

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005**

173<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 10 mars 2005**

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



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN LE GARREC

1. **Aéroports.** – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 1947).

### DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 1947)

#### Article 7 (*suite*) (p. 1947)

Amendements de suppression n<sup>os</sup> 80 de M. Asensi et 146 de Mme Saugues : MM. François Asensi, Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer ; François-Michel Gonnot, rapporteur de la commission des affaires économiques ; M. Jean-Pierre Blazy. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 4 rectifié de M. Rivière : M. Jérôme Rivière. – Retrait.

M. le ministre.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 24 de la commission des affaires économiques, 49 de la commission des finances, 5 de M. Rivière, 122 de M. Serge Poignant et amendement n<sup>o</sup> 38 de M. Vialatte : MM. Charles de Courson, rapporteur pour avis de la commission des finances ; Serge Poignant, Jérôme Rivière, le ministre, François Brottes, le rapporteur. – Adoption des amendements identiques ; l'amendement n<sup>o</sup> 38 tombe.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 25 de la commission des affaires économiques, 1 de M. Rivière et 121 de M. Poignant et amendement n<sup>o</sup> 92 rectifié du Gouvernement : MM. Serge Poignant, le ministre, le rapporteur, Jérôme Rivière, le ministre, François Brottes, le rapporteur pour avis. – Retrait des amendements identiques ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 92 rectifié.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 105 de M. Asensi et 147 de Mme Saugues : MM. François Asensi, Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre, Jérôme Rivière. – Rejet.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 26 de la commission des affaires économiques, 8 de M. Rivière et 120 de M. Poignant : MM. le rapporteur, Serge Poignant, le rapporteur pour avis, le ministre, Jean-Pierre Blazy, Jérôme Rivière. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 156 de M. Queyranne : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis, le ministre, François Brottes.

### *Suspension et reprise de la séance* (p. 1954)

Amendements n<sup>os</sup> 159, 160 et 162 de M. Queyranne : M. François Brottes, MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 156 et 160 ; rejet de l'amendement n<sup>o</sup> 159 ; rejet, par scrutin, de l'amendement n<sup>o</sup> 162.

Amendement n<sup>o</sup> 157 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 50 rectifié de la commission des finances, avec le sous-amendement n<sup>o</sup> 185 de M. Gonnot : MM. le

rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Adoption du sous-amendement n<sup>o</sup> 185 et de l'amendement n<sup>o</sup> 50 rectifié modifié.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 3, deuxième rectification, de M. Rivière, 58 rectifié de M. Salles et 118 de M. Poignant : M. Jérôme Rivière. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 3, deuxième rectification.

MM. Rudy Salles, Serge Poignant, le rapporteur, le ministre. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 58 rectifié et 118.

Amendements n<sup>os</sup> 6 de M. Rivière, 64, 65 et 66 rectifié de M. Diébold et 27 de la commission des affaires économiques : M. Jérôme Rivière. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 6.

Mme Bernadette Païx, MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 64, 65 et 66 rectifié.

Amendements n<sup>os</sup> 64 et 66 rectifié repris par M. Blazy : MM. Jean-Pierre Blazy, Jérôme Rivière. – Rejets.

Amendement n<sup>o</sup> 27 ; MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 7 de M. Rivière : M. Jérôme Rivière. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 63 de M. Diébold, avec le sous-amendement n<sup>o</sup> 188 rectifié de M. Brottes : Mme Païx. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 63 ; le sous-amendement n<sup>o</sup> 188 rectifié tombe.

Amendement n<sup>o</sup> 149 de Mme Saugues : MM. François Brottes, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 106 de M. Asensi : M. François Asensi. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 170 de M. Gonnot : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements n<sup>os</sup> 59 de M. Salles, 2 de M. Rivière et 119 de M. Poignant : MM. Rudy Salles, Jérôme Rivière, Serge Poignant, le rapporteur, le ministre. – Retraits.

Amendement n<sup>o</sup> 51 de la commission des finances, avec le sous-amendement n<sup>o</sup> 182 du Gouvernement : MM. le rapporteur pour avis, le ministre, le rapporteur. – Adoption du sous-amendement n<sup>o</sup> 182 et de l'amendement n<sup>o</sup> 51 modifié.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 28 rectifié de la commission des affaires économiques, 52 rectifié de la commission des finances et 150 rectifié de Mme Saugues : MM. le rapporteur, François Brottes, Jérôme Rivière, Mme Odile Saugues, M. le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 29 de la commission des affaires économiques, avec les sous-amendements n<sup>os</sup> 179 et 178 de Mme Saugues, et amendement identique n<sup>o</sup> 53 de la commission des finances : M. le rapporteur, Mme Odile

Saugues, MM. le rapporteur pour avis, François Brottes, le ministre. – Rejet des sous-amendements n<sup>os</sup> 179 et 178 ; adoption des amendements n<sup>os</sup> 29 et 53.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8 A (p. 1965)

M. François Asensi.

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 54 de la commission des finances : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 61 de M. de Courson : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendements n<sup>os</sup> 30 rectifié de la commission des affaires économiques et 62 rectifié de M. de Courson : MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 62 rectifié.

MM. le ministre, François Brottes. – Adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 30 rectifié.

L'article 8 A est ainsi rédigé.

Les amendements n<sup>os</sup> 107, 109 et 108 de M. Asensi n'ont plus d'objet.

Article 8 (p. 1966)

M. François Asensi.

Amendement n<sup>o</sup> 167 de M. Gonnot. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 110 de M. Asensi : MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n<sup>os</sup> 151 de Mme Saugues et 111 de M. Asensi : MM. Jean-Pierre Blazy, François Asensi, le rapporteur, le ministre, François Brottes. – Rejets.

Amendement n<sup>o</sup> 113 de M. Asensi : M. François Asensi. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 31 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 171, troisième rectification, de M. Gonnot : M. le rapporteur. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 32 rectifié de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 55 de la commission des finances : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements n<sup>os</sup> 114 de M. Asensi et 152 de Mme Saugues : M. François Asensi, Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n<sup>o</sup> 168 de M. Gonnot : MM. le rapporteur, le ministre, François Brottes, Mme Odile Saugues. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 112 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 8 modifié.

Article 9 (p. 1970)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 81 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 115 de M. Asensi : M. François Asensi. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 115 et 116.

Adoption de l'article 9.

Après l'article 9 (p. 1970)

Amendement n<sup>o</sup> 180 de M. Ollier : MM. Serge Poignant, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Blazy. – Adoption.

