plates-formes aéroportuaires.

M. Jean-Pierre Blazy. Eh oui !

M. Jérôme Rivière. Il faut noter néanmoins que le Congrès américain vient d'encourager l'entrée de capitaux privés pour la gestion de ces plates-formes.

Je vous l'ai dit, si je suis économiquement un libéral, je ne suis pas un aventurier. Les exemples que je viens de citer devraient nous inciter à la plus grande prudence. C'est pourquoi nous avons proposé, avec de très nombreux collègues, un amendement imposant pour une période de dix ans une majorité publique au capital de ces sociétés.

M. Jean-Pierre Blazy. Dix ans ? Ça passe si vite !

M. Jérôme Rivière. Nous n'inventons rien : le Conseil d'État vous avait fait cette recommandation l'été dernier lorsqu'il a été saisi du texte. Il faut dire qu'il recommandait aussi un renouvellement de concession très court – cinq ans – alors que vous nous proposez quarante ans.

L'idée d'un délai de dix ans est de permettre aux collectivités territoriales de mieux cerner leurs nouvelles possibilités dans le cadre de la décentralisation et de prendre, le cas échéant, toute leur place dans ces sociétés aéroportuaires. Elles ont besoin de temps. La part de l'État sera portée par l'APE, un service relevant de Bercy et non de la logique d'aménagement du territoire de votre administration. Il serait très dommageable que cette part de capital soit, en raison d'une forme de précipitation à dégager des crédits,...

Mme la présidente. Monsieur Rivière, veuillez conclure ! (*Rires.*)

M. Jérôme Rivière. ... vendue non pas à des opérateurs privés, mais, par exemple, à la DGAC espagnole ou à des aéroports italiens à majorité publique, au prétexte que le principe de la concession protège les missions de service public. Cela marquerait un retour sur les lois de décentralisation que nous venons de voter. Je sais que vous ne le souhaitez pas, et nous vous écouterons avec la plus grande attention.

Enfin, un mot sur les dispositions fiscales du texte.

Mme la présidente. Monsieur Rivière !

M. Christian Estrosi. Mais c'est intéressant !

M. Jérôme Rivière. Si la neutralité fiscale n'est pas possible pour la création des sociétés aéroportuaires en raison du principe d'égalité devant l'impôt, elles vont devoir payer au fisc des impôts sur profits exceptionnels à hauteur de 35 % environ de leurs fonds propres.

Mme la présidente. Monsieur Rivière, ce n'est vraiment pas correct vis-à-vis de vos collègues !

M. Jérôme Rivière. C'est ma dernière feuille !

M. Christian Estrosi. Tiens bon, Jérôme ! (*Rires.*)

M. Jérôme Rivière. Un exemple permet de mieux comprendre ce problème complexe. Si on part d'un ratio dettes sur fonds propres de 0,8 – 80 millions d'euros sur 100 millions d'euros –, celui d'une bonne CCI, celle de Nice, par exemple, avant inscription de la dette fiscale, ce

ratio devient, après l'inscription, de 110 sur 65, soit 1,6. Il double ! ADP, avec un ratio de 1,33, sait bien ce que cela signifie comme obstacles et difficultés pour négocier des emprunts.

Vous proposez un étalement classique – trois à cinq ans – de cette dette fiscale. C'est insuffisant.

Mme la présidente. Monsieur Rivière, veuillez conclure immédiatement !

M. Jérôme Rivière. C'est insuffisant et je souhaite, pour protéger les outils que nous créons, que vous receviez très favorablement un amendement créatif qui permettra, tout en préservant le droit, un étalement sur la durée au terme de laquelle les immobilisations de la concession sont amorties.

Heureux de ce débat qui va s'instaurer, je suis certain, monsieur le ministre, qu'avec la majorité, comme c'est le cas depuis bientôt trois ans et les propositions constructives du rapporteur, vous trouverez les voies d'un texte efficace et équilibré. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. C'est vraiment très incorrect ! Certains collègues respectent leur temps de parole, mais pas d'autres, qui le doublent ! Pourtant, j'avais cru comprendre que tout le monde voulait terminer le débat ce soir.

Entre vous deux, monsieur Rivière et monsieur Estrosi, cinq minutes supplémentaires ont été utilisées !

La parole est à M. Michel Hunault. Et je couperai le micro, s'il ne respecte pas les cinq minutes de son temps de parole. Et pourtant, il n'y est pour rien.

M. Christian Estrosi. Ce sera lui, la victime !

M. Michel Hunault. Je m'engage, madame la présidente, à ne pas dépasser mon temps de parole.

Monsieur le ministre, l'examen du projet de loi relatif aux aéroports s'inscrit dans un contexte marqué, comme vous l'avez dit tout à l'heure dans votre propos introductif, par une restructuration profonde du secteur aérien, laquelle se caractérise par un mouvement de concentration des principales compagnies aériennes mondiales, par le développement des compagnies à bas coût, alors que, dans le même temps, le statut juridique des aéroports régionaux et d'ADP n'a pas évolué.

La situation nécessite que le Parlement valide votre projet de loi, car les besoins d'investissement sont considérables. L'endettement actuel est préoccupant et bon nombre de concessions d'exploitation viennent à échéance.

Je voudrais, monsieur le ministre, saluer votre méthode, car ce projet reprend la réflexion et les grandes lignes des travaux engagés avec l'ensemble des acteurs des transports aériens, résumés dans le « Livre blanc » auquel plusieurs de mes collègues ont fait allusion.

Je ne traiterai pas d'ADP. Je consacrerai les quelques instants qui me sont accordés aux aéroports régionaux concernés par cette démarche de modernisation du secteur aéroportuaire tout entier, car c'est bien de cela qu'il s'agit.

Actuellement, près de douze aéroports, générant un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros et traitant 400 millions de passagers, sont exploités par les CCI territorialement compétentes, dans le cadre de concessions.

Compte tenu des défis à relever, notamment au regard du financement des investissements à réaliser, il faut faire évoluer le régime de gestion des aéroports. Vous avez choisi de transférer l'exploitation en cours de concession à des

sociétés spécialement créées, à capital entièrement public, dans un premier temps détenu par l'État, les CCI et, le cas échéant, les collectivités territoriales. Nous devons appuyer votre démarche, car cela permettra le développement des grands aéroports régionaux.

Vous avez aussi prévu, aux côtés des opérateurs historiques, de permettre l'engagement progressif de l'initiative privée. Si je partage votre souci, j'attire votre attention sur la nécessité pour l'État de garder la maîtrise des impératifs qui ne peuvent être concédés parce que relevant de la responsabilité de l'État, notamment la sécurité aérienne. À celui-ci pourraient s'ajouter les objectifs de développement maîtrisé des aéroports et de préservation des normes environnementales les plus élémentaires, telle la lutte contre les nuisances sonores.

Je voudrais, à l'occasion de cette discussion, évoquer le projet de création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en Loire-Atlantique. Avec ce projet, vous avez l'occasion unique, monsieur le ministre, de donner vie au nouveau cadre juridique qui fait l'objet de notre discussion. Déjà, un syndicat mixte regroupant l'ensemble des collectivités territoriales de l'Ouest s'est constitué et, en relation avec l'État et ses services, l'ensemble des aspects d'un tel projet sont examinés dans la plus grande transparence et la concertation. Un comité de pilotage s'est tenu lundi à la préfecture de Nantes. Ces travaux viennent conforter le partenariat que vous souhaitez entre l'État, les collectivités territoriales et les acteurs locaux. À titre expérimental, il nous faut transformer et créer un outil juridique regroupant à la fois l'État, les CCI et les collectivités territoriales, mais aussi offrir aux entreprises privées la possibilité de s'insérer dans un tel projet. Il est souhaitable d'y orienter l'épargne régionale et les grands investisseurs régionaux. Au-delà du financement des pistes et de la zone aéroportuaire, il nous faut trouver les ressources pour financer les accès par route et par rail, créer des zones économiques créatrices de richesses et d'emplois, susceptibles d'accueillir des entreprises tournées vers l'exportation et l'industrie aéronautique. C'est pourquoi je voudrais saluer ce projet, qui me paraît atteindre un juste équilibre, mais qui n'a de sens que si l'initiative privée et des capitaux privés sont à même de conforter cette démarche dans un partenariat avec l'État, les collectivités territoriales et les CCI.

Depuis votre arrivée à la tête de ce ministère, monsieur le ministre, vous n'avez cessé d'œuvrer à l'adaptation des outils juridiques et financiers pour permettre de réaliser les investissements dont notre pays a tant besoin dans une économie marquée par la mondialisation et les échanges. La création de l'Agence de financement des infrastructures en est un exemple. La modification, la modernisation du statut d'ADP et l'ouverture du capital des sociétés aéroportuaires aux capitaux privés vont dans ce sens. Mais, compte tenu des impératifs de développement durable, d'aménagement du territoire, de sécurité aérienne et de respect de l'environnement, je souhaite que cette modification ne se fasse pas au détriment du rôle essentiel que doit jouer l'État.

Adapter les outils financiers et juridiques dans une économie concurrentielle, face à une réglementation européenne qui, en tout domaine, bouleverse nos schémas de pensée et d'action, est une nécessité. L'avenir du transport aérien est à ce prix. C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'approuve votre projet. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.)*

Mme la présidente. Merci, monsieur Hunault, d'avoir respecté exactement votre temps de parole.

M. Christian Estrosi. Nous, nous avons bénéficié du temps de parole de Mme Andrieux. Région PACA oblige ! *(Sourires.)*

Mme Odile Saugues. Vous êtes bien culotté, mon cher collègue !

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. De la part d'une femme, cette remarque peut-elle être qualifiée de sexiste ? *(Sourires.)*

Mme la présidente. En tout cas, le non-respect du temps de parole est une marque d'irrespect pour nos collègues, monsieur Estrosi.

La parole est à M. Alfred Marie-Jeanne.

M. Alfred Marie-Jeanne. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi sur les aéroports me laisse pantois et suscite ma désapprobation, car, de façon inattendue mais péremptoire, il écarte le transfert de l'aéroport de Martinique à la collectivité régionale, par deux fois demanderesse et à l'unanimité de ses membres. Cette fin de non-recevoir sans justification sérieuse est plus que surprenante. En tout cas, les réserves avancées ne tiennent pas l'air.

L'intention déclarée au départ prétendait inscrire cet outil – l'un des deux poumons de l'île avec le port – dans une dynamique économique nouvelle ainsi définie : « moderniser le régime de gestion de l'aéroport en prévoyant que cette modernisation se fasse au profit du développement et de l'attractivité du territoire, l'intérêt général du pays devant être la préoccupation première et constante ». Hélas ! c'était sans compter sur les épisodes successifs d'un feuilleton au dénouement malheureux. En mettant l'accent sur l'évolution restrictive de la décentralisation en la matière, vous comprendrez mieux le sens de mes propos.

La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité prévoyait, en son article 105, une expérimentation. Saisissant cette opportunité, le conseil régional formulait sa première demande de transfert, demande restée sans réponse. Puis, de nouveau, la loi du 13 août 2004 sur les libertés et les responsabilités locales prévoyait, en son article 28, le transfert des aérodromes civils de l'État vers les collectivités territoriales. Dès septembre 2004, soit un mois plus tard, le conseil régional réitérait sa demande dans le cadre du nouveau dispositif. Le couperet tombait le 11 janvier 2005, quand les services de la préfecture de Martinique signalaient au président du conseil régional : « Le projet de décret préparé par le ministère des transports a prévu d'exclure l'aéroport de Fort-de-France. »

Plusieurs remarques s'imposent.

La première est que la demande régionale de transfert a été formulée de façon expresse sous l'ancien régime juridique. La réponse n'est intervenue que dans le cadre du nouveau régime. N'a-t-on pas fait exprès ?

La deuxième remarque est que l'expérimentation n'a pas été réalisée du fait du législateur, qui, avant l'échéance de clôture, a abrogé l'article 105 de la loi sur la démocratie de proximité. Ne l'a-t-on pas abrogé pour nous exclure du champ des transferts ?

La troisième remarque est que l'article abrogé laissait le soin de promouvoir un esprit de négociation entre l'État et la collectivité territoriale ayant opté pour l'expérimentation. Cet esprit a disparu avec l'article abrogé.

L'État opère une sélection préalable des aéroports susceptibles d'être concernés par la décentralisation : il dicte qui a le droit de déposer une demande et qui ne l'a pas. C'est ainsi qu'il n'a pas jugé opportun de consulter la collectivité régionale de Martinique, comme explicitement indiqué dans un courrier du 11 janvier 2005 : « Ce décret ne comporte pas de mesures d'adaptation à l'outre-mer et ne fera donc pas l'objet d'une consultation formelle des collectivités ultramarines. » À deux non-réponses et une non-écoute, voilà que s'ajoutent l'absence de concertation et le mépris ! La décentralisation souhaitée est dénaturée en donnant l'illusion d'un changement qui ne s'opère pas.

En réalité, ce projet de loi ne fait que heurter : il foule aux pieds les engagements écrits ; il s'incline devant les lobbies ; il humilie une fois de trop les élus martiniquais ; il continue à faire de la Martinique une terre d'exception ; il ouvre d'autres blessures à l'heure où la responsabilité est prônée partout ; il casse la dynamique à nouveau en marche ; il brise l'espoir qu'engendre la liberté d'assumer. Dans ces conditions, comment comprendre que le conseil régional, auquel incombe prétendument la tâche essentielle du développement économique, soit privé des deux seuls poumons que sont le port et l'aéroport ?

Un auteur que je ne connais pas (*Sourires*) mais que je reconnais disait : « La liberté doit pouvoir être donnée dans l'expérience. » Cette expérience, à portée de nos mains, vous nous la refusez. Il disait encore : « La liberté est liée à une dynamique d'un agir rebelle à toute immobilité. » Cette dynamique nouvelle, vous nous l'ôtez en brisant son élan. Et il concluait : « La liberté sans efficience n'est pas une liberté effective. » En conséquence, monsieur le ministre, je renouvelle – jamais deux sans trois – la demande de transfert pour la troisième fois. En cas de refus, je vous laisse deviner le sens de mon vote.

M. Christian Estrosi. Il a parlé douze minutes, madame la présidente !

Mme la présidente. Cinq minutes et vingt secondes. (*Sourires.*) Je vous communiquerai le relevé.

La parole est à Mme Geneviève Colot.

Mme Geneviève Colot. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, en abordant avec ce texte l'environnement législatif des aéroports, nous touchons à l'un des agents essentiels du développement économique. L'activité économique, l'emploi y sont directement liés. Il est donc important de prêter la plus grande attention à ce secteur et de lui donner les moyens de sa prospérité. Je souhaite remercier tout spécialement notre rapporteur François-Michel Gonnot de tout ce qu'il fait pour promouvoir le transport aérien et garantir son avenir, spécialement à l'occasion de la préparation de ce texte.

Depuis votre nomination, monsieur le ministre, vous vous êtes montré particulièrement sensible à une autre réalité des aéroports : celle des nuisances subies par les riverains. Je me réjouis donc particulièrement que la commission ait examiné favorablement l'amendement du président Ollier, qui relève de façon significative les amendes en cas de non-respect des couloirs définis par la DGAC. J'ai déjà eu l'occasion de le dire à cette tribune : pour que les règles soient respectées, il faut que les sanctions soient dissuasives. Si cet amendement est adopté, nos engagements à l'égard de la défense des riverains seront tenus. Cette majorité est celle des engagements tenus. L'ACNUSA devra faire appliquer ces nouveaux barèmes.

Je voudrais, pour respecter mon temps de parole, madame la présidente, m'intéresser uniquement aux articles qui concernent ADP, dont les règles de fonctionnement n'ont pas changé pendant plus d'un demi-siècle. Il convient de les modifier pour qu'il puisse se construire un avenir, c'est-à-dire assurer l'essor économique de son environnement immédiat, et plus encore assurer sa part du développement national. Ce statut lui en donne les moyens.

Les garanties sont de nature à assurer pour les personnels et pour les partenaires une continuité essentielle : l'entreprise conserve la maîtrise de son développement par la solution de la domanialité privée et l'État conserve le contrôle des missions de service public, comme, par exemple, le contrôle aérien ; ADP pourra intervenir à travers le monde, vendre son savoir-faire et saura ainsi constituer, avec nos industriels de l'aéronautique – EADS et les autres – une filière cohérente, performante et parfaitement concurrentielle.

Avec cette proposition de loi, un juste équilibre est atteint, une forme adaptée à l'environnement actuel des plates-formes aéroportuaires est proposée. L'État conservera sa majorité dans le capital. ADP pourra faire appel aux investissements privés, c'est-à-dire obtenir la capacité financière de l'entretien de ses installations, de son adaptation aux technologies nouvelles, de son développement. C'est la première motivation de cette loi.

Restant majoritaire dans le capital, l'État conserve son droit de contrôle et impose le cahier des charges. Il assure ainsi le maintien de la qualité du service, de la sécurité des usagers et des populations riveraines. En effet, nous ne pourrions admettre la moindre augmentation des nuisances ou des risques. Nous veillerons donc particulièrement à ce que la lutte contre les nuisances se renforce et que l'essor économique d'ADP s'inscrive dans une perspective de développement durable. Ce travail doit se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs économiques, politiques et associatifs, dans la logique de la charte de l'environnement, que nous nous flattons d'avoir placée au sommet de nos textes fondateurs.

ADP peut également intervenir sur le réseau de communications au sol. Les connexions Orly-Paris, le rattachement d'Orly au réseau TGV, le lien Orly-Roissy doivent se faire en concertation avec les élus, dans le souci de créer des emplois tout en préservant la qualité de vie des riverains.

Enfin, ADP devra avoir à cœur d'assurer une juste diversité des destinations desservies par ses plates-formes. Le sud du Bassin parisien se trouve d'ores et déjà lésé par la spécialisation d'Orly qui limite considérablement les retombées économiques. Le rôle d'ADP est essentiel dans l'équilibre du développement de la région parisienne. C'est tout l'équilibre national, et même européen, qu'il organise.

Cette loi n'est donc pas seulement une modification de statut. C'est bien plus : un acte de confiance. Nous donnons à ADP, en même temps que les moyens de son développement, la responsabilité de dessiner son avenir.

Le projet donne aux acteurs du transport aérien les moyens de leurs responsabilités.

C'est un bon texte, et je le soutiens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. Je vous remercie, madame Colot, d'avoir scrupuleusement respecté votre temps de parole.

La parole est à Mme Gabrielle Louis-Carabin.

Mme Gabrielle Louis-Carabin. Monsieur le ministre, le désenclavement d'une région, l'aménagement de son territoire pour y maintenir ou attirer des activités est essentiel. C'est aussi la raison d'être d'un aéroport et spécialement de l'aéroport de Guadeloupe Pôle Caraïbes.

Avec une capacité de traitement de 4 millions de passagers par an, cette plate-forme est aujourd'hui le premier aéroport des départements d'outre-mer et le neuvième français. Pour le trafic fret, il est le second des départements d'outre-mer et le huitième français.

Cet équipement structurant est, au même titre que le port, l'unique point d'entrée, tant des personnes que des marchandises. L'aéroport Pôle Caraïbes est par conséquent un point stratégique pour l'archipel guadeloupéen. Plate-forme d'échange avec la France et la Caraïbe, l'aéroport fait de notre région un poste avancé de la République dans la zone Caraïbes-Amérique.

Sa triple dimension régionale, nationale et internationale en fera à terme un *hub* d'importance pour la Caraïbe, et cette dimension internationale doit être plus que jamais encouragée.

Depuis 1966, l'entretien, la gestion et la modernisation de cette plate-forme sont assurés en concession par la chambre de commerce et d'industrie, dont l'ambition en matière de développement économique en fait un acteur essentiel au service de l'intérêt général.

Sa capacité d'autofinancement doit être soulignée : entre 1993 et 1996, sur les 131 millions d'euros investis pour la modernisation de l'aéroport, la CCI a participé à hauteur de 4 %, avec une mobilisation des fonds structurels à hauteur de 35 % du programme d'investissement. La décentralisation a pris aussi toute sa dimension, par un partenariat renforcé avec les collectivités locales puisque le conseil régional et le conseil général ont apporté 17 % du coût total de l'opération, alors que l'État n'y a participé que pour 6 %.

Dès lors, monsieur le ministre, la modernisation des grands aéroports régionaux par la création de sociétés privées ne peut se faire en décalage par rapport à cette décentralisation aujourd'hui renforcée.

La chambre de commerce et d'industrie de la Guadeloupe, qui a toujours assumé ses responsabilités et joué un rôle important, doit être au cœur de la nouvelle politique aéroportuaire. Cet établissement public est une structure de proximité : sa position stratégique au plus près de la réalité économique de l'archipel guadeloupéen lui a permis de mener à bien des projets de développement. On peut se demander si de tels paramètres seraient pris en compte par une société privée tournée vers le profit. La modernisation que vous proposez doit donc se traduire par un renforcement du rôle des CCI au sein de la société aéroportuaire. La création de cette dernière ne peut porter atteinte à une desserte cohérente du territoire guadeloupéen. La recherche de la rentabilité ne peut se faire au détriment du développement durable.

Aussi, je proposerai, par le biais d'amendements, portant notamment sur l'article 7, de donner aux CCI la possibilité de prendre l'initiative de l'apport de leur concession à la société aéroportuaire et de garantir le caractère entièrement public du capital initial des nouvelles sociétés aéroportuaires. De plus, il me paraîtrait pertinent d'attribuer aux CCI, en contrepartie de leur apport, un minimum de 34 % du capital de la nouvelle société : cela garantirait que les grands aéroports régionaux continuent à être gérés dans le

sens de l'intérêt général. Par ailleurs, le fait de prévoir que le capital de la société aéroportuaire soit détenu par des personnes publiques durant une période transitoire de dix ans garantirait au personnel une certaine continuité sociale. Ainsi préparée, la transition se ferait en douceur.

L'insertion de ces paramètres dans le texte participe à la reconnaissance de la capacité de gestion des CCI, outils structurants majeurs de l'aménagement du territoire.

Des CCI plus efficaces pour des territoires plus dynamiques, tels doivent être, monsieur le ministre, les objectifs de la modernisation de la gestion des grandes plates-formes ultramarines.

Vous avez dit que les spécificités des régions d'outre-mer seraient prises en compte.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Exactement !

Mme Gabrielle Louis-Carabin. Je vous en remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. Je vous remercie, madame Louis-Carabin, d'avoir également respecté votre temps de parole.

La parole est à M. Joël Beaugendre.

M. Joël Beaugendre. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le régime de gestion des grands aéroports régionaux est inchangé depuis 1955, alors que le secteur du transport aérien joue un rôle économique essentiel. Une réforme législative qui tienne compte de l'internationalisation de l'économie française et se préoccupe du développement durable se révèle donc nécessaire.

Pour autant, la modernisation de la gestion des plates-formes aéroportuaires ne saurait intervenir en occultant le rôle des chambres de commerce et d'industrie, notamment dans les départements d'outre-mer, qui ont assuré une gestion de qualité des équipements et des investissements en dépit d'une durée de concession inférieure à celle des programmes d'investissement et d'amortissement des prêts.

Monsieur le ministre, j'ai souhaité accompagner la démarche de la chambre de commerce et d'industrie de la Guadeloupe, qui s'est engagée dans un processus de modernisation de cet équipement essentiel pour le développement économique de ma région qu'est l'aéroport Pôle Caraïbes.

En effet, en garantissant la continuité territoriale entre la France hexagonale et la France d'outre-mer, l'aéroport est une porte d'entrée stratégique. Sa quadruple dimension – régionale, nationale internationale et militaire – en fait un poste avancé pour la République française dans la zone Caraïbe.

La gestion de cet aéroport, le neuvième français et le premier des départements d'outre-mer de par sa capacité d'accueil, a révélé l'importance d'un maintien du rôle central de la CCI dans les projets structurants pour la Guadeloupe. Les réalités locales exigent clairement un traitement différencié de l'Hexagone.

Cette plate-forme logistique a bénéficié d'investissements importants, rendus possibles par un fort apport des collectivités locales et de la CCI, dans le cadre d'un partenariat renforcé.

À titre d'exemple, la CCI de la Guadeloupe a participé à hauteur de 10 millions d'euros à la réfection de la piste. La région et le département ont participé à hauteur de

17 % aux opérations de modernisation de l'aéroport réalisées entre 1993 et 1996 pour un coût total de 131 millions d'euros. La participation de l'État, elle, n'a été que de 6 %.

Il serait donc souhaitable que, dans le cadre de la modernisation des grands aéroports régionaux, les collectivités territoriales des départements d'outre-mer prennent part au capital des futures sociétés aéroportuaires.

Pour le projet de modernisation de la plate-forme, la CCI de la Guadeloupe a également pu mobiliser des fonds européens : ils ont représenté 35 % du coût de l'opération.

La capacité pour mobiliser des fonds qui existe aujourd'hui sera-t-elle aussi importante si la gestion est majoritairement confiée à une société aéroportuaire privée qui, en rémunérant l'actionnariat, n'utiliserait pas systématiquement les bénéfices dégagés à des investissements ? Le régime concessif actuel permet, puisqu'il n'y pas d'actionnariat à rémunérer, la constitution de fonds propres nécessaires à la réalisation d'investissements porteurs pour le désenclavement de la Guadeloupe.

La gestion des plates-formes aériennes et portuaires ne peut être tributaire d'investissements fluctuant au gré d'apports de capitaux privés : à terme, les conséquences s'en ressentiront sur le développement économique d'une région dont les handicaps structurels doivent être totalement maîtrisés.

Monsieur le ministre, l'aéroport Pôle Caraïbes de la Guadeloupe a vocation, comme l'a dit Mme Gabrielle Louis-Carabin, à devenir un *hub* caribéen. Les efforts déjà engagés par la CCI de la Guadeloupe pour la mise aux normes européennes et l'accueil du nouvel Airbus A 380 doivent conforter sa position dans le cadre de la gestion locale des équipements structurants et vitaux.

Le maintien de la CCI au cœur de cette gestion optimiserait le transfert des compétences aux collectivités locales prévu par la décentralisation. Ce maintien s'inscrirait aussi pleinement dans le cadre de la reconnaissance par la Constitution européenne, dans son article III-424, des spécificités des régions ultrapériphériques. Du fait de son éloignement et de sa double insularité liée à sa situation archipélagique, la Guadeloupe doit bénéficier d'une prolongation de la convention de concession d'au moins vingt ans.

Le texte que vous nous proposez, monsieur le ministre, doit garantir le rôle d'outil majeur des CCI pour l'aménagement, le développement et le désenclavement des départements d'outre-mer. Il est nécessaire de prolonger la convention de concession des chambres de commerce et d'industrie afin de leur permettre d'engager des programmes d'investissements d'envergure.

Votre réforme législative ne peut revenir sur le cadre juridique de la gestion aéroportuaire en occultant le rôle essentiel qu'ont joué les CCI pour constituer un réseau aéroportuaire.

Vous avez déclaré, dans votre discours d'introduction, que les spécificités des aéroports de l'outre-mer ne relèvent pas de la loi. Je vous en remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Diard.

M. Éric Diard. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est présenté répond à un besoin. Il était temps de moderniser notre droit aéroportuaire : le trafic aérien a pris une telle importance

qu'il est devenu nécessaire de revoir ses principes fondamentaux, car ceux-ci reposent en partie sur des textes réglementaires datant de l'après-guerre.