Article 10 (p. 1970)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 82 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 56 de la commission des finances et 153 de Mme Saugues : MM. le rapporteur pour avis, Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 1971)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 83 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

MM. François Brottes, le rapporteur pour avis.

Adoption de l'article 11.

Article 12 (p. 1971)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 84 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 172 de M. Gonnot : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 (p. 1971)

Amendements de suppression n<sup>os</sup> 85 de M. Asensi et 154 de Mme Saugues : MM. François Asensi, François Brottes, le rapporteur, François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer. – Rejet.

Adoption de l'article 13.

Article 14 (p. 1972)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 86 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 33 de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15 (p. 1972)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 87 de M. Asensi : MM. François Asensi, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 34 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 15 modifié.

Après l'article 15 (p. 1972)

Amendement n° 94 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'État, le rapporteur, François Brottes. – Adoption.

Amendement n° 36 de la commission des affaires économiques, avec le sous-amendement n° 117 de M. Diébold, amendement identique n° 57 de la commission des finances, avec le sous-amendement n° 181, deuxième rectification, de M. Perruchot, amendement identique n° 123 de M. Poignant, amendement identique n° 10 rectifié de M. Rivière et amendement n° 9, deuxième rectification, de M. Rivière : M. le rapporteur, Mme Bernadette Paix, MM. le rapporteur pour avis, Serge Poignant. – Retrait du sous-amendement n° 117.

M. Jérôme Rivière. – Retrait des amendements n° 9, deuxième rectification, et 10 rectifié.

M. le secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement n° 181, deuxième rectification, modifié et des amendements identiques n° 36, 57 et 123 modifiés.

Amendement n° 35 de la commission des affaires économiques, avec le sous-amendement n° 95 du Gouvernement :

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement n° 95 et de l'amendement n° 35 modifié.

Article 16 (p. 1974)

Amendements de suppression n° 88 de M. Asensi et 155 de Mme Saugues : M. François Asensi, Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 37 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 174 de M. Gonnot : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 16 modifié.

Renvoi des explications de vote et du vote sur l'ensemble du projet de loi à une prochaine séance.

**2. Nomination d'un député en mission temporaire** (p. 1975).

**3. Ordre du jour des prochaines séances** (p. 1975).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN LE GARREC,

vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## AÉROPORTS

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux aéroports (n<sup>os</sup> 1914, 2045).

#### Discussion des articles *(suite)*

**M. le président.** Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée aux amendements identiques, n<sup>os</sup> 80 et 146, tendant à supprimer l'article 7.

#### Article 7 *(suite)*

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Monsieur le président, j'aimerais répondre aux questions qui ont été posées ce matin.

**M. le président.** Vous avez la parole, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Monsieur Asensi, je tiens à vous dire que le projet du Gouvernement est de proposer un dispositif optionnel aux gestionnaires actuels, qui leur donnera une visibilité pouvant aller jusqu'à quarante ans. C'est important en termes de consolidation et de sécurité. En ce qui concerne les personnels, c'est aussi une sécurité pour eux : notre texte leur donnera une vraie visibilité, beaucoup plus grande qu'aujourd'hui. On y reviendra dans le cadre du débat. En outre, le projet de loi permet aussi de sortir ces aéroports d'une situation de précarité, très marquée pour certains d'entre eux.

Monsieur Rivière, vous avez très justement pointé du doigt les questions de sûreté. C'est un sujet qui est évidemment prévu dans l'ordonnance issue de la loi d'août 2004. Vous avez rappelé le noyau dur public que nous avons pu définir, et qui est de nature à rassurer. Celui-ci va s'inscrire dans la durée. Avant toute ouverture, nous aborderons ces sujets avec nos partenaires publics. Il est très important d'avoir leur sentiment en la matière, de partager avec eux les mêmes visions de l'avenir et de voir comment on pourra consolider et développer ces plates-formes aéroportuaires.

Monsieur Poignant, je partage totalement la proposition que vous avez faite pour insister sur le caractère optionnel de la réforme. C'est véritablement à l'initiative des opérateurs que nous pourrions passer à l'acte et donc créer les sociétés aéroportuaires.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 80 est-il défendu ?

**M. François Asensi.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 146.

**Mme Odile Saugues.** Nous proposons la suppression de l'article 7 du projet de loi afin de rendre impossible la création de ces sociétés aéroportuaires. Vous connaissez notre grande inquiétude : la venue de grands groupes privés, dont les buts premiers ne seraient pas forcément l'exercice rigoureux d'une mission de service public, mais la recherche du profit. Non pas que le profit soit condamnable en soi – notre problème n'est plus là –, mais il risque de peser sur certains choix et d'aboutir à une sorte d'écramage du service public. Par ailleurs, il faut aussi s'interroger : à quelle logique de développement durable ces choix correspondraient-ils ?

Je pense aussi que la constitution de ces sociétés aéroportuaires va toujours, en raison d'une logique économique, entraîner une ouverture sauvage et très rapide du secteur, donc l'arrivée des *low cost*. Je tiens à dire un mot sur ces compagnies à bas coût car nous savons qu'elles sont très peu regardantes sur les conditions de travail – on l'a vu aussi bien à l'étranger qu'en France –, que leurs salariés n'ont pas toujours les mêmes droits que les salariés des autres entreprises et qu'elles sont quelquefois peu attentives aux conditions de sécurité. Nous avons quelques exemples qui nous font douter de leur fiabilité. Je pense à une grande compagnie *low cost* qui continue d'opérer en France, avec succès d'ailleurs, et qui avait fait des faux certificats de contrôle en escale... Tout ceci n'est pas très rutilant et justifie de poser la question de fond : celle de l'ouverture au privé de ces sociétés aéroportuaires et du service qui sera assuré à la suite de cette ouverture.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour donner l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 80 et 146.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.** Nous avons achevé l'examen des six articles qui prévoient et fixent la transformation de l'établissement public ADP en société anonyme. Maintenant, nous attaquons une autre partie du texte : celle qui concerne les sociétés aéroportuaires.

Tout d'abord, il faut bien préciser que l'article 7 ne vise pas l'ensemble des aéroports français autres que ceux gérés par ADP, mais un nombre limité d'aéroports dont le texte précise que la liste est fixée par décret. Malheureusement, le décret n'est pas paru avant la discussion de ce projet de loi. Et pour que notre débat soit bien cerné, il est important que le Gouvernement nous précise si la liste des douze aéroports

susceptibles de devenir des sociétés aéroportuaires, évoquée devant le Sénat il y a quelques mois, reste toujours valable et figurera dans le décret.