L'arrivée à échéance de nombreuses concessions a été déterminante dans la volonté de moderniser le cadre juridique des aéroports régionaux, pour améliorer l'accès des concessionnaires aux financements, en particulier pour les investissements lourds nécessaires à l'exploitation des plates-formes.

Le texte dont nous débattons prévoit la création de sociétés de droit privé se substituant aux CCI pour l'exploitation des plates-formes. Cette évolution ne marquera pas un désengagement de l'État et des CCI, puisque ces sociétés devront être majoritairement détenues par des personnes publiques.

Nul ne remet en cause la gestion des CCI, qui gèrent un grand nombre d'aéroports régionaux dans le cadre de délégations de service public.

Certains aéroports ont eu à supporter les contrecoups successifs du TGV, du 11 septembre et des faillites des compagnies aériennes. L'aéroport de Marseille-Provence a connu un pic de trafic en 2000 avec 6 500 000 passagers et subi une perte de 1 100 000 passagers.

Le recul de l'activité a principalement touché le trafic régulier de passagers.

La liaison entre Marseille et Paris a été de loin la plus touchée par le recul du trafic passagers. Elle a en effet perdu près de 950 000 passagers en trois ans – soit une baisse de 31 % – et sa part dans le trafic total de l'aéroport est passée de 46 % en 2000 à 38 % en 2003.

L'aéroport a également enregistré une baisse de son trafic vers certaines destinations qui constituent traditionnellement ses principaux marchés, hors liaison avec Paris. La desserte de la Corse, qui représente environ 11 % du trafic, a ainsi subi un recul de 7,7 % entre 2000 et 2003 et les liaisons avec l'Afrique du Nord, hors Algérie, ont vu le nombre de passagers transportés reculer de 4,3 % sur la même période.

La diminution est moins sensible pour les autres marchés de l'aéroport. Les liaisons transversales avec la province ont baissé de 3,3 % entre 2000 et 2003 et comptent désormais pour 12 % du trafic total, contre 8 % en 2000.

Le recul est également limité vers les destinations européennes, dont la part ne cesse de se renforcer dans le trafic de l'aéroport : il est passé de 11 % en 1990 à 20 % en 2003. Enfin, le trafic vers l'Algérie a affiché une hausse de 1,1 % entre 2000 et 2003 grâce à la réouverture de la ligne Marseille–Alger exploitée par Air France.

Par ailleurs, l'aéroport Marseille-Provence a été particulièrement affecté par les faillites de plusieurs compagnies aériennes. Ainsi, sur les dix clients les plus importants de l'aéroport en 2000, quatre d'entre eux, qui représentent près de 1,1 million de passagers, ont été placés en liquidation judiciaire depuis cette date : AOM, Air Lib, Air Littoral et Sabena.

Enfin, la compagnie Khalifa Airways, qui exploitait plusieurs lignes vers l'Algérie depuis Marseille, avec environ 144 000 passagers en 2002, a également cessé ses opérations en 2003.

Face à ce contexte difficile, les services de l'aéroport Marseille-Provence ont fait preuve de réactivité, tant dans le domaine commercial que dans le domaine des investissements.

L'inspection des finances a procédé en 2004 à une consultation sur l'intégralité des comptes, procédures et marchés de l'aéroport. Je vous livre sa conclusion : « L'aéroport Marseille-Provence a subi entre 2000 et 2003 une chute de son trafic de 16,9 %, soit près de 1,1 million de passagers, du fait des difficultés propres au secteur du transport aérien et de la mise en service du TGV Méditerranée. Face à cette dégradation de l'activité, les responsables de l'aéroport ont su limiter la progression des dépenses et reporter les investissements non prioritaires. La dégradation du résultat d'exploitation de l'aéroport a donc été réelle, mais les grands équilibres financiers de l'aéroport ont pu être maintenus. De plus, les investissements nécessaires au renforcement de la sécurité du transport aérien ont été réalisés dans les délais. »

Cette analyse prouve que la chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence est prête pour la mise en place d'une société aéroportuaire donnant un cadre juridique à la gestion. Elle est aussi disposée à un mode de gouvernance partagée avec les grands acteurs de l'économie régionale.

Naturellement, dans ce projet de loi, les députés de l'UMP seront attentifs aux précisions que le Gouvernement voudra bien apporter quant à l'attribution d'un capital minimum pour les CCI, mais également pour les collectivités territoriales, et quant à la garantie d'un capital majoritairement public inscrit dans la durée.

Nous ne pouvons pas tirer un trait sur les inquiétudes du personnel. Il est légitime d'apaiser leurs craintes. Il convient de conserver une certaine continuité sociale et de leur offrir des perspectives stables dans ce contexte de changement. Aussi est-il important que la représentation nationale légifère afin d'assurer un cadre juridique clair contribuant pleinement à la cohésion économique et sociale et au développement équilibré des régions.

C'est donc avec plaisir que, sous réserve de ces quelques demandes d'éclaircissements, je soutiens ce projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

Mme la présidente. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Madame la présidente, j'essaierai de limiter mon intervention à quelques minutes, afin de ne pas abuser du temps de l'Assemblée, d'autant que les différents orateurs ont respecté leur temps de parole. Je répondrai donc de façon très ponctuelle.

Monsieur Asensi, il ne faut pas perdre de vue l'idée que l'État restera majoritaire dans ADP. Sinon, on parle de privatisation et on est hors sujet. L'État proposera, dès la création des sociétés aéroportuaires, au moins 25 % aux CCI et 15 % aux collectivités.

Comme l'a très bien rappelé M. Serge Poignant, ce projet de loi comporte un dispositif complet de garanties, qui permet, grâce au travail mené avec les CCI, de sortir nos aéroports de la situation plus ou moins précaire qu'ils

connaissent actuellement – en particulier avec la prolongation des concessions. En effet, quarante ans, ce n'est pas rien, et certaines concessions prennent fin dans deux ans.

M. Rudy Salles a rappelé la qualité du travail accompli par les CCI dans la gestion des aéroports. Je souscris à cette remarque. C'est l'une des raisons qui ont incité le Gouvernement à travailler avec les CCI sur la base de leur « Livre blanc », pour élaborer la réforme présentée aujourd'hui. Je vous confirme notre intention de créer ces sociétés, en accord avec les CCI. Et nous sommes favorables à leur en laisser l'initiative.

En ce qui concerne le capital des sociétés aéroportuaires, je tiens à répondre à M. Estrosi, à M. Salles, à M. Poignant et à M. Rivière, qui, avec les rapporteurs, nous ont aidés depuis quelques semaines à préciser et à clarifier la position du Gouvernement. Nous sommes parvenus à un projet mieux compris, qui me semble, en tout cas, vraiment partagé par les CCI. Nous allons, je le rappelle, proposer au moins 25 % aux CCI et 15 % aux collectivités. Cela permet, si on ajoute l'État, d'aller bien au-delà de la minorité de blocage publique que, les uns et les autres, vous souhaitez.

Je tiens à rassurer M. Jérôme Rivière sur les amortissements de caducité. C'est un sujet majeur et complexe. Nous allons accorder les facilités nécessaires dans le paiement des impôts correspondants.

Madame Saugues, la loi sur les communautés aéroportuaires n'est pas une occasion manquée.

M. Jean-Pierre Blazy. Si, malheureusement !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Ça l'est peut-être pour vous ! Mais, déjà lors de la privatisation d'Air France, les socialistes prétendaient que nous allions droit dans le mur. Or Air France est maintenant la première compagnie aérienne mondiale.

La loi sur les communautés aéroportuaires n'est donc pas, je le répète, une occasion manquée. Bien au contraire, dès la sortie en Conseil d'État du décret d'application, les premières communautés vont à coup sûr se créer rapidement.

M. Jean-Pierre Blazy. On verra !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. J'ai noté vos inquiétudes quant à la décentralisation. Mais, dans la pratique, les collectivités qui me saisissent le font pour obtenir des aéroports qu'elles réclament généralement depuis des années.

La caisse unique sera maintenue pour ADP et les aéroports structurants. La liste des aéroports régionaux est prévue par décret dans la loi d'août 2004.

Enfin, la domanialité publique ne peut être occupée par une SA que pour une durée limitée, afin de maintenir l'intégrité d'ADP et d'éviter de créer une limite – comme dans une concession qui n'a jamais existé – qui s'imposerait soudain à cette belle maison qu'est ADP, et notamment à ses salariés.

Vous avez tout à fait raison, monsieur Hunault, de considérer qu'un aéroport nouveau, essentiel comme Notre-Dame-des-Landes, doit nous amener à développer des approches tout à fait créatives. Sinon, nous ne parviendrons pas à le construire. Ces approches créatives consistent à associer les acteurs publics à des partenaires privés. Vous m'avez souvent parlé de ce très beau projet. Je l'ai, moi

aussi, souvent cité dans mes communications. Je compte me rendre à bref délai sur place, pour en mesurer les perspectives.

Notre projet prévoit beaucoup de souplesse, pour tenir compte de la diversité des aéroports.

Je connais, madame Colot, votre mobilisation et votre esprit constructif pour ce qui concerne l'environnement. La politique de notre gouvernement est, comme vous pouvez le constater dans ce projet de loi, fondée sur un modèle de développement équilibré et d'emploi – ne l'oublions pas – qui prenne constamment en compte l'environnement.

Le Gouvernement – je le dis à Mme Carabin et à M. Beaugendre – a parfaitement conscience de la position particulière des aéroports d'outre-mer, notamment au regard du principe de continuité territoriale, et il saura prendre en compte leurs spécificités. Nous saurons naturellement traiter au cas par cas les départements d'outre-mer, qui présentent de nombreuses particularités. La souplesse contenue dans l'article 7 du projet de loi se traduit essentiellement dans son caractère facultatif.

Monsieur Diard, vous nous avez apporté un éclairage précis, que nous devons tous garder à l'esprit, sur le contexte aérien, mais aussi sur l'efficacité de la gestion de l'aéroport de Marseille. Je note que la CCI a su imaginer des développements originaux, en particulier avec un projet d'aérogare à bas coût.

Nous reviendrons sur les problèmes relatifs aux personnels lors de l'examen des amendements. Je suis convaincu que, grâce à vous, sera voté un texte complet et juste qui apportera aux personnels toutes les garanties nécessaires.

L'un de mes collaborateurs a déjà pris contact avec M. Marie-Jeanne, afin d'étudier les questions qu'il a posées. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

Discussion des articles

Mme la présidente. J'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

Article 1^{er}

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi, inscrit sur l'article 1^{er}.

M. François Asensi. L'article 1^{er} transforme ADP, établissement public, en société anonyme. C'est un choix lourd de conséquences, mais présenté par le Gouvernement comme le seul possible pour faire face aux investissements conséquents auxquels va être confronté ADP dans les prochaines années.

Le rapporteur a énuméré les trois sources de financement possibles pour un établissement public, avant de les exclure et de mettre en avant la nécessité d'un changement de statut.

La première de ces sources de financement est constituée des résultats propres de l'entreprise. Le rapporteur reconnaît lui-même que, dans le secteur aéroportuaire, ceux-ci sont nécessairement limités. Lorsque ADP sera devenu une SA, comment le Gouvernement attirera-t-il les investisseurs privés, alors que les actionnaires recherchent une rentabilité à deux chiffres ? En mettant sans doute la pression sur la seule variable possible, la main-d'œuvre, et donc au détriment des conditions de travail et de sécurité du personnel et des usagers ? Ou alors en développant les activités non

aéroportuaires, les plus juteuses sans doute, et donc au détriment des missions premières d'un aéroport en termes d'aménagement et de cohésion des territoires ?

Deuxième source de financement possible : l'emprunt. Celui-ci est d'emblée exclu, eu égard au fort taux d'endettement d'ADP. À ce jour, l'État reste le garant ultime de l'endettement d'ADP, établissement public. Le fait qu'ADP soit un établissement public est une garantie pour les banques, qui en tiennent compte dans l'accès à l'emprunt et la fixation des taux. ADP SA n'aura plus ce même accès au réseau bancaire.

La place qu'occupe ADP sur la scène aéroportuaire mondiale n'est pas le fruit du hasard : se hisser à une telle place a nécessité de lourds investissements et, par voie de conséquence, un niveau élevé d'endettement. À ce sujet, il faut souligner qu'ADP n'a pas demandé un centime au contribuable depuis plus de vingt ans et a même anticipé le remboursement à l'État des emprunts contractés au cours des années quatre-vingt.

Dernière source de financement : une recapitalisation par l'État. Pourtant, la *doxa* libérale l'exclut sous prétexte de contraintes pesant sur les finances publiques. N'eût été le prochain référendum sur la Constitution européenne, le rapporteur n'aurait sans doute pas manqué d'ajouter que ces contraintes venaient de Bruxelles et des engagements pris par la France. Mais, à l'heure où les tenants du « oui » cherchent à donner un visage social à la Constitution européenne et à la future Europe, il est de bon ton de ne pas trop évoquer les sujets qui fâchent.

J'ai pourtant souvenir, il y a peu, d'une entorse à cette règle que le Gouvernement a lui-même faite. Dois-je ici la rappeler ? Au mois d'août dernier, le ministre de l'économie de l'époque annonçait la renationalisation partielle d'Alstom avec une participation de l'État à hauteur de 31,5 % du capital, soit un plan d'aide évalué à 2,8 milliards d'euros.

Beaucoup moins médiatique, ADP évolue pourtant aussi dans un secteur stratégique. Malheureusement, le Gouvernement ne veut pas l'entendre et préfère transformer ADP en SA, quitte à recapitaliser, dans l'avenir, une entreprise privée, plutôt que de recapitaliser dans l'immédiat un établissement public.

Enfin, le maintien du statut pour les personnels est une garantie de pure forme, non de fond. Et, comme je l'évoquais plus haut dans cette discussion, personne n'ignore que ce seront les premiers à subir les affres de cette ouverture du capital aux appétits du marché boursier.

Je note d'ailleurs que certains, dans cet hémicycle, regrettent le maintien du statut du personnel dans le projet de loi.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons déposé un amendement de suppression de l'article 1^{er}. Mon intervention tiendra lieu de défense de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Je voudrais souligner l'intérêt de cette ouverture du capital. M. Asensi prétend que la nouvelle société ADP ne pourra pas avoir recours aussi facilement à l'emprunt. Or, on l'a dit et répété, ADP est endetté et son intérêt est d'aller vers une société nouvelle, avec ouverture du capital. Cela lui offrira demain de nouvelles possibilités.

Ne laissez pas entendre, monsieur Asensi, qu'il n'y aura pas majorité du capital public. C'est au contraire prévu dans le texte.

La situation des personnels en place est, elle aussi, prise en compte. Ne vous livrez pas, monsieur Asensi, à des assertions qui n'ont rien à voir avec le texte ! Cessez de faire preuve d'idéologie. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Pierre Blazy. Que faites-vous donc ?

M. Serge Poignant. Cette évolution est nécessaire dans l'intérêt de la France.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, nos 72 et 126, tendant à supprimer l'article 1^{er} !

Nous pouvons, monsieur Asensi, considérer que vous avez défendu par avance votre amendement n° 72.

M. François Asensi. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir l'amendement n° 126.

Mme Odile Saugues. Je choquerai donc M. Poignant : c'est mon idéologie qui me conduit à demander la suppression de l'article 1^{er} !

Nous nous opposons en effet à la transformation de l'établissement public Aéroports de Paris en société anonyme, que rien ne justifie au regard de l'intérêt général.

Après la privatisation de la compagnie nationale Air France, il ne s'agit en fait que de la poursuite du démembrement d'un service public stratégique sur les plans économique et social et dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'indépendance nationale, à savoir celui du transport aérien par le passage à une économie ultra-libérale.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Gonnot, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du développement durable, pour donner l'avis de la commission sur ces deux amendements.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Les explications du ministre, les rapports qui ont été présentés à nos collègues, les interventions de la grande majorité ont bien montré qu'il était nécessaire de transformer l'établissement public ADP en société anonyme, et l'article 1^{er} est l'article majeur de ce projet de loi.

Il ne s'agit nullement d'un démembrement du service public : l'unité d'ADP est maintenue et le texte réaffirme ses missions de service public.

Il faut lever le principe de spécialité. Il faut donner des chances nouvelles à ADP, et lui permettre d'apporter son expertise au monde.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est déjà le cas !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Seulement dans les limites permises par la loi. ADP doit pouvoir développer ses multiples services et son expertise à travers le monde, et partout en Europe. Aéroports de Paris n'aurait pas pu, vous en conviendrez, surtout vous monsieur Blazy ainsi que M. Gremetz, qui plaidez pour le fantasme de l'aéroport de Chaulnes...

M. Jean-Pierre Blazy. Ce n'est pas un fantasme !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. ... Aéroports de Paris n'aurait pas pu gérer cet aéroport, car le principe de spécialité lui interdit d'opérer au-delà de cinquante kilomètres autour de Paris.

Donnons des chances nouvelles à ADP, en lui permettant de se désendetter et de trouver les moyens de son développement dans un monde du transport aérien, qui devient de plus en plus dur et de plus en plus concurrentiel.

Le statu quo auquel vous nous invitez, comme si le monde n'avait pas changé depuis 1945, serait la pire des choses pour cette belle société !

M. Jean-Pierre Blazy. Nous n'avons jamais prôné le *statu quo* !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Avis défavorable. L'article 1^{er} est au cœur de ce projet de loi. Le supprimer serait une grossière erreur.

Loin de moi l'idée de vous taxer de passésistes, madame Saugues, monsieur Asensi, mais force est de constater que le monde change, et ADP doit « changer de braquet ».

ADP est une entreprise formidable, qui a su s'implanter ici ou là, mais ce sont des situations précaires. Je suis, par mes fonctions actuelles, amené à beaucoup voyager en Asie, au Moyen-Orient notamment : je ne peux que constater les progrès fantastiques des aéroports dans le monde. Aussi est-il souhaitable qu'ADP maintienne et creuse son avance. Mais si elle reste enfermée dans le carcan étriqué actuel, elle ne sera plus, dans cinq à sept ans, la grande entreprise d'aujourd'hui.

Par ailleurs, l'article 1^{er} assure, madame Saugues, monsieur Asensi, la continuité du statut des personnels. Si vous le supprimiez, vous le mettriez à mal, et je ne pense pas que cela soit votre intention.

M. Serge Poignant. Très bien !

Mme Odile Saugues. Pas de culpabilisation !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Des arguments positifs viennent d'être exposés par le Gouvernement. Dans le débat que nous avons eu sur la chaîne parlementaire, vous avez fait preuve de cohérence, madame Saugues, en reconnaissant que la structure financière d'ADP est mauvaise : 1,4 milliard d'euros de capitaux propres pour un endettement de 2,1 milliards d'euros à long et moyen terme. Aucun banquier ne consentirait de prêt dans de telles conditions.

Vous avez alors suggéré, pour apurer cette dette, que l'État dote ADP d'environ 300 à 350 millions cette année.

M. Jean-Pierre Blazy. Et alors ?

Mme Odile Saugues. Vous l'avez bien fait pour d'autres entreprises !

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Qui paiera ? Les contribuables.

Pour les trois années suivantes, il faudrait 650 millions d'investissement, avec 200 à 250 millions d'autofinancement. Il reste 400 millions, soit 200 millions chaque année.

Pensez-vous que c'est au contribuable français de payer cela, alors qu'on peut trouver des fonds ? En procédant ainsi, vous ne feriez qu'aggraver l'endettement public de la France !

Par ailleurs, vous voulez maintenir le statut d'établissement public d'ADP. Mais est-ce conciliable avec le principe de spécialité ? Le ministre s'est expliqué à ce sujet.

Je vous suggère de déposer des amendements pour définir de manière très large les domaines de compétence d'ADP, mais alors, comment justifier des aides à un établissement public par rapport aux sociétés de droit privé ? Quand on pousse votre logique jusqu'au bout, on constate que votre raisonnement n'est pas tenable.

M. Jean-Pierre Blazy. Si !

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. L'absurde n'est pas toujours du côté où on l'attend. Pour faire écho à nos collègues qui nous traitent d'archaïques et de ringards, je rappellerai qu'hier, lors de la séance des questions au Gouvernement, un membre de l'UMP a, en interrogeant le ministre de l'industrie, affirmé avec force qu'EDF, en tant qu'« établissement public », se devait, notamment en Corse, de maintenir un certain nombre de services et de missions. Or le ministre de l'industrie lui a répondu comme un chef d'entreprise publique, ne relevant pas qu'EDF n'était plus un établissement public, mais bien une société anonyme !

En matière de ringardise, il faudrait aussi regarder comment les choses se passent dans vos rangs !

En tout état de cause, cet exemple montre qu'il est logique, pour tout un chacun, que des missions de service public soient assurées par un établissement public ! C'est le bon sens même, et l'archaïsme semble donc largement partagé.

M. Michel Piron. Simplisme !

M. François Brottes. Cela dit, monsieur le ministre, pourquoi, alors qu'ADP va changer de personnalité morale, puisqu'il passe du statut d'établissement public à celui de société anonyme, est-il indiqué à l'article 1^{er} que cette transformation n'emporte pas création d'une personne morale nouvelle ? Il me semble que lorsque l'on change de statut, on change de personnalité morale. Ou alors, c'est qu'on veut rouler les gens dans la farine, passez-moi l'expression. Je ne suis pas un juriste aguerri, et je suppose que le ministre ou le rapporteur vont me répondre sur ce point.

Par ailleurs, monsieur le ministre, de grâce, ne tentez pas de nous culpabiliser en faisant valoir qu'en demandant la suppression de l'article 1^{er} nous mettrions en cause le maintien du statut des personnels. Mais il n'y a pas si longtemps, à propos de la privatisation de France Télécom que vous avez conduit avec M. Francis Mer, on nous a suppliés – je ne nommerai personne – de renoncer à intenter un recours devant le Conseil constitutionnel, pour préserver les intérêts des personnels. Il nous a aussi été dit que l'on ne toucherait pas au statut des personnels d'EDF. Or un collègue de la majorité nous a indiqué ce matin qu'il fallait piocher dans la caisse de la CCAS pour financer je ne sais quels fonds sociaux.

Et voici qu'en ce moment, au Sénat, au détour d'un amendement, votre majorité lève la clause restrictive sur l'emploi de contractuels à La Poste. On va complètement banaliser l'emploi de contractuels. Si je cite ces exemples qui concernent des entreprises publiques que vous avez transformées pour un certain nombre d'entre elles en société anonyme, c'est pour montrer, notamment aux personnels qui liront ces débats, que ce n'est pas parce que des grands

principes sont inscrits à l'article 1^{er} d'une loi, qu'on ne peut ensuite, au détour d'une deuxième lecture ou d'un autre texte, les annuler.

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi.

M. François Asensi. Nous sommes peut-être incohérents aux yeux de notre collègue de Courson, mais j'ai relevé quelques contradictions dans ses propos.

Vous refusez la recapitalisation d'ADP par l'État, mais, vous faites financer les aéroports de province par les collectivités territoriales, dans la proportion de 15 % du capital. Qui va payer ?

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Mais non, c'est gratuit.

M. Jean-Pierre Blazy. Au début, mais pas après ! Ne soyez pas naïf !

M. François Asensi. Il n'est pas exclu que les aéroports de province fassent appel aux contribuables.

M. Jean-Pierre Blazy. Et, ensuite, vous direz que les régions socialistes augmentent les impôts !

M. François Asensi. Concernant les prêts que peuvent octroyer les banques à ADP, je rappelle qu'ADP est en situation de monopole et que sa situation financière ne s'aggravera pas, car l'entreprise a pour recettes des produits captifs eu égard à ce monopole : les redevances et les taxes.

Dans une perspective d'accroissement du développement aérien, et donc du trafic, il est évident que les recettes seront bien présentes pour ADP. La structure financière n'est donc pas catastrophique et permettrait, grâce au développement d'ADP, d'obtenir des prêts intéressants de la part des banques.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Il n'est pas acceptable que l'on caricature ainsi l'opposition, qui serait ringarde, archaïque et hostile aux évolutions. Nous n'avons jamais dit que nous n'étions pas favorables à une adaptation du statut d'Aéroports de Paris.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Vous n'avez rien fait en ce sens !

M. Jean-Pierre Blazy. Et nous le prouvons à l'article 6, en proposant un amendement qui définit les nouvelles missions d'ADP, en envisageant leur évolution, tout en maintenant son statut d'établissement public.

Évitons les débats caricaturaux !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. À la question de savoir pourquoi la transformation de statut n'emporte pas création d'une nouvelle personne morale, je réponds à mes collègues que c'est pour une raison purement technique : pour protéger l'entreprise contre les recours éventuels de tiers ou contre des ruptures de contrats, par exemple. Si vous changez de personnalité morale, le cocontractant a le droit de rompre le contrat. J'ai vérifié ce point à ADP, notamment pour le cas des contrats de droit étranger.

Il s'agit aussi, en matière fiscale, d'éviter que l'entreprise ne soit taxée sur les plus-values et d'assurer la continuité des contrats de travail, même si, dans ce cas, il y a le principe de la continuité, même en cas de changement de personne morale.

Le Gouvernement a donc eu raison de garantir la société contre des recours de tiers.

Vous avez soulevé le problème de la participation des collectivités territoriales au financement des aéroports locaux, en faisant valoir qu'avec la transformation en société anonyme, on pourra faire appel à des capitaux, mais aussi au contribuable local. Non ! Les collectivités locales ne sont pas obligées de venir au capital ; c'est un acte volontaire et gratuit.

À cela vous rétorquez que ce qui est vrai au début ne le sera plus ensuite. Car s'il y a une augmentation de capital, elles seront obligées de suivre. La réponse est non là aussi ! Vous pouvez refuser de soumissionner l'augmentation de capital. Mais, à ce moment-là, vous diluez votre participation. C'est un choix que les conseils généraux, les conseils régionaux, les collectivités seront amenés à faire.

Aujourd'hui, un certain nombre de collectivités, de départements, de régions financent déjà des aéroports, à hauteur de 15 % en moyenne, mais c'est très variable. Certaines collectivités ne participent pas du tout au financement, d'autres y contribuent parfois jusqu'à 20 ou 25 %.

Donc, même pour le contribuable local, ce système est économique par rapport à la situation en vigueur.

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 72 et 126.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Madame la présidente, je demande une suspension de séance.

Mme la présidente. La séance est suspendue pour cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures trente, est reprise à vingt-trois heures trente-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous passons aux amendements portant articles additionnels après l'article 1^{er}.

Après l'article 1^{er}

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 127.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour le soutenir.

M. Jean-Pierre Blazy. Les propos tenus tant par le rapporteur que par le ministre démontrent leur volonté de rassurer quant à l'avenir du régime juridique des personnels. L'article 1^{er} indique que la transformation en société anonyme n'aura pas de conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels. Pourtant, les syndicats sont inquiets et nous aussi.

Le statut des personnels d'ADP relève à l'heure actuelle de l'article R. 252-12-2 de l'aviation civile. Certes, cet article n'est pas abrogé. Mais qui nous dit qu'il ne le sera pas à

l'occasion d'une loi, d'un décret ou même après délibération du conseil d'administration de la société anonyme, validée par le ministre ?