S'agissant des deux amendements de suppression, la commission a émis un avis défavorable. Nous pensons que ces sociétés aéroportuaires sont une chance pour nos grands aéroports régionaux à vocation nationale et internationale. C'est une évolution souhaitée d'abord par ceux qui, historiquement, gèrent ces aéroports depuis plus d'un demi-siècle. Ils l'ont fait avec beaucoup d'expertise, de savoir-faire et beaucoup de réussite. Ce serait bien évidemment une erreur de supprimer l'article 7. Contrairement à ce qu'indique l'exposé des motifs de l'amendement que vous avez présenté, madame Saugues, il n'est absolument pas prévu que l'État renonce à assumer son pouvoir d'autorité concédante. Il est écrit noir sur blanc que « l'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession ». Rien ne l'y contraint. La définition de la politique aéroportuaire reste de la compétence de l'État – rien ne change – et vise toujours, bien évidemment, la satisfaction de l'intérêt général. Rappelons que le contrat de concession devra être conforme à un cahier des charges type qui sera approuvé par décret, donc par l'État.

Quant à vos incertitudes sur le dispositif de cession de la concession, elles sont excessives ; des amendements vous seront d'ailleurs présentés de façon à apaiser vos inquiétudes.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, pour donner l'avis du Gouvernement sur les amendements en discussion.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Avis défavorable. Madame Saugues, je suis confus car j'aurais aimé pouvoir donner un avis favorable, mais il s'agit de l'article 7, et vous êtes une des parlementaires qui ont proposé le plus d'amendements de suppression, pratiquement pour chaque article, ce qui aboutirait à la suppression de tout le projet de loi.

**M. Jean-Pierre Blazy.** C'est ça, l'opposition !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** L'article 7 nous est indispensable.

Tout d'abord, je vous rappelle que cela fait des décennies qu'on sait, dans le cadre d'une concession, confier une mission de service public à une société qui comporte des actionnaires privés. Personne ne peut le nier.

Deuxièmement, je vous confirme que l'État assurera pleinement son rôle dans le cadre des compétences qui sont les siennes. Comme autorité concédante, il soumettra les sociétés concernées à l'application d'un cahier des charges très strict. Il sait le faire pour les sociétés d'autoroutes. Il a même su rectifier leurs cahiers des charges lorsque ceux-ci lui ont paru, à l'expérience, un peu lâches ou insuffisamment précis. Sachez qu'il saura le faire aussi pour une plateforme aéroportuaire.

Je tiens aussi à vous confirmer que l'État remplira bien sa fonction de régulateur, notamment dans le cadre des contrats pluriannuels prévus à l'article 8 du projet, qui permettront de définir les programmes d'investissement à réaliser, la qualité de service attendue, ainsi que d'encadrer l'évolution des tarifs, des redevances perçues par les sociétés

auprès des usagers. Ces précisions sont de nature à vous convaincre, madame Saugues, et à vous faire retirer votre amendement.

Monsieur le rapporteur, je vous indique les aéroports concernés : Strasbourg, Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, ainsi que les quatre aéroports d'outre-mer – Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne, Saint-Denis-de-la-Réunion. Évidemment, il faut ajouter à cette liste les plates-formes qui sont directement liées à l'exploitation des aéroports que je viens de citer, comme Aix-les-Milles et Lyon-Bron par exemple.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Il manque Lille !

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** Je comprends la logique qui a présidé au dépôt des amendements de l'opposition : elle se proposait de supprimer la loi, article par article, ce qui était cohérent. Mais les six premiers articles, relatifs à Aéroports de Paris, ont été adoptés et il s'agit à présent de traiter des plates-formes aéroportuaires régionales.

Certes, la loi pourrait voir le jour sans l'article 7, mais cela signifierait que nous refusons d'apporter à un problème important une solution, attendue surtout par les personnels de ces sociétés aéroportuaires. En effet, certaines concessions arriveront à échéance d'ici deux ou trois ans et, si nous ne faisons rien, leur renouvellement pourrait être totalement ouvert à la concurrence. On comprend que ces personnels s'interrogent. Or le texte qui nous est proposé, en permettant d'allonger à quarante ans la durée des concessions, placera ces personnels dans un contexte favorable.

S'il est légitime de s'interroger sur la constitution du capital et sur la gradation de son ouverture à d'autres opérateurs, supprimer cet article serait refuser de s'intéresser aux plates-formes aéroportuaires régionales, en leur dédiant un texte de loi, ce dont elles n'ont jamais bénéficié. C'est une grande première, qu'il faut saluer.

En outre, si nous refusons de nous préoccuper de l'avenir de ces plates-formes européennes, par notre inaction, nous délèguerions en quelque sorte à Bruxelles le pouvoir de les choisir. Ce choix appartient à l'Assemblée nationale. À travers cet article 7, nous prévoyons explicitement des sociétés aéroportuaires, et nous décidons de la façon dont nous organisons nos plates-formes aéroportuaires régionales.

Supprimer l'article 7 serait envoyer un très mauvais signal aux aéroports régionaux. Voilà pourquoi il n'est vraiment pas possible d'adopter les amendements de suppression.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** M. Rivière a, en réalité, très bien compris pourquoi nous présentions un amendement de suppression, tout comme, d'ailleurs, M. le ministre et M. le rapporteur, qui évitent d'user à notre encontre d'arguments spécieux. Notre collègue ferait bien d'en faire autant !

Nous avons expliqué au cours de la discussion générale et je l'ai fait moi-même en défendant la question préalable, qu'il existait d'autres solutions. C'est dire que nous ne nous désintéressons pas de l'avenir des plates-formes régionales. Plutôt que la transformation en sociétés anonymes, on aurait pu imaginer la création de sociétés inspirées des sociétés d'économie mixte, avec l'indispensable participation de ces opérateurs historiques que sont les chambres de commerce,...

**M. Charles de Courson**, *rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan*. C'est ce que nous faisons !

**M. Jean-Pierre Blazy**. ... dont nous reconnaissons tous qu'elles ont joué un rôle irremplaçable depuis des décennies et qu'il ne faut donc pas les exclure. Oui, nous devons penser aux échéances qui se rapprochent, et nous avons évoqué le cas de Nice, hier.