Pour Air France, où en sommes-nous ? La dernière loi concernant la compagnie lui donne deux ans pour négocier, dans le cadre de la convention collective du transport aérien, un accord d'entreprise qui viendra se substituer au statut réglementaire du personnel.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. C'est tout à fait différent !

M. Jean-Pierre Blazy. Pour ces raisons, notre amendement vise à imposer la consultation et l'information des personnels sur les conséquences de la transformation juridique d'ADP sur leur statut.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. L'intervention de M. Blazy peut se comprendre dans la mesure où l'article 1^{er} appelle des précisions, que le Gouvernement donnera sans doute dans quelques instants.

Je lui indique cependant que cet article ne concerne pas le statut du personnel proprement dit mais le régime juridique des personnels.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Eh oui, c'est plus compliqué !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Ce dernier comprend le statut, mais aussi l'ensemble des engagements pris avec les partenaires sociaux, sous forme contractuelle notamment, ce que l'on appelle le « manuel de gestion ». Or des entretiens que Charles-Amédée de Courson et moi-même avons eus avec les personnels, il ressort que ce point ne suscite par leur inquiétude.

Quant à l'avenir, aucun statut n'est figé. Le statut évoluera autant que les partenaires sociaux et l'entreprise le voudront et toute modification sera validée par le ministre en charge de l'aviation civile. Toutes les garanties sont donc données.

Votre amendement, d'un grand flou juridique, ne nous paraît pas approprié : avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Le régime juridique, c'est en effet plus que le statut. Et l'article 1^{er} vient confirmer l'existence de ce régime. Pour rassurer M. Blazy, je veux ici réaffirmer solennellement qu'il n'y a aucune incertitude sur l'évolution du statut des personnels d'ADP, notamment sur leur droit d'expression. La représentation des salariés au conseil d'administration et l'existence du comité d'entreprise ne sont en aucune façon remises en cause.

Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Rivière.

M. Jérôme Rivière. M. Blazy demandait que les positions des uns et des autres ne soient pas caricaturées, mais son amendement laisse à penser qu'à l'avenir les personnels ne pourraient pas s'exprimer, ce qui n'a jamais été envisagé. Les organisations syndicales les plus fermes ne l'ont même pas redouté.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Sans perfidie aucune, je voudrais demander à M. le ministre si le régime juridique sera le même pour les nouvelles recrues. Nous avons bien compris

que les personnels aujourd'hui en place conservaient le même régime juridique, mais qu'en sera-t-il pour les futurs embauchés ? Le présent de l'indicatif est générique, certes, mais une précision serait souhaitable.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Je vous rassure tout de suite : il n'y a qu'un seul statut. Il appartiendra aux partenaires sociaux de le faire évoluer comme bon leur semble, dans la concertation.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 127.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 128.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Notre amendement pose le principe d'un rapport annuel sur les conséquences économiques et sociales du changement de statut d'ADP puisqu'il en aura sur le service public et les usagers. J'ai eu l'occasion, lors de la discussion générale, d'évoquer quelles difficultés ce changement avait pu engendrer dans l'établissement du service public aérien en prenant l'exemple du *hub* de Clermont-Ferrand ; les effets de ce changement étaient peut-être inattendus pour certains mais, pour ma part, je les avais quelque peu prévus. Il est nécessaire qu'un rapport nous permette de mesurer chaque année les conséquences du changement du statut d'Aéroports de Paris. Nous aurons alors certainement beaucoup de choses à dire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Avis défavorable, pour différentes raisons.

D'abord, ce serait un rapport supplémentaire. Actuellement, il n'y a plus de projet de loi sans qu'on réclame un rapport, voire plusieurs.

Par ailleurs, ce rapport devrait porter sur les conséquences économiques et sociales du changement de statut d'Aéroports de Paris. Or, comme l'a précisé le ministre, la transformation d'ADP en société anonyme n'aura aucune conséquence sociale.

Cet amendement nous paraît donc doublement inutile.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Défavorable également.

Le projet s'inscrit, en particulier sur le plan social, dans une parfaite continuité. Pourquoi faudrait-il une formalité supplémentaire ?

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Je conçois que notre amendement visant à rédiger chaque année un rapport soit quelque peu extrême et nous serions prêts à le sous-amender en ne réclamant la remise que d'un seul rapport, un an après le changement de statut.

Cet amendement a un double intérêt. D'une part, de démontrer aux députés de la majorité qu'ils ont bien voté un changement de statut parce que, ainsi que je l'ai dit

précédemment, parfois ils ne s'en aperçoivent pas tout de suite ni quelques mois après. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Serge Poignant. Lisez le texte !

M. François Brottes. D'autre part, de permettre à chacun de se rendre compte que ce changement n'aura eu, en effet, aucune conséquence sociale. Monsieur le ministre, nous vous donnons là l'occasion de dire à tout le monde que ce changement de statut n'aura entraîné aucun changement au plan social.

Il n'y a donc de notre part qu'un souci de transparence totale à l'égard de l'importante mutation en cours.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Rivière.

M. Jérôme Rivière. Nous sommes tous ici particulièrement attachés à la bonne information du Parlement et à son rôle. Mais ce rôle est d'être intrusif, et nous avons toute confiance dans les initiatives des présidents des commissions qui savent créer des missions d'information pour se renseigner quand cela est nécessaire. D'ailleurs, j'en profite pour saluer la qualité des travaux réalisés au sein de la commission.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 128.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 163.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour le soutenir.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur Rivière, ne confondez pas mission d'information et rapport au Parlement !

L'amendement n° 163 propose qu'avant le 1^{er} janvier 2006 – mais, là encore, la date pourrait être discutée – le Gouvernement remette au Parlement un rapport détaillé sur l'impact du changement de statut d'Aéroports de Paris sur la situation des personnels. Comme vient de le dire François Brottes, nous vous donnons l'occasion de démontrer que vos propos, qui se veulent rassurants, seront toujours vrais dans un ou deux ans.

Monsieur le rapporteur, tout à l'heure vous avez indiqué – et cela figurera au *Journal officiel* – qu'aucun statut n'était immuable. En disant cela, vous avez confirmé notre doute. En effet, si tel est le cas, cela signifie que l'on pense déjà à une évolution du statut.

Mais si vraiment la situation des personnels n'est pas modifiée, le rapport que nous proposons permettra de le démontrer et de rassurer pleinement les personnels.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Si nous devons accéder à cette demande, je peux déjà vous donner lecture du premier rapport, du deuxième, puis du troisième, pour me limiter à cette législature.

M. Jean-Pierre Blazy. Pas trop d'ironie !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Ce rapport comporterait la simple phrase suivante : « La transformation du statut d'Aéroports de Paris n'a emporté aucune conséquence sur le régime juridique auquel est soumis le personnel, comme le prévoyait l'article 1^{er} de la loi. »

M. Jérôme Rivière. Très bien !

M. Charles de Courson, *rapporteur pour avis*. Fermez le ban !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. C'est vrai, le Parlement vit avec des rapports, et il y a des rapports volumineux dont le contenu est très important. Toutefois, les députés ont de multiples occasions d'interpeller le Gouvernement. J'ai plaisir, pour ma part, à venir devant les commissions, des finances ou des affaires économiques par exemple, pour présenter mon budget ou un projet de loi. Là, on m'interpelle pendant des heures. De même, durant les questions au Gouvernement, vous pouvez poser une question en deux minutes et demie, et le Gouvernement doit y répondre, en deux minutes et demie également. Ne vous liez pas, par un rapport formel et annuel, mais interpellez-nous sur l'évolution du statut, plusieurs fois par mois si vous le souhaitez.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. L'ironie du rapporteur et du ministre me paraît déplacée.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Pourquoi ?

M. Jean-Pierre Blazy. Ce que nous disons est sérieux. Il y a une inquiétude. Lorsque vous avez reçu les représentants des personnels, comme nous, vous avez entendu cette inquiétude, mais peut-être ne l'avez-vous pas suffisamment écoutée.

Vous avez voulu être rassurant et vous avez acheté une sorte de paix sociale, comme vous l'avez fait pour d'autres entreprises,...

M. François Brottes. EDF, France Télécom, La Poste !

M. Jean-Pierre Blazy. ... en affirmant que le statut des personnels ne serait pas touché. Or on a vu ce qui pouvait se passer.

Monsieur le rapporteur, nous répondre que vous pouvez déjà nous donner le contenu des futurs rapports est un peu facile, quelque peu déplacé et confine finalement au mépris vis-à-vis de l'opposition.

M. Charles de Courson, *rapporteur pour avis*. Mais non !

M. Jean-Pierre Blazy. Nous faisons notre devoir d'opposants. Ce n'est pas abusif de le faire ni de demander un rapport. Vous ne pouvez pas dire qu'aucun statut n'est immuable puis nous garantir que celui-ci ne bougera pas.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, *rapporteur pour avis*. Mon cher collègue, quand nous avons débattu d'Air France, le Gouvernement nous a proposé un tout autre dispositif : donner deux ans aux partenaires sociaux pour transformer le statut en convention collective. Et cela s'est très bien passé, parce qu'à Air France le statut fonctionnait déjà comme une quasi-convention collective, c'est-à-dire qu'il y avait des négociations entre les partenaires sociaux, lesquelles étaient validées ensuite par le ministre. Aéroports de Paris ne fonctionne pas très différemment. Arrêtons d'opposer les deux solutions. Dans le cas d'Aéroports de Paris, le Gouvernement a choisi de rester dans le cadre statutaire. Je me permets de vous rappeler que, si vous avez un gouvernement dur, mieux vaut être sous convention collective

que sous statut puisque le gouvernement peut refuser toute évolution du statut. Les choses sont claires et ne nécessitent pas de rapport supplémentaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Rivière.

M. Jérôme Rivière. M. Blazy s'emporte et parle des droits de l'opposition. Nous sommes un peu surpris sur les bancs de la majorité. Comment peut-on imaginer que le Gouvernement ne sera pas respectueux de la loi que nous allons voter ? Comme l'a dit le rapporteur, le rapport sera simple parce qu'il est prévu dans la loi. Et la majorité aussi a des droits.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 163.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 2

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi, inscrit sur l'article 2.

M. François Asensi. L'article 2 décline des biens du domaine public d'une valeur inestimable – et qui, il faut le noter, n'est estimée par aucun rapport parlementaire – pour les transférer purement et simplement à la société anonyme ADP nouvellement créée.

Les 6 643 hectares de patrimoine foncier sont un véritable cadeau du Gouvernement à cette nouvelle société, et surtout à ses actionnaires. À qui voudra-t-on faire croire que les investisseurs intéressés par ADP seront plus attirés par le service public aéroportuaire que par le potentiel des biens transférés ?

Le déclassement est une notion juridique bien utile, mais surtout bien pudique, pour parler de la livraison, à terme, d'un tel domaine à des intérêts privés dont l'objectif de valorisation n'est pas caché dans les textes. Dans un langage plus simple et plus imagé, on appelle cela un bradage.

Au mépris des territoires, de leur aménagement, de leur cohésion, de leur équilibre, vous avez choisi le principe de la domanialité privée, contrairement à ce qui se pratique ailleurs, notamment aux États-Unis, pays qui sert pourtant de modèle et d'inspirateur à toutes les réformes de portée libérale. Malgré des privatisations à tout va, les États-Unis ont choisi de conserver le principe de la domanialité publique. C'est aussi cette solution qui a été retenue par l'État néerlandais qui met gratuitement les terrains de l'aéroport de Schiphol à la disposition de la société gestionnaire, Schiphol Group.

En revanche, pour les grands aéroports régionaux, le principe de la domanialité publique est préservé. Vous faites une chose pour ADP et le contraire pour les grands aéroports régionaux. C'est incohérent au sens propre.

En ce qui concerne la valeur du patrimoine que le Gouvernement a décidé de déclasser, le chiffre de 8 milliards d'euros a circulé au Sénat. À combien estimez-vous, monsieur le ministre, le montant du patrimoine foncier et immobilier que vous envisagez de déclasser et de transférer à la société anonyme ADP ? Êtes-vous en mesure de nous dire de quel apport financier bénéficiera la société ADP en vertu du déclassement lié à son changement de statut ? Tiendrez-vous, monsieur le ministre, le législateur moins informé que l'investisseur le jour où il voudra placer son capital dans ADP ?

Enfin, l'article 2 précise que les biens du domaine public nécessaires à l'exercice des missions de service public aéroportuaire par l'État ou ses établissements publics ne sont pas concernés par ce transfert. Ces dispositions soulèvent de nombreuses questions. Que faut-il entendre par « missions de service public » ? Le texte renvoie au cahier des charges. Que faut-il entendre par ces biens du domaine nécessaires à l'exécution du service public ? Là encore, le texte renvoie au cahier des charges. Quels risques seraient encourus – puisqu'il s'agit ici, je le répète, d'un transfert en pleine propriété – si ce cahier des charges n'était pas suffisamment complet ?

Que penser aussi de l'impact de ce déclassement sur les ouvrages appartenant à la société ADP et affectés au service public aéroportuaire ? En cas de défaut d'entretien normal ou lors d'une tragédie comme l'effondrement du terminal 2E de Roissy - Charles-de-Gaulle, les victimes devront-elles se tourner vers la juridiction civile ou vers la juridiction administrative ?

Décidément, alors que ce texte contient des enjeux majeurs, il est paradoxalement désespérément vide.

M. de Courson craint pourtant que ce passage à la domanialité privée reste encore trop encadré et conduise « à un dispositif qui risque de manquer de lisibilité du point de vue des investisseurs potentiels ». C'est à se demander si nous défendons ici les intérêts de l'État, des usagers et du service public ou ceux du marché financier et boursier !

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 73 et 129, de suppression de l'article 2.

L'amendement n^o 73 vient d'être défendu par M. François Asensi.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir l'amendement n^o 129.