Dans ces sociétés d'économie mixte d'un nouveau genre, les collectivités locales ont aussi leur place. Il est nécessaire qu'elles soient associées à de telles démarches, plus étroitement encore que par le passé, car les premières ont souvent demandé aux secondes de participer aux financements, sans autre forme de procès.

On aurait pu également créer un établissement public industriel et commercial, regroupant les grands aéroports figurant sur cette liste.

Je le répète, d'autres solutions pouvaient être envisagées et ce qui justifie notre amendement de suppression, c'est le fait que nous proposons une alternative, que vous refusez.

La liste des douze aéroports qui devraient figurer dans le décret, que M. le ministre vient de nous communiquer et qui figurera donc déjà au *Journal officiel*, comporte quatre aéroports ultramarins et huit métropolitains, parmi lesquels on ne trouve pas celui de Lille. Ce dernier, il est vrai, voit passer moins d'un million de passagers par an. Est-ce là le critère de sélection ? Je n'ai pas obtenu de réponse à cette question – comme à beaucoup d'autres – que j'ai posée hier. Je la réitère : est-ce une raison suffisante pour exclure l'aéroport de Lille, dont il est évident qu'il joue un rôle essentiel pour la région Nord-Pas-de-Calais – ce n'est pas notre président de séance qui me contredira ?

**M. le président**. En effet !

**M. Jean-Pierre Blazy**. Quant à celui de Beauvais, que je citais également, il a dépassé le million de passagers puisqu'il frôle le million et demi, et qu'il ambitionne d'atteindre les deux millions à court terme, mais il ne figure pas non plus dans la liste des aéroports régionaux, ce qui montre que le critère du million de passagers, s'il est nécessaire, n'est pas suffisant.

Quels sont donc les critères qui ont prévalu ? Pourquoi Lille est-il exclu ?

**M. le président**. 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**. Il est pour le moins curieux de vouloir à la fois supprimer l'article et ajouter des aéroports sur la liste ! (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Pierre Blazy**. Nous sommes sérieux ! Dès lors que ces aéroports existent...

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer**. En effet, restons sérieux !

Pour nous, il s'agit d'établir, en France, un réseau structurant d'aéroports, suffisamment éloignés des plates-formes parisiennes : tel est notre critère, et non pas le nombre de passagers.

Je profite de l'occasion pour répondre à Mme Saugues qui, en évoquant les compagnies *low cost*, s'est interrogée sur les problèmes de sécurité. Le rapprochement est un peu tendancieux.

**Mme Odile Saugues**. Certaines d'entre elles ont eu des problèmes avérés ! Ne me faites pas un mauvais procès !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer**. Sachez, madame la députée, qu'elles sont soumises aux mêmes règles de sécurité que toutes les autres compagnies et qu'elles subissent les mêmes contrôles, avec le même sérieux.

Pour en revenir à la question de M. Blazy, la démarche est la même que pour les routes et les autoroutes. De même que le réseau des routes restées nationales est à la fois cohérent et structurant pour le pays, nous avons estimé que les douze aéroports que j'ai cités constituaient un réseau aéroportuaire structurant.

**M. le président**. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 80 et 146.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

**M. le président**. Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 4 rectifié.

La parole est à M. Jérôme Rivière, pour le soutenir.

**M. Jérôme Rivière**. Mon amendement comporte une erreur puisqu'il y manque un des aéroports de la liste fournie par M. le ministre. Compte tenu de la réponse qu'il vient d'apporter à notre collègue, je vais le retirer. Je regrette néanmoins que nous n'inscrivions pas dans le texte lui-même la liste des aéroports pour lesquels nous légiférons. Il serait pourtant légitime qu'elle fût gravée dans le marbre de la loi.

**Mme Odile Saugues**. Très bien !

**M. Jérôme Rivière**. Vous avez déclaré, monsieur le ministre, tant au Sénat qu'ici, que la liste n'avait pas évolué. Ce sera écrit dans le *Journal officiel*, autant dire presque dans la loi.

Je retire mon amendement mais je répète qu'il est regrettable que le Gouvernement nous présente des textes de loi qui n'en précisent pas le domaine d'application.

**M. Jean-Pierre Blazy**. Quel aveu !

**M. François Brottes**. Terrible mise en cause du Gouvernement !

**M. le président**. L'amendement n<sup>o</sup> 4 rectifié est retiré.

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 me sens obligé de répondre à l'éminent parlementaire qu'est M. Rivière.

La loi du 13 août 2004 spécifiait déjà que ce serait un décret qui donnerait la liste des aéroports concernés. Nous ne saurions nous contredire. C'est donc par souci de cohérence, monsieur Rivière, que nous ne l'avons pas introduite dans la loi.

**M. le président**. Je suis saisi de cinq amendements, n<sup>os</sup> 24, 49, 5, 122 et 38, qui peuvent être soumis à une discussion commune, les quatre premiers étant identiques.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson**, *rapporteur pour avis*. Nous avons déjà débattu de ce sujet. La commission des finances a estimé qu'il était tout à fait normal, devant les inquiétudes exprimées par les chambres de commerce et d'industrie, de préciser que l'État ne créera lesdites sociétés qu'à leur

initiative. Si les CCI n'en veulent pas, il n'y en aura pas. Elles gardent néanmoins le droit de le demander demain ou après-demain, selon leurs situations respectives. Cette précision nous paraît de simple bon sens et, d'ailleurs, tout le monde est d'accord.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Poignant.

**M. Serge Poignant.** La commission des affaires économiques a accepté le même amendement. Il s'agit, en effet, d'introduire explicitement dans la loi que c'est bien à l'initiative des chambres de commerce et d'industrie que se fera la cession entre la concession et la nouvelle société aéroportuaire. Mes collègues sont très attachés à l'adoption de cet amendement.

**M. le président.** Puis-je considérer, monsieur Rivière, que votre amendement, qui est identique, a été défendu ?

**M. Jérôme Rivière.** M. Poignant l'a défendu avec talent, en effet, et je souscris à ses arguments. Mais je crois important que nous prenions bien le temps de débattre, comme nous l'avons fait longuement pour Aéroports de Paris, sur un article qui concerne tout de même douze plates-formes aéroportuaires !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les quatre amendements identiques ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Plus que de temps, il me semble, monsieur Rivière, que c'est de précisions que vous avez besoin. Je vais vous les donner : il est bien dans l'intention du Gouvernement que les CCI aient l'initiative du processus prévu par l'article 7 du projet de loi.

Par conséquent, avis favorable à ces quatre amendements.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Sans vouloir m'immiscer dans un débat interne à la majorité, je veux interroger les rapporteurs, qui cautionnent ces amendements. Si l'on relit le texte ainsi modifié, il ne me paraît pas que l'exclusivité soit donnée aux chambres de commerce et d'industrie ; d'autres pourraient demander la cession de la concession. Ne faudrait-il pas écrire « à la seule demande... » ? Cette incertitude purement sémantique mérite d'être éclaircie.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Notre position est très claire. « À la demande », pour nous, signifie bien que seule la CCI a la possibilité de demander la cession et d'obtenir une réponse positive du Gouvernement, l'État créant la société. Nos débats feront foi. Si un conseil général, par exemple, présente cette demande et que la CCI n'est pas d'accord, la société ne sera pas créée. Voilà ce que veut dire cet amendement sur lequel nous nous sommes tous mis d'accord.

**M. François Brottes.** Alors, rédigez-le autrement !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Les travaux parlementaires font foi, mon cher collègue !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Puisque M. Brottes pose la question, soyons très clairs. L'article 7 évoque une concession accordée par l'État propriétaire à une chambre de commerce pour exploiter une plate-forme aéroportuaire, concession qui n'est pas encore parvenue à son terme, puisqu'on parle de la cession de la concession.

Le texte initial – « L'autorité administrative peut autoriser la cession... » – sous-entendait que cela ne pouvait se produire qu'à la demande du seul qui ait des droits sur la concession, à savoir le concessionnaire. Il faut, par conséquent, que le concessionnaire demande à l'État l'autorisation de céder sa concession.

Ce point semblant peut-être insuffisamment clair, la commission et certains de nos collègues ont tenu à préciser – avec, je l'espère, l'accord du Gouvernement – que l'acte initial serait décidé par la chambre de commerce qui, possédant une concession et des droits, peut seule déclencher la création d'une société aéroportuaire.

Mais sa demande ne suffit pas. L'État « peut » – et non « doit » – autoriser cette création. L'État propriétaire et concédant peut en effet décider de reporter, de discuter et d'attendre éventuellement la fin de la concession. La rédaction proposée par la commission des affaires économiques est très claire : l'acte déclencheur relève de la volonté de la chambre de commerce, avant la fin de sa concession, de la remettre en jeu à travers la création d'une société aéroportuaire. C'est elle qui a la décision initiale. C'est ensuite à l'État, propriétaire et concédant, de prendre ou non la décision de déclencher la création de la société aéroportuaire.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de ces éclaircissements.

Mais supposons qu'une chambre de commerce ne fasse pas cette demande et qu'on arrive au terme de sa concession : dès lors que cette loi est toujours en vigueur et que d'autres majorités ne l'ont pas révisée, l'État reprend alors la main, car il n'a plus besoin d'attendre la demande de celui qui n'a plus la concession.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** On ne peut pas céder une concession qui n'existe plus !

**M. François Brottes.** La priorité donnée à la CCI ne vaut donc que pendant la durée de sa concession.

**M. Jean-Pierre Blazy.** C'est un faux-semblant !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Mon cher collègue, je confirme ce que vous venez de dire. Le droit que vous conférez – si vous votez l'amendement – à la chambre de commerce tombe à la fin de la concession.

**M. Jean-Pierre Blazy.** C'est alors que vous le leur imposez !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Si une chambre de commerce n'a pas utilisé cette possibilité avant le terme de sa concession, c'est le droit communautaire qui s'applique et l'État est contraint de mettre en concurrence : il y aura un appel d'offres. Faute de quoi, vous aurez des problèmes de droit de la concurrence.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 24, 49, 5 et 122.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n<sup>o</sup> 38 tombe.

Je suis saisi de quatre amendements, n<sup>os</sup> 25, 1, 121 et 92 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.



Les trois premiers sont identiques.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 25.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Je laisse M. Poignant présenter l'amendement n° 25 de la commission, identique à son propre amendement n° 121.

**M. Serge Poignant.** Il s'agit de substituer au terme de « cession » celui d'« apport ». Cette appellation nous semble plus pertinente et plus souple pour désigner les opérations de transfert qui résulteront de la création des sociétés aéroportuaires.

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière, pour soutenir l'amendement n° 1.

**M. Jérôme Rivière.** Mon amendement n° 1 a le même objet.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 92 rectifié.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** L'amendement n° 92 rectifié du Gouvernement propose d'écrire : « la cession ou l'apport ».

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Nous avons préféré l'apport à la cession. Le Gouvernement nous propose de garder les deux. J'émetts donc un avis favorable et je retire l'amendement n° 25.

**M. le président.** L'amendement n° 25 est retiré.

La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** Qui décidera s'il y a apport ou cession ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Ce sera l'un ou l'autre et on en décidera au coup par coup.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Je ne veux pas faire preuve d'un juridisme outrancier, mais j'estime que le terme d'« apport » se justifie dès lors qu'on apporte une concession avec l'autorisation de l'État. En maintenant le mot « cession », j'appelle l'attention du Gouvernement sur le fait qu'on cède à un tiers. La position de la commission est à mon sens préférable. Maintenir les deux termes me semble un peu curieux, sauf si le Gouvernement nous explique qu'il y a deux techniques différentes, la cession ou l'apport, ce que je ne crois pas.

**M. le président.** 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.** Nous voulons être sûrs que le dispositif fonctionne et, en introduisant cette clause, nous élargissons le choix. Si l'on s'en tient à l'un des deux termes, on pourrait créer des risques de blocage.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Poignant.

**M. Serge Poignant.** Je suis d'accord pour retirer l'amendement n° 121 dont je suis cosignataire, mais j'avoue ne pas avoir tout compris.

**M. le président.** L'amendement n° 121 est retiré.

La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** Ma réaction est la même. Je vais donc retirer l'amendement n° 1 puisque les arguments qu'on nous donne laissent entendre qu'il y a des avantages à disposer des deux possibilités. Je souhaite simplement que le ministre confirme que c'est bien la chambre de commerce qui choisira entre apport et cession, s'il y a une différence.