Mme Odile Saugues. Par cet amendement, il s'agit de s'opposer au déclassement et au transfert à ADP, transformé en société anonyme, des biens qui relèvent aujourd'hui du domaine public.

Le préambule de la Constitution 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 ». Le rapporteur reconnaît que le caractère de service public national d'ADP n'est guère contestable. L'État doit donc garder la pleine propriété des biens nécessaires à l'activité aéroportuaire et non pas seulement ceux qui sont nécessaires à l'exercice des missions de service public de l'État, comme le prévoit le texte dans une rédaction que nous jugeons peu précise.

Par ailleurs, alors que l'article 7 du projet de loi prévoit que les grands aérodromes de province demeurent la propriété de l'État, il serait incompréhensible que les deux premiers aéroports français deviennent la propriété d'une société de droit privé dont une fraction du capital serait détenue par des actionnaires privés.

À l'étranger, nous l'avons largement souligné dans la discussion générale, les grands aéroports sont le plus souvent restés la propriété publique des collectivités publiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Le domaine public d'ADP, pour être très précis, c'est 6 643 hectares, 42 ares et 95 centiares, et il faut distinguer ce qui est la propriété de l'État et ce qui est la propriété d'ADP. ADP possède déjà 4 183 hectares, donc environ les deux tiers.

Devenu société anonyme, ADP ne pourra plus posséder de domaine public, et l'ensemble des terrains reviendront à l'État, qui ne peut pas les recéder sans les avoir déclassés. Il y a donc des raisons juridiques de procéder à ce déclassement. Une grande partie du personnel ressent cette opération comme quelque chose d'important, car elle valorise ADP et offre un certain nombre de garanties à l'entreprise et à son personnel.

Le déclassement est aussi nécessaire pour des raisons économiques qui ne vous ont pas échappé. Il permettra de mieux valoriser certains biens en assouplissant leur mode de gestion. ADP pourra par exemple procéder à des opérations commerciales nécessaires au développement de la plateforme aéroportuaire, qui sont aussi dans l'intérêt des collectivités territoriales.

M. Jean-Pierre Blazy. Non !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Pas pour Gonesse, c'est clair !

Il y a là des opportunités pour le développement d'ADP qui ne doivent pas être négligées.

Vous vous scandalisez aujourd'hui d'un tel déclassement, mais c'est aussi pour introduire de la souplesse dans la gestion que le gouvernement de M. Jospin a déclassé les immeubles de La Poste relevant du domaine public, par l'article 22 de la loi n^o 2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier, loi que les auteurs des amendements ont sûrement votée, sans doute dans l'enthousiasme, à l'époque.

Pour ces raisons juridiques et économiques, et pour l'avenir d'ADP, il est indispensable de procéder à un déclassement et je souhaite donc que les deux amendements soient repoussés.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Premièrement, il n'est pas question de brader le patrimoine de l'État. Deuxièmement, ce patrimoine restera en grande partie à usage de service public. Troisièmement, s'il y a plus-value à l'occasion d'une fermeture, une grande partie de cette plus-value, selon l'article 3, reviendra dans le giron de l'État. Enfin, ce patrimoine va être transféré à une société détenue à 100 % par l'État. Que craignez-vous donc ?

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. On ne peut pas comparer des choses qui ne sont pas comparables, monsieur le rapporteur. Ce n'est pas sérieux et ça me déçoit de votre part.

Ce qui rassurerait vraiment le personnel, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, c'est qu'on ne change pas le statut d'ADP. Comme vous savez qu'il est inquiet, vous cherchez par tous les moyens à acheter la paix sociale.

Le cas d'ADP n'est pas comparable avec celui de La Poste. C'est vrai, la précédente majorité a déclassé un certain nombre d'immeubles – pas seulement pour La Poste d'ailleurs –, mais M. de Robien, qui est un spécialiste en la matière, doit savoir qu'il est plus facile de changer des bureaux de place, d'en acheter ou d'en louer d'autres, que de déplacer un aéroport !

M. Jean-Pierre Blazy. Les aéroports ne sont pas à roulettes !

M. François Brottes. Un aéroport, c'est un domaine stratégique de l'État, ce qui n'est pas le cas d'un immeuble de bureaux, monsieur le rapporteur, et, franchement, je suis déçu que vous ayez fait une telle comparaison.

Là, on va atteindre le point de non-retour. On va déclasser un domaine stratégique de l'État ; or si, demain, l'on se rend compte qu'on s'est trompé, ça coûtera très cher à l'État de le racheter car, selon votre expression, il aura été valorisé. C'est peut-être une faute grave, et n'invoquez pas le principe de spécialité. Pour le coup, cela n'a rien à voir. On pouvait parfaitement faire évoluer le principe de spécialité, transformer en société anonyme sans forcément passer par une rétrocession, par un déclassement du domaine public, du domaine stratégique public de l'État.

Je crois qu'on est en train de mélanger les genres. En réalité, on fait un énorme cadeau aux intérêts privés, qui, demain, petit à petit, se glisseront dans ADP, avec impossibilité pour l'État de revenir en arrière.

Je vous demande donc, mes chers collègues, de réfléchir avant de voter l'article 2.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, si l'on votait vos amendements, cela irait à l'encontre des intérêts d'Aéroports de Paris.

M. François Brottes. Ce sont les intérêts de la France qui m'importent !

M. Michel Piron. En la circonstance, ce sont les mêmes !

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Nous allons en parler, monsieur Brottes.

Sur 6 643 hectares, Aéroports de Paris en a acheté 4 184, grâce notamment aux redevances payées par les usagers, et 2 287 hectares ont été apportés en dotation lors de la création de l'établissement public. Tout cela figure dans les comptes d'ADP, naturellement à la valeur d'alors.

M. Jean-Pierre Blazy. Vous avez une lecture comptable !

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. La vraie question n'est pas là, monsieur Brottes. Elle est de savoir comment ce capital sera valorisé si, comme nous le souhaitons, l'on ouvre le capital d'Aéroports de Paris. Dans ce cas, vous le savez, on nommera un commissaire aux apports, qui évaluera les plus-values latentes. Comme l'État détiendra 100 % du capital de la future société, si l'on en vend un jour 5, 10, 20 ou 30 %, il récupérera la valeur des biens cédés. Il n'y a donc aucune dépréciation du patrimoine national. Au contraire, ce sera un moyen de le valoriser.

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 73 et 129.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 74.

La parole est à M. François Asensi, pour le défendre.

M. François Asensi. Cet amendement vise à maintenir le contrôle de la puissance publique sur l'usage du domaine par ADP. Il s'agit de préserver le régime de la domanialité publique afin d'assurer un contrôle permanent de la puissance publique sur une entreprise qui sera amenée à gérer un patrimoine considérable et qui joue un rôle majeur en matière de service public et d'aménagement du territoire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Cet amendement, dont vous n'avez sans doute pas mesuré toutes les conséquences, monsieur Asensi, ruinerait ADP.

Aéroports de Paris verrait ses conditions d'exploitation totalement bouleversées puisqu'on abandonnerait de fait le système de l'autorisation légale d'exploiter, qui fonctionne bien depuis 1945, au profit de la concession. Or ADP a une autorisation d'exploiter à durée illimitée. Je pense très honnêtement que cet amendement est de nature à choquer le personnel. Vous n'en avez sans doute pas fait une analyse très précise devant certaines assemblées. Sinon, je me demande si cet amendement serait remonté jusqu'ici.

Par ailleurs, il aurait pour effet de priver ADP du patrimoine qu'il a acquis, sur ses fonds propres, par emprunt, sur les redevances, qui fait partie du domaine public, qui représente, comme il a été rappelé, près de 4 200 hectares, et qui doit rester dans son domaine.

Cet amendement n'a pu à l'évidence que provoquer une certaine stupéfaction, et la commission l'a immédiatement rejeté.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Défavorable.

Je rappelle qu'une société anonyme ne peut occuper le domaine public que temporairement. Or cet amendement limiterait la durée de vie d'ADP. Le Gouvernement prévoit de maintenir à cette société, sans limitation, les droits exclusifs précédemment détenus par l'établissement public.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Monsieur le ministre, vous savez parfaitement vous arranger avec le droit quand les choses ne tombent pas sous le sens. Vous avez ainsi écrit dans l'article 1^{er} qu'on ne changeait pas de personne morale. Si vous souhaitez qu'une société anonyme occupe le domaine public pour une durée illimitée, il suffit de l'écrire. Vous savez parfaitement qu'on peut aménager un texte de loi pour qu'il s'adapte à un contexte particulier.

Vous avez répondu, monsieur le rapporteur, que le tènement en question faisait partie du domaine public et qu'il devait rester dans son domaine. Dans le domaine public ou dans le domaine d'ADP nouvelle formule ?

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Je crois avoir été clair, mais, s'il faut préciser les choses, précisons-les. Ces 6 000 hectares doivent rester dans le patrimoine d'ADP...

M. François Brottes. Pas dans le domaine public ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Mais non puisque nous en demandons le déclassement, ce que vous refusez. Nous sommes pour le déclassement et le maintien de l'ensemble du patrimoine à la société nouvelle ADP.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Cet amendement aurait de graves conséquences financières puisqu'il reviendrait à transférer gratuitement à l'État des biens acquis par ADP, l'État s'enrichissant à due concurrence. Vous aggraveriez donc, monsieur Asensi, la situation financière d'Aéroports de Paris. Je pense que ce n'est pas ce que vous voulez faire, mais c'est ce que vous proposez.

Par ailleurs, vous faites le choix d'un régime de concession pour ADP. Or le régime actuel d'ADP est beaucoup plus protecteur qu'un régime de concession. À la fin d'une concession, en effet, on doit faire un nouvel appel d'offres. Vous êtes donc un ultralibéral qui voulez spolier ADP !

On ne peut, mes chers collègues, que refuser un tel amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 74.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 11.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Avec l'accord de la commission, je retire cet amendement, qui se voulait de précision, mais qui a omis un certain nombre d'établissements publics opérant sur le domaine d'ADP.

Mme la présidente. L'amendement n° 11 est retiré.

Je suis saisie d'un amendement n° 12.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Amendement de précision.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 41 et 132.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 41.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour objet de préciser une disposition figurant à l'article 2.

L'État impécunieux – et je m'adresse à tous mes collègues – a demandé à ADP de se substituer à lui pour réaliser certains investissements, promettant de rembourser quand il le pourrait. L'État a donc une dette à l'égard d'Aéroports de Paris, dont le Gouvernement n'indique pas les modalités de remboursement.

L'amendement n° 41 de la commission des finances vise à préciser que cette dette sera inscrite dans les comptes du budget annexe de l'aviation civile. À cette fin, nous proposons de compléter l'article 2 par la phrase suivante : « Les incidences financières de la signature de cette convention figurent dans la plus prochaine loi de finances. » De la sorte, la Cour des comptes ne pourra pas dire qu'il existe une créance d'ADP sur l'État qui ne se retrouve pas dans les comptes de l'État.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour soutenir amendement n° 132.

M. Jean-Pierre Blazy. L'amendement n° 132 est identique. M. de Courson vient de dire qu'il fallait clarifier les choses, ce qui montre qu'elles n'étaient pas claires. Ce projet de loi exprime des choix qui ne sont pas les nôtres, mais qu'il faut en toute logique assumer complètement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Sagesse.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Je voudrais juste apporter une précision à M. Blazy. Cette question n'est pas directement liée au changement de statut. Même si ADP restait un établissement public, il faudrait le faire. On ne peut pas accepter que l'État ait des dettes à l'égard d'ADP qui ne se retrouvent pas en comptabilité.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est vrai.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Nous retirons notre amendement n° 132. Nous avons seulement voulu exercer notre droit d'alerte à propos d'un texte mal ficelé. Mais comment renvoyer à « la plus prochaine loi de finances » alors que nous ne savons pas à quel moment le texte sera promulgué ? Ce ne serait pas très sérieux. Mais le texte ne l'est pas non plus...

Mme la présidente. L'amendement n° 132 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 41.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 75, 131, 42, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 75 et 131 sont identiques.

La parole est à M. François Asensi, pour soutenir l'amendement n° 75.

M. François Asensi. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Odile Saugues, pour soutenir l'amendement n° 131.

Mme Odile Saugues. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 42.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Cet amendement, qui a été adopté par la commission des finances, est important. Comme je l'ai évoqué dans mon discours introductif, la définition juridique de l'ouvrage public est une création jurisprudentielle administrative, qui repose sur deux critères. Premièrement, la jurisprudence administrative considère comme ouvrages publics les ouvrages affectés à un service public – les deux amendements de nos collègues, comme le nôtre, sont, de ce point de vue, identiques. Deuxièmement, elle considère aussi comme ouvrages publics les ouvrages utilisés par le public – et c'est là où il y a débat.

À Roissy, à Orly ou à Satolas, le parking dans lequel vous garez votre voiture est-il un ouvrage public ou un ouvrage privé ? Actuellement, alors que le législateur n'a jamais tranché, la juridiction administrative, souvent pour des raisons de responsabilité, a élargi la définition de l'ouvrage public d'une façon excessive.

L'amendement que je vous propose vise à préciser que seuls les ouvrages affectés au service public sont des ouvrages publics. Les ouvrages affectés à l'usage du public, tels les parkings, sont privés.

La portée juridique de cette disposition n'est pas immense, je vous l'accorde, mais elle permet de préciser plus clairement la limite entre ouvrages publics et ouvrages privés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les amendements en discussion ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. La commission partage, avec les auteurs de ces trois amendements, le souci que certains des ouvrages d'Aéroports de Paris demeurent des ouvrages publics, mais, pour des problèmes de rédaction, elle préfère l'amendement n° 42 de la commission des finances sur lequel elle a émis un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. La clarification n'est pas évidente, mais, entre les trois amendements, le Gouvernement préfère lui aussi l'amendement n° 42, sur lequel il s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. L'amendement n° 42 présente l'intérêt d'être extrêmement court. Mais, monsieur le ministre, pourriez-vous nous préciser ce que sont « les ouvrages affectés au service public aéroportuaire » afin de lever toute ambiguïté lors de l'interprétation future de cet amendement ?