**M. le président.** L'amendement n° 1 est retiré.

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 confirme aux honorables parlementaires que le choix sera toujours fait en accord avec la chambre de commerce.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** J'ai bien compris que la nouvelle société, créée à la demande de la CCI et avec l'accord de l'État, allait disposer d'une concession qui serait la même, mais assez largement prolongée, jusqu'à quarante ans, et ce sans appel d'offres. Dans ce cas, on modifie sensiblement les termes de la concession puisqu'on peut en multiplier considérablement la durée. Comment peut-on, dans l'absolu, modifier les termes d'une concession, notamment le critère majeur de la durée, sans tomber sous l'obligation d'appel d'offres qu'évoquait à l'instant M. de Courson ? Comme il est expert en la matière, c'est à lui que je pose la question.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** C'est une excellente question, mon cher collègue, résolue par un amendement de la commission des finances qui rappelle les trois contreparties minimales – il peut y en avoir d'autres – d'une telle prolongation. Ces contreparties concernent la redevance, les programmes d'investissement et la qualité du service. Faute de quoi, en effet, la prolongation de la concession pourrait faire l'objet de recours. Voilà pourquoi nous avons encadré ce point par un amendement de la commission des finances auquel je crois que le Gouvernement n'est pas insensible.

**M. le président.** Les trois amendements identiques sont donc retirés.

Je mets aux voix l'amendement n° 92 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 105 et 147.

La parole est à M. François Asensi, pour soutenir l'amendement n° 105.

**M. François Asensi.** J'ai déjà défendu ce type d'amendement s'agissant d'Aéroports de Paris. Nous proposons de supprimer l'adjectif « initial » qui implique la possibilité d'aller ultérieurement vers une ouverture du capital. La vocation de votre texte est d'aller vers une privatisation des aéroports de province.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour soutenir l'amendement n° 147.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Cet amendement tend également à supprimer l'adjectif « initial ». Nous l'avons nous aussi déjà évoqué s'agissant d'Aéroports de Paris.

Nous voulons préserver le caractère entièrement public des sociétés aéroportuaires en charge de l'exploitation des grands aéroports structurants.

On voit ici le point de clivage majeur et la finalité de votre projet de loi, qui est de construire le premier étage de la fusée privatisation des aéroports de province. Il est évident qu'après la constitution initiale de ces sociétés aéroportuaires, leur capital public initial pourra subir des évolutions qui permettront de les transférer du secteur public au secteur privé. Nous refusons cette logique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

Je comprends le raisonnement de nos collègues, mais nous en sommes au moment où la CCI a demandé la création d'une société aéroportuaire, où l'État concédant en a accepté l'idée et où l'on constitue son capital. Nous disons que ce capital initial doit être entièrement public. Cela figure dans un amendement que nous avons examiné en commission et que nous allons aborder bientôt.

En supprimant l'adjectif « initial », vous créez la possibilité d'ouvrir d'emblée ces sociétés au capital privé.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Certainement pas ! Vous caricaturez notre position !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Il est facile de déposer de tels amendements, mais permettez-moi de vous dire que celui-ci est particulièrement malvenu !

Il est important que les partenaires de cette nouvelle société – la chambre de commerce, les collectivités territoriales qui l'auront souhaité et l'État – restent ensemble. Car il s'agit d'un moment décisif où l'on décidera des partenariats, des investissements et du développement de l'aéroport. Il importe donc que le capital reste entièrement public, comme le propose l'amendement suivant. Cette querelle sur le terme « initial » n'a pas sa place dans notre débat.

Ensuite, c'est vrai, il faudra de la souplesse...

**M. Jean-Pierre Blazy.** Nous y voilà !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** ... pour que les chambres de commerce, les collectivités territoriales et l'État puissent assurer le développement de l'aéroport et en faire un outil de développement économique. L'ancrage local sera d'autant plus fort que les collectivités territoriales se sont vu doter à titre gratuit d'une part du capital.

La présence de ces trois actionnaires est importante. Ils préparent des programmes d'investissement et définissent un véritable projet d'avenir pour l'aéroport : ils doivent donc être réunis autour d'une même table.

Ensuite se posera la question de l'identité des futurs partenaires et du pourcentage que l'État pourra leur céder. Dans ce domaine, il y a autant de cas différents que de noms sur la liste du décret, c'est-à-dire douze.

J'en profite pour répondre à M. Rivière. M. le ministre a bien expliqué, tout à l'heure, les raisons pour lesquelles la liste des aéroports susceptibles de devenir des sociétés aéroportuaires était dressée non par la loi, mais par un décret. Plusieurs de nos collègues ont manifesté des inquiétudes au sujet de cette liste. Pourquoi tel aéroport et pas tel autre ? Demain, l'un de ceux qui n'ont pas été choisis ne pourrait-il pas dépasser le million de passagers ? L'intérêt du décret est justement sa souplesse : si la donne a changé, si un aéroport qui s'est considérablement développé souhaite se joindre aux douze premiers, un nouveau décret pourra venir compléter la liste des sociétés aéroportuaires. Il serait plus difficile de devoir recourir à la loi.

**M. le président.** 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. Le projet du Gouvernement est de créer ces sociétés, dont le capital pourra par la suite être ouvert, en fonction des besoins, afin d'insuffler une dynamique et d'apporter de l'argent frais, par exemple pour rembourser des dettes ou procéder à de nouveaux investissements que le secteur public ne serait pas nécessairement en mesure d'assumer seul. L'objectif est de se doter d'outils non seulement performants mais susceptibles, grâce à de bons partenariats, de se développer à l'avenir.

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** On peut éprouver des inquiétudes sur le rythme, mais supprimer le mot « initial » reviendrait à figer les choses, alors que les situations sont multiples, comme l'a bien montré François-Michel Gonnot.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 105 et 147.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n<sup>os</sup> 26, 8 et 120.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 26.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Lors de l'étape initiale de création de la société aéroportuaire, il nous paraît essentiel que le capital ne soit pas seulement majoritairement, mais entièrement détenu par des personnes publiques. C'est l'objet de ces trois amendements identiques, adoptés par la commission des affaires économiques.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Poignant, pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 120.

**M. Serge Poignant.** Le rapporteur a fort bien présenté ces amendements. Grâce à eux, le texte de l'article correspondra à ce que nous souhaitons : le mot « entièrement » renvoie à notre souci de protéger le patrimoine public, le mot « initial » à l'intention, que nous n'avons jamais cachée – c'est même un des objectifs du projet de loi – de laisser la porte ouverte à une évolution future de la structure du capital.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Certains de nos collègues semblent ne pas avoir conscience que l'État fait des cadeaux (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste), tant aux CCI qu'aux collectivités locales. Comme l'a dit M. le ministre, les parts sont attribuées à titre gratuit.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Oui, au début.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** D'où l'importance de ces amendements : ils permettent d'éviter une situation dans laquelle une partie du capital d'une société aéroportuaire, attribuée gratuitement, serait revendue deux semaines plus tard. Si M. le ministre a évoqué la notion de pacte d'actionnaires, c'est parce qu'une telle vente ne pourrait être réalisée, et c'est logique, que dans le cadre d'un accord entre État, CCI et collectivité locale. C'est pourquoi le capital doit être entièrement public lors de la constitution de la société.

**M. le président.** 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.** Tout à fait favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** M. de Courson vient de nous parler de cadeaux. Gratuité au départ, soit. Capital entièrement public au départ, soit. L'objectif est de séduire, de rendre l'affaire attrayante, et même possible. Mais le rapporteur pour avis admet que des parts pourront être vendues dès le lendemain de la constitution de la société. Or ce n'est pas de la part des collectivités locales ou des CCI que nous redoutons un tel comportement, mais de celle de l'État. Celui-ci risque de vendre ses parts, comme il le fait aujourd'hui pour Aéroports de Paris. C'est une évidence, en dépit de tous vos propos rassurants et des garanties que vous prétendez offrir, notamment à travers ces amendements qui ne sont qu'un leurre.

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** Je le reconnais volontiers : il m'arrive d'être maladroit dans le choix de mes mots. C'est sans doute aussi le cas de mon honorable collègue Charles-Amédée de Courson lorsqu'il affirme que l'État fait un cadeau aux chambres de commerce et d'industrie.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** C'est pourtant vrai !

**M. Jérôme Rivière.** Nous l'avons dit, il s'agit en réalité d'un apport : les CCI apportent, lors de la création de la société aéroportuaire, la durée de concession restant à courir. Si, au moment de l'adoption du projet de loi, la concession de la CCI de Marseille – ou de Nice, ou de Toulouse – a une durée de validité de douze ans, ce qu'elle offrira à la société aéroportuaire n'est pas négligeable. Il me paraît donc très maladroit de parler de cadeau ; la réalité est très différente.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** On peut avoir l'interprétation que l'on veut, mais que vaut l'apport d'une concession qui n'a plus que quelques mois, voire quelques jours à vivre ?

**M. Jérôme Rivière.** Ce n'est qu'un exemple !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** C'est pourtant le cas dans plusieurs aéroports.

Il faut analyser clairement les problèmes. Juridiquement, l'État proposera gratuitement une participation. Vous ne pouvez pas le nier, dans la mesure où les situations sont extrêmement variables.

**M. Jérôme Rivière.** Ce n'est pas toujours un cadeau, en tout cas !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Le Gouvernement n'a pas prévu de moduler le taux de participation des CCI en fonction de la durée résiduelle de leur concession, ce que tendrait à faire croire votre interprétation. Au contraire, on a parlé d'un taux de participation de l'ordre de 25 %, quelle que soit la durée résiduelle.

**M. Jérôme Rivière.** Ce n'est pas ce que nous avons compris !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** C'est pourtant ce qu'a affirmé M. le ministre dans son exposé introductif. Il est clair que l'on ne tiendra pas compte de la durée résiduelle des concessions pour fixer le pourcentage de la participation offerte aux chambres de commerce.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 26, 8 et 120.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 156.

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

**Mme Odile Saugues.** Il s'agit de renforcer la place des collectivités locales au sein des sociétés aéroportuaires. Il semble important, en effet, de satisfaire les collectivités locales volontaires lorsqu'elles souhaitent augmenter les moyens consacrés à la politique économique qu'elles auront choisie et à la préservation des intérêts des citoyens.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Il me semble, madame Saugues, que vous mélangez des situations différentes. La loi de décentralisation a prévu le cas que vous évoquez, celui de petits aéroports, à l'échelle de l'agglomération sur laquelle ils sont implantés et à la hauteur de ses possibilités en termes de gestion et d'investissements. De tels aéroports, dont l'intérêt est régional, départemental ou local, ont vu leur situation réglée.

**M. François Brottes et Mme Odile Saugues.** Ce n'est pas la question !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Or nous discutons du cas de douze aéroports dont certains ont une dimension internationale et qui jouent tous un rôle important, dépassant le million de passagers. À l'instant, vous affirmiez que les pauvres collectivités locales, déjà ruinées, ne pourraient jamais faire face à pareille responsabilité.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Quelle caricature !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Maintenant, vous souhaitez leur offrir un droit de préemption dans le cas où l'État se retirerait !

Mais ce n'est pas dans cet état d'esprit que doivent se constituer les sociétés aéroportuaires. À ce sujet, le ministre a parlé de « noyau dur et durable », et certains collègues ont évoqué la notion de pacte d'actionnaires, même s'il ne s'agit pas de cela à proprement parler. L'objectif est de se retrouver autour d'un projet. Or celui-ci doit d'abord être porté par la chambre de commerce, dont le rôle est historique, et qui dispose de l'expérience et du métier nécessaires. Mais il doit aussi être fondé sur un accord avec les collectivités territoriales, si elles le souhaitent, parce qu'elles constituent un ancrage économique, et représentent le territoire pour le développement duquel l'aéroport est susceptible de jouer un rôle important.

L'État doit mesurer la volonté d'implication des différentes collectivités et de la chambre de commerce, et, tout en leur laissant un rôle majeur, rechercher avec elles les meilleurs moyens d'assurer les financements nécessaires, éventuellement grâce à l'entrée de nouveaux investisseurs.

On ne peut donc qu'être défavorable à l'idée d'offrir un droit de préemption, que vous voulez attribuer aux collectivités territoriales avant de le réclamer, tout à l'heure, au

bénéfice des chambres de commerce. Il faut appréhender ce projet, essentiel pour le développement des aéroports, dans une optique beaucoup plus partenariale que juridique.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** J'ai de graves objections à formuler contre l'amendement n° 156.

Premièrement, plusieurs collectivités locales sont susceptibles d'être impliquées : région, département, agglomération.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Et alors ?

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** À laquelle faut-il attribuer le droit de préemption ? Vous n'avez pas prévu d'instituer un ordre de priorité.