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le ministre, vous venez de dire que l'amendement de M. de Courson n'apportait pas beaucoup de clarification. Alors pourquoi l'adopter ?

M. Michel Piron. C'était pourtant lumineux ! Nous ne pouvons pas ajouter de la lumière à la lumière !

M. Jean-Pierre Blazy. En tout cas, essayons de ne pas faire dans le clair-obscur !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Monsieur Blazy, je parlais des amendements n°s 75 et 131. Je leur préfère l'amendement n° 42 de la commission des finances, beaucoup plus précis, mais cette question continuera de relever essentiellement de la jurisprudence.

M. Jean-Pierre Blazy. M. de Courson nous a dit de ne pas nous en remettre à la jurisprudence !

M. François Brottes. Quels sont les ouvrages concernés ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Cette rédaction relie la notion d'ouvrage public à celle de service public aéroportuaire.

Il y a déjà eu un débat assez long sur ce sujet au Sénat, et il a été assez difficile de s'y retrouver. Je me tourne donc vers l'auteur de l'amendement pour qu'il vous apporte toute la clarté que vous souhaitez. Je ne doute pas qu'il y parviendra. *(Sourires.)*

Mme la présidente. Nous allons donc écouter M. de Courson.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, ma proposition est claire : utiliser comme ligne de partage entre les ouvrages publics et les ouvrages privés le seul critère de l'affectation à un service public. Un commerce, c'est un service privé ; dans un salon d'attente situé avant l'espace protégé, on est encore dans un service privé, de même que dans le parking devant l'aérogare. En revanche, dès lors qu'on a franchi la barrière de contrôle, on est dans le domaine du service public, et donc les ouvrages sont publics. De même, les pistes sont des ouvrages publics. Le critère retenu est simple et clair : c'est celui du service public. Si c'est un service public, c'est un ouvrage public. Si c'est un service privé, c'est un ouvrage privé.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Rivière.

M. Jérôme Rivière. Monsieur de Courson, autant je comprends votre raisonnement pour un commerce, autant je ne peux pas le suivre pour un parking affecté à un aéroport. Je ne vois pas pourquoi un parking d'aéroport ne relèverait pas du service public aéroportuaire. Je doute de l'intérêt de cet amendement, car c'est toujours le juge seul qui tranchera.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Nous nous interrogeons tous, même M. le ministre.

M. de Courson parle du service public du transport aérien et non du service public aéroportuaire. L'aéroport, c'est aussi son environnement. Un accès pour les handicapés, des toilettes, des services liés au retard des avions...

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Ce n'est pas un service public !

M. François Brottes. Mais si ! Cela fait partie du service public que de faire en sorte que les usagers soient convenablement pris en charge lorsqu'ils attendent un avion retardé par la neige ou le verglas. Vous avez parlé des services publics liés au transport aérien lui-même.

Je comprends que nous ne puissions pas définir ces ouvrages en séance, mais nous ne pouvons pas non plus laisser flotter cette notion dans un texte de loi. La sagesse serait de les définir par décret.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. La notion de service public a fait l'objet, depuis le XIX^e, d'une abondante jurisprudence, et ce n'est peut-être pas fini.

À la différence des deux autres amendements, qui se calent sur la jurisprudence existante, laquelle donne une définition très extensive – ce n'est pas sur le service public que porte la différence, mais sur les biens affectés au public, et là vous ne savez plus où vous arrêter –, je propose un critère simple : le critère du service public.

Prenons l'exemple des parkings. Certains aéroports peuvent préférer passer un accord avec une entreprise qui construit des parkings. Est-ce alors un service public ? En ville, il existe bien des parkings privés payants.

Plutôt que de laisser à la jurisprudence administrative le soin de fixer des critères, j'en propose un simple, celui de l'affectation de l'ouvrage à un service public. Si c'est le cas, c'est un service public, sino c'est un ouvrage privé.

Là où vous avez raison, monsieur Brottes, c'est qu'ensuite il faudra fixer la limite. Il existe certes une jurisprudence abondante sur la notion de service public, mais la délimitation précise des ouvrages pourrait être opérée à l'occasion du transfert.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Si j'ai décidé de m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée, c'est que je pense que M. de Courson et M. Brottes ont tous les deux raisons. Mais il y a un autre critère pour le service public : ce qui donne lieu à la perception de redevance. C'est la jurisprudence qui en donnera ensuite la frontière exacte.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Notre amendement n° 131 est plus clair que l'amendement n° 42. M. de Courson assimile les parkings des aéroports à ceux des villes, mais ce sont deux situations différentes. On peut comprendre qu'un parking en ville soit totalement privé, alors qu'un parking d'aéroport, qui peut bien sûr être payant et dont Aéroports de Paris peut concéder l'exploitation à une société privée, fait partie du service public aéroportuaire. Nous préférons donc inclure dans la définition du service public aéroportuaire ce qui est à l'usage du public. Le parking d'aéroport, même s'il est payant, est donc un ouvrage public.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Et le restaurant ?

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Pour aller au bout mon raisonnement, je propose un sous-amendement à l'amendement n° 42. Après les mots « les ouvrages », il conviendrait d'insérer les mots : « dont la définition sera précisée par décret ».

Mme la présidente. Je suis saisie d'un sous-amendement, n° 186, ainsi libellé : « Dans le dernier alinéa de l'amendement n° 42, après les mots : "les ouvrages", insérer les mots : "dont la définition sera précisée par décret" ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles de Courson, rapporteur pour avis. Ce sous-amendement, qui vise à faire préciser par décret les ouvrages concernés, ne me semble pas acceptable, car il supposerait que le décret doive être complété pour chaque nouvel ouvrage. Mieux vaut nous en tenir à la jurisprudence. Nous sommes tous d'accord, semble-t-il, pour fonder la définition des ouvrages publics sur le critère du service public.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. J'entends bien l'objection de M. de Courson, mais je tiens à préciser que le sous-amendement que je propose ne prévoit nullement que le décret fixe la liste des ouvrages concernés, qui serait alors figée, compliquée et inutile : il s'agit de définir la nature de ce qui relève du service public – ce qui peut être fait de manière générique, quels que soient les aéroports concernés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 186 ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Même avis que la commission.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 186.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 75 et 131.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 42.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 130.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. L'article 2 renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de déterminer la liste des biens ne pouvant pas être déclassés. Il apparaît donc nécessaire de préciser clairement dans la loi les biens essentiels qui doivent rester dans le domaine public. Outre les tours de contrôle et les bâtiments techniques associés ainsi que les radars dont nos rapporteurs indiquent qu'ils devraient être mentionnés dans le décret, il est proposé d'y ajouter d'autres équipements tout aussi essentiels : les pistes, les voies de circulation et les aires de stationnement des aéronefs, les installations de stockage de carburant et les réseaux d'eau, d'électricité, de télécommunications et de carburant pour aéronefs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Défavorable. En l'état, le projet de loi prévoit d'exclure du transfert de propriété les biens nécessaires à l'État et à Météo France pour exercer leurs missions de service public. La liste de ces biens ne doit pas être fixée par la loi, mais par un décret : c'est ce que prévoit le projet de loi. C'est la seule solution possible et raisonnable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Une liste serait nécessairement limitative et des oublis pourraient être catastrophiques. Avis défavorable

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Je reçois l'argument de M. le ministre. Il faudrait toutefois confirmer que, même si cette liste n'est pas exhaustive, les équipements qui viennent d'être énumérés y figureront. En effet, les tours de contrôle ou les radars, par exemple, doivent faire partie du domaine relevant du service public.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Je ne puis m'avancer ce soir à définir une liste d'équipements. On ne sait, par exemple, si le réseau d'eau évoqué par l'amendement n° 130 dessert l'aéroport, un hôtel ou un centre commercial. Il serait imprudent d'établir une telle liste dans la précipitation. Ne voyez là aucune mauvaise volonté de ma part.

M. François Brottes. Vous conviendrez que les radars, au moins, sont indispensables !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Certes ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 130.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Article 3

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi, inscrit sur l'article 3.

M. François Asensi. Prévoir si tôt dans le texte la possibilité d'une fermeture d'aérodrome témoigne des préoccupations qu'aura ADP SA dans le futur : il ne s'agira plus tant d'assurer des missions de service public, notamment en termes d'aménagement du territoire, que de valoriser son patrimoine foncier.

Dans la région Ile-de-France, sur les douze aérodromes que gère l'établissement public, hormis Roissy, Orly et Le Bourget, ce ne sont pas moins de 1 300 hectares que le changement de statut permettra de livrer au secteur privé. Sur des espaces très convoités par l'urbanisation, situés le plus souvent à la périphérie des villes, comment le terme même de « valorisation » pourrait-il signifier autre chose que « spéculation immobilière » ? ADP, peut décider, du jour au lendemain, de fermer un aéroport, avec pour seule obligation de reverser une partie de la plus-value à l'État.

L'État transfère à titre non onéreux son domaine public au nom de la continuité des services aéroportuaires, mais ne prévoit aucun dispositif de récupération ou de préemption lorsque s'achève la vocation aéroportuaire de ces domaines. Il est difficile de traiter mieux l'investisseur privé ! Le Gouvernement tend à oublier que le rôle du législateur n'est pas de défendre le marché, mais l'intérêt général.

La règle selon laquelle 70 % des éventuelles plus-values foncières reviendraient à l'État tendrait certes à préserver les intérêts patrimoniaux de celui-ci. Mais s'est-on interrogé sur la manne financière que représentent pour ADP les 30 % restants ? Personne aujourd'hui ne prend la peine d'évaluer ce patrimoine foncier légué gracieusement par l'État à ADP, entreprise privée.

Il est vrai que, dans un premier temps, l'État récupérera une bonne partie de ces plus-values en tant qu'actionnaire majoritaire. Mais qu'en sera-t-il demain, lorsque l'État ne sera plus qu'un actionnaire parmi d'autres ? Car rien ne nous dit que ces fermetures interviendront dans les mois qui viennent. Quant aux engagements de maintenir l'État en position d'actionnaire majoritaire, ils ne nous convainquent pas.

Par ailleurs, sous quel prétexte les travaux de remise en état des installations effectués par ADP – essentiellement les travaux de dépollution – devraient-ils être pris en compte par l'État dans le calcul de la différence ? Si ADP, entreprise privée, décide de fermer un aérodrome, non pour assurer au mieux des missions de service public mais pour valoriser son patrimoine foncier, pourquoi l'État devrait-il participer indirectement au financement de la remise en état ? Le rapporteur pour avis de la commission des finances va encore plus loin, puisqu'il considère que l'ensemble des plus-values résultant de la cession des biens doit « être la propriété des actionnaires ».

Cette spoliation de l'État, quelle que soit son ampleur, est d'autant moins acceptable que le Gouvernement a avancé l'argument des contraintes liées aux finances publiques pour éliminer toute dotation publique de l'entreprise aéroportuaire. Le Gouvernement fait, d'un côté, reculer les politiques publiques au nom des contraintes budgétaires mais contribue, d'un autre côté, à fragiliser toujours plus les finances publiques par ses cadeaux aux marchés financiers. La privatisation d'ADP est un bon exemple de la politique du pompiier pyromane.

En matière d'aménagement du territoire, les enjeux sont pourtant très importants. La gestion et la valorisation de certains terrains concernent nombre de communes riveraines des zones aéroportuaires. C'est là une source d'inquiétude pour les usagers et pour les élus de ces zones situées à la périphérie des aéroports.

Pourtant, ce projet de loi ne mentionne à aucun moment les communautés aéroportuaires. La loi sur les communautés aéroportuaires, qui proposait un principe intéressant de gouvernance des sites aéroportuaires permettant de traiter simultanément toutes les questions relatives aux nuisances, aux transports, à l'emploi et la formation, à l'aménagement du territoire et aux financements, avait déjà été dépouillée des moyens financiers nécessaires à la conduite d'une politique ambitieuse pour les territoires concernés. Après les échecs de la majorité aux dernières élections locales, elle est restée lettre morte.

En ignorant les communautés aéroportuaires dans le présent projet de loi, le Gouvernement témoigne une nouvelle fois de son option préférentielle pour le marché et du peu de cas qu'il fait du bien public.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 76 et 133, visant à supprimer l'article 3.

Je considère que l'amendement n° 76 vient d'être défendu par son auteur.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir l'amendement n° 133.

Mme Odile Saugues. Nous demandons la suppression de l'article 3, qui est la conséquence directe du transfert de l'État à ADP de biens appartenant au domaine public.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 76 et 133 ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Je m'étonne que nos collègues, qui nous accusent de vouloir brader les intérêts de l'État, son patrimoine et son domaine public, souhaitent maintenant supprimer un article qui vise, à l'inverse, à sauvegarder les intérêts de l'État !

Monsieur Asensi, ce n'est pas à ADP, mais à l'État, par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, qu'appartient la décision d'ouvrir ou de fermer un aérodrome – et encore ne s'agit-il pas, bien sûr, d'Orly ni de Roissy mais, parce que la loi doit tout prévoir, d'une éventualité qui pourrait concerner l'un des onze autres aérodromes que gère ADP en Ile-de-France. L'article 3 a donc pour objet, dans cette hypothèse, de préserver les intérêts de l'État.

Selon vous, il est anormal que l'État transfère, décline et donne son domaine à la société ADP. Mais si l'État prend la décision de fermer une plate-forme, ADP peut être amenée à valoriser un site sur lequel était jusque-là exploitée l'activité aéroportuaire, et il est normal que l'État en retire un bénéfice, comme le prévoit l'article que vous voulez supprimer.

Je suis donc surpris que vous vous opposiez à un article qui sauvegarde la valeur du domaine de l'État.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Défavorable. En effet, comme l'a très justement dit le rapporteur, l'article 3 vise à préserver les intérêts patrimoniaux de l'État : en cas de fermeture d'un aéroport, l'État recueille au moins 70 % de la plus-value alors que, sans cet article, il ne recevrait rien.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. M. le rapporteur vient d'apporter une précision importante en indiquant que l'initiative de la fermeture d'un aéroport ne revenait jamais à l'exploitant, mais toujours à l'État : la décision n'est pas livrée au bon vouloir des exploitants. De ce point de vue, sans doute aurions-nous tort de supprimer cet article. Toutefois, il ne s'agit pas toujours d'une question d'argent, mais aussi de service rendu – et c'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 3. Il nous importe en effet qu'on puisse forcer l'opérateur à proposer des solutions alternatives. Indemniser l'État en cas de fermeture est, si je puis dire, le minimum de la courtoisie dans l'intérêt du pays. Cela étant, pour ceux qui ont besoin des services aéroportuaires, il ne suffit pas de régler par des indemnisations les problèmes de fermeture de pistes ou d'aéroports.

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 76 et 133.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 89, troisième rectification, et 13, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n^o 89, troisième rectification.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Par son amendement n^o 13, la commission des affaires économiques propose une réelle amélioration du texte, et le Gouvernement approuve cette proposition. Il souhaite simplement faire apparaître plus nettement la nature conventionnelle de la rétrocession des plus-values foncières. Tel est le but de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 13 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n^o 89, troisième rectification.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Ces deux amendements étant effectivement très proches, comme vient de le dire M. le ministre, je pense pouvoir, au nom de la commission et pour être agréable au Gouvernement, retirer l'amendement n^o 13, et donner un avis favorable à l'amendement n^o 89, troisième rectification.

Mme la présidente. L'amendement n^o 13 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n^o 89, troisième rectification.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 134, de Mme Saugues, et 97, de M. Asensi, tombent.

Je suis saisie d'un amendement n^o 14.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Il s'agit d'un amendement d'ordre rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 14.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 15.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. C'est un amendement de précision.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 15.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 96.

La parole est à M. François Asensi, pour le soutenir.

M. François Asensi. Dans la perspective d'une nouvelle gouvernance des aéroports, le Gouvernement a fait voter l'an dernier une loi sur les communautés aéroportuaires, qu'il n'a pas mise en œuvre. Pour autant, il convient d'accorder toute sa place à la communauté aéroportuaire dans les projets de fermeture qui auraient de profondes incidences en matière d'aménagement du territoire. Tel est l'objet de cet amendement : permettre à la communauté aéroportuaire de donner son avis sur tout projet de fermeture par la société Aéroports de Paris de tout ou partie d'un aérodrome.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. La disposition que vous proposez est intéressante, et nous ne la jugeons pas forcément inutile. Je voudrais vous rappeler néanmoins, cher collègue, que les communautés aéroportuaires ne sont prévues que pour les aérodromes enregistrant annuellement plus de 20 000 mouvements d'avions d'une masse égale ou supérieure à vingt tonnes. En clair, seuls les dix plus grands aéroports français sont concernés.

Or, l'article 3, comme nous l'avons déjà dit, vise de petits aérodromes exploités par ADP dans la région Ile-de-France, qui ne sont pas concernés par les communautés aéroportuaires. Le dispositif que vous proposez, bien qu'intéressant, n'est donc pas approprié en l'espèce. C'est pourquoi je pense qu'il serait bon que vous acceptiez de retirer cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi.

M. François Asensi. Je retire l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n^o 96 est retiré.

Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

Article 4

Mme la présidente. La parole est à M. François Asensi, inscrit sur l'article 4.

M. François Asensi. L'article 4 pose le principe de la continuité juridique de tous les contrats, droits et obligations de l'établissement public ADP avant sa transformation en société anonyme. Tous les accords juridiques conclus avec des tiers sont donc garantis et transférés à la nouvelle société ADP.

Dans les conventions d'occupation domaniale signées à ce jour, certaines clauses, particulièrement avantageuses pour l'établissement public, sont justifiées seulement par l'appartenance au domaine public, à laquelle le projet de loi met un terme, des immeubles ou terrains concernés.

Non seulement ADP SA se voit ainsi attribuer un patrimoine foncier imposant, mais, de plus, il conserve des prérogatives de puissance publique dont il a pu user lorsqu'il était établissement public et lorsque les contrats portaient occupation du domaine public. En outre, une telle mesure crée, sans justification légitime, des conditions de traitement différents entre les occupants du domaine et les nouveaux entrants.

Je n'entends pas me faire le chantre du libéralisme, contrairement à ce qu'on a pu entendre tout à l'heure, mais je souhaite montrer ici les incohérences que les sirènes de l'idéologie libérale font commettre au Gouvernement.

Quant au transfert d'obligations à ADP devenu société anonyme, qui s'en préoccupera une fois que les intérêts privés domineront au sein de la société ? Sûrement pas ADP ni le cocontractant, bien trop heureux d'utiliser un domaine devenu privé.

Vous fustigez une nouvelle fois, monsieur le rapporteur de la commission des affaires économiques, les tenants d'un établissement public ADP, sous prétexte qu'il ne pourrait être mis en place, pour reprendre vos propos, « qu'au prix d'in vraisemblables acrobaties juridiques ».

Pourtant, plus avant dans votre rapport, vous semblez vous amuser du fait que, suite au déclassement, « il en résulte une situation juridique originale avec le maintien de conventions dont le régime juridique est spécifiquement lié à une caractéristique des biens qu'elles concernent, leur appartenance au domaine public, caractéristique qui a justement été perdue par ces biens ».

Afin de lutter contre un prétendu archaïsme, qui a pourtant fait ses preuves et a valu à ADP d'être ce qu'il est aujourd'hui, le Gouvernement nous propose au final un nouveau statut pour ADP, qui, en l'état actuel des choses, crée plus de problèmes qu'il n'en résout.

J'aurais souhaité que ce projet de loi, dont l'importance me semble bien trop sous-estimée, soit l'occasion d'un véritable débat sur ce qu'il faut entendre par service public aéroportuaire. Mais le Gouvernement, trop pressé de mettre à bas un nouvel établissement public, renvoie ce soin à la rédaction d'un cahier des charges. L'État s'éloigne d'une infrastructure qui jouait un rôle majeur, bien au-delà de l'acteur économique classique.

À travers la remise en cause des établissements publics, ce sont les services publics tels que nous les connaissions encore, il y a peu en France, qui sont clairement menacés.

Voilà pourquoi je proposerai la suppression de cet article. Je reconnais qu'il est en cohérence avec l'ensemble du projet du Gouvernement ; mais nous n'avons pas d'autre choix,

nous, députés de l'opposition, à défaut de pouvoir voter un texte de substitution à ce projet de loi, que d'intervenir sur des aspects ponctuels, en faisant état de certains dysfonctionnements ou de certaines incohérences.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 77 et 135, de suppression de l'article 4.

Je considère que l'amendement n^o 77 de M. Asensi a déjà été défendu.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour défendre l'amendement n^o 135.

M. Jean-Pierre Blazy. Ni le Gouvernement, ni les rapporteurs, ni nos collègues de la majorité ne doivent s'étonner que nous présentions des amendements de suppression, ici de l'article 4, plus loin de l'article 5. En effet, nous ne sommes pas dans la même logique que vous. (*Rires sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Jérôme Rivière. Cela ne nous avait pas échappé !

M. Jean-Pierre Blazy. Nous avons déjà amplement démontré, à l'occasion de la défense des motions de procédure, notamment de la question préalable en ce qui me concerne, et pendant la discussion générale, que nous ne souscrivions pas à cette logique qui est la vôtre, qui consiste à transformer Aéroports de Paris en société anonyme pour en réalité ouvrir la voie à la privatisation. Ne vous étonnez donc pas qu'au moment de la discussion des articles nous répondions à cette logique en proposant des amendements de suppression.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements de suppression ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. La commission a été quelque peu étonnée de découvrir que l'amendement de M. Asensi, présenté dans l'exposé sommaire comme un amendement de cohérence, soit qualifié d'amendement de coordination dans l'exposé sommaire de l'amendement de Mme Saugues. Après un long débat, la commission a jugé qu'il s'agissait à l'évidence d'amendements « catastrophe ».

L'article 1^{er} ayant transformé ADP en société anonyme, il va de soi que, comme le prévoit l'article 4, tous les contrats, droits et obligations de l'établissement public doivent être transférés à la nouvelle société. La vie continue en effet, et la continuité de l'exploitation doit être garantie, d'autant qu'il s'agit d'une mission de service public. Voter cet amendement de suppression de l'article 4 reviendrait à priver ADP, ancien établissement public, que nous avons transformé en société anonyme...

M. Jean-Pierre Blazy. C'est précisément ce que nous ne voulons pas !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Peut-être, mais c'est un fait : la majorité l'a voté. Et la loi devra contenir les dispositions prévues à l'article 4, si on veut que l'activité d'ADP continue.

M. Jean-Pierre Blazy. Nous ne sommes pas dans la même logique !

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Supprimer l'article 4 reviendrait à priver ADP de tout client ou fournisseur, d'eau, d'électricité, ou de toute autorisation du Gouvernement : avouez que ce serait quand même une catastrophe et j'espère pour ADP que vous ne la souhaitez pas.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est un mauvais argument !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Défavorable pour les mêmes raisons. Cette suppression provoquerait en effet une rupture de l'activité d'ADP et un véritable chaos. Il est vrai, monsieur Blazy, que vous ne souffririez plus du tout du bruit des avions passant au-dessus de votre tête, car il n'y aurait tout simplement plus de circulation aérienne et plus de problèmes de contrôle. (*Rires sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) En revanche il y aurait peut-être quand même des catastrophes aériennes, et cela, nous ne le voulons pas.

M. Jean-Pierre Blazy. On ne plaisante pas avec les catastrophes aériennes, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Mais je ne plaisante pas !

M. Jean-Pierre Blazy. Je sais, moi, ce que cela signifie : dois-je vous rappeler que le Concorde s'est écrasé sur Gonesse ?

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 77 et 135.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 164 rectifié.

La parole est à M. François-Michel Gonnot, pour le soutenir.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel, qui vise à lever toute ambiguïté quant au fait que la transformation de la forme juridique d'ADP n'aura aucune conséquence sur l'ensemble de ses biens, droits et obligations.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 164 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 17.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. C'est un amendement de précision.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 17.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 98.

La parole est à M. François Asensi, pour le soutenir.

M. François Asensi. L'amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. François-Michel Gonnot, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Même avis que la commission.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 98.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n^o 17.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

Mme la présidente. Aujourd'hui, jeudi 10 mars, à neuf heures trente, première séance publique :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n^o 2058, autorisant l'adhésion à la convention relative à la conservation et à la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans le Pacifique occidental et central (ensemble quatre annexes) :

Rapport, n^o 2105, de M. Louis Guédon, au nom de la commission des affaires étrangères ;

(Procédure d'examen simplifiée : art. 107 du règlement.)

Projet de loi, n^o 1550, autorisant l'approbation du protocole additionnel à la convention sur le transfèrement des personnes condamnées :

Rapport, n^o 2106, de M. Jean-Paul Bacquet, au nom de la commission des affaires étrangères ;

(Procédure d'examen simplifié : art. 107 du règlement.)

Projet de loi, adopté par le Sénat, n^o 1858, autorisant l'approbation de l'instrument amendant la convention du 23 juin 1993 relative à la création du Bureau européen des radiocommunications (ensemble deux annexes) :

Rapport, n^o 2107, de M. Roland Blum, au nom de la commission des affaires étrangères ;

(Procédure d'examen simplifié : art. 107 du règlement.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n^o 1331, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française, d'une part, et le Gouvernement du Royaume de Belgique, le Gouvernement de la communauté française, le gouvernement de la région wallonne et le gouvernement flamand, d'autre part, sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux :

Rapport, n^o 1964, de M. Bruno Bourg-Broc, au nom de la commission des affaires étrangères ;

Discussion du projet de loi, n^o 1348, autorisant l'approbation du protocole modifiant la convention portant création d'un office européen de police (convention Europol) et le protocole sur les privilèges et immunités d'Europol, des membres de ses organes, de ses directeurs adjoints et de ses agents :

Rapport, n^o 1633, de M. Philippe Cochet, au nom de la commission des affaires étrangères ;

Discussion du projet de loi, n° 905, autorisant l'approbation de la convention sur la cybercriminalité :

Rapport, n° 1978, de M. Jean-Marc Nesme, au nom de la commission des affaires étrangères ;

Discussion du projet de loi, n° 813, autorisant l'approbation des protocoles d'application de la convention alpine du 7 novembre 1991 dans le domaine de la protection de la nature et de l'entretien des paysages, de l'aménagement du territoire et du développement durable, des forêts de montagne, de l'énergie, du tourisme, de la protection des sols, et des transports :

Rapport, n° 1634, de Michel Destot, au nom de la commission des affaires étrangères ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 1914, relatif aux aéroports :

Rapport, n° 2045, de M. François-Michel Gonnot, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire ;

Avis, n° 2055, de M. Charles de Courson, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

À quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 10 mars 2005, à une heure.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	114,90
33	Questions..... 1 an	80,60
83	Table compte rendu.....	21,90
93	Table questions.....	17,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	97,30
35	Questions..... 1 an	62,00
85	Table compte rendu.....	18,60
95	Table questions.....	12,30
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	576,80
27	Série budgétaire..... 1 an	69,30
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	527,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 0,90 €
(Fascicules compte rendu et amendements.)