Deuxièmement, l'amendement manifeste une grande défiance à l'égard des chambres de commerce et d'industrie.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Non, de l'État !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Pas du tout ! Supposons que le capital soit ainsi réparti : 25 % pour la chambre de commerce, 15 % pour la ou les collectivités locales, et 60 % pour l'État. Dans le cas où ce dernier céderait 35 % du capital, si la collectivité locale exerce son droit de préemption, elle devient majoritaire.

**Mme Odile Saugues.** Et alors ?

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Vous souhaitez donc donner aux collectivités locales la possibilité d'éliminer la chambre de commerce. C'est grave !

**M. Jean-Pierre Blazy.** Mais non !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** C'est bien le résultat auquel on aboutirait. On ne peut donc qu'être défavorable à cet amendement.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Quel raisonnement spécieux !

**M. le président.** 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.** Vous le savez, le Gouvernement souhaite que les collectivités locales participent, si elles le veulent, au capital des sociétés aéroportuaires, mais il ne veut privilégier personne.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Monsieur de Courson, ce débat mérite autre chose que la caricature. M. Queyranne est le premier signataire des amendements n°s 156, 159, 160 et 162, qui sont liés.

**M. le président.** Monsieur Brottes, j'allais en effet préciser que le débat sur ces amendements était de même nature. Peut-être pourriez-vous les présenter en même temps.

**M. François Brottes.** Tout à fait, monsieur le président.

Je prendrai donc l'exemple du conseil régional de Rhône-Alpes présidé à l'époque par un de vos amis, M. Millon. J'étais moi-même membre de cette assemblée régionale. Ce conseil a investi des sommes considérables dans la plateforme intermodale de Saint-Exupéry. Vous changez les règles du jeu, nous ne pouvons qu'en prendre acte, monsieur le ministre. Or, si les contribuables de cette région ne peuvent pas, dans ce tour de table que vous appelez de vos vœux, retrouver une place correspondant à leurs engagements antérieurs, alors que le montage était tout à fait différent, ils seront spoliés. Je conçois que, dans une situation nouvelle,

sans implication préalable des collectivités territoriales, il soit impossible de donner ainsi une priorité à tel ou tel acteur. En revanche, lorsqu'il y a eu un tour de table préalable dans un autre type de montage, la collectivité, dès l'instant où elle a le droit d'être dans ce nouveau tour de table, doit, à défaut de retrouver sa mise, être considérée en fonction des engagements qu'elle a pu faire par le passé conjointement avec les CCI, voire avec l'État. Tout cela ne me paraît pas incongru.

J'attends donc une réponse de votre part.

**M. le président.** Vous obtiendrez certainement des précisions, monsieur Brottes, lorsque nous examinerons les amendements suivants, qui relèvent de la même logique.

**M. François Brottes.** Comme nous n'obtenons pas de réponse sur ces questions, monsieur le président, je demande une suspension de séance afin de réfléchir au problème.

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures dix.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

Les quatre amendements, n°s 156, 159, 160 et 162, de M. Queyranne n'ont pas été mis en discussion commune, car ils diffèrent dans leur libellé. Mais comme ils traitent sur le fond du même problème, ils peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. François Brottes, pour soutenir les amendements n°s 159, 160 et 162.

**M. François Brottes.** Pour clarifier le débat, je retire les amendements n°s 156 et 160 et je centrerai mon propos sur les amendements n°s 159 et 162.

**M. le président.** L'amendement n° 156 est retiré, de même que l'amendement n° 160.

Vous avez la parole, monsieur Brottes, pour soutenir les amendements n°s 159 et 162.

**M. François Brottes.** Ils traitent différemment de la même question et je vous remercie de m'autoriser à les présenter ensemble.

Ces deux amendements ont trait aux collectivités publiques. Il ne s'agit donc pas d'opposer, chacun l'aura compris, les CCI aux collectivités locales.

J'ai pris l'exemple d'un conseil régional, mais j'aurais pu prendre celui d'une CCI qui, elle aussi, réalise des investissements. Il ne s'agit pas de mener une bataille qui n'en est pas une pour nous.

Toutefois, au-delà de la question de la concession, dès l'instant, comme je l'ai précédemment souligné, où la règle change, les investissements des partenaires qui auront permis à un établissement aéroportuaire de se transformer et de se moderniser pourront-ils être revalorisés dans ce nouveau tour de table ?

Nous espérons donc que le ministre et les rapporteurs seront favorables à ces deux amendements.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Ces amendements sont de nature très diverse.

Concernant l'amendement n° 159, je maintiens ce que j'ai dit tout à l'heure au nom de la commission des finances. Il y a une ambiguïté sur le terme « collectivités ». Concernent-elles l'ensemble des structures publiques ?

**M. François Brottes.** Je l'ai dit !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Vous l'avez évoqué, mon cher collègue, mais ce terme reste ambigu dans le droit français. Dans votre esprit, il vise les CCI et les collectivités territoriales, mais il peut également recouvrir des syndicats ou autres structures.

De plus, l'amendement n° 159 ne règle pas le problème de l'ordre de préemption, indispensable lorsqu'on crée un tel droit. Si l'État cède 20 % du capital, comment cela se répartira-t-il entre la CCI et les deux, trois ou quatre collectivités territoriales ? Donc, techniquement, cet amendement n'est pas recevable.

Quant au fond, pourquoi créer un droit de préemption au bénéfice des collectivités publiques ? Cela signifie implicitement que les seules collectivités territoriales et CCI devront monter au capital en cas de retrait de l'État.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Elles le peuvent, elles ne le doivent pas !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Vous étiez pourtant de ceux qui nous ont expliqué qu'accepter de participer au capital présentait un risque pour les collectivités territoriales : celui d'être sollicitées ultérieurement. S'il y a une augmentation de capital, un actionnaire peut, certes, renoncer à son droit préférentiel de souscription, mais il devra monter au capital et assumer son rôle d'actionnaire.

**M. François Brottes.** Ce n'est pas une obligation, c'est un droit !

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Vous devez choisir entre vos argumentaires. Vous ne pouvez pas, dans un premier temps, affirmer que le transfert sera gratuit et, dans un second temps, soutenir qu'il y aura sollicitation ultérieure. Un actionnaire sera sollicité parce qu'il aura accompli un acte positif.

Tous ces arguments m'amènent donc à être défavorable à l'amendement n° 159.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Sur le droit de préemption, je partage l'avis de M. de Courson : le scénario serait juridiquement difficile à mettre en place. Par ailleurs, nous sommes là pour fixer un cadre législatif pour des situations très différentes, les collectivités n'ayant pas toutes la même envie de s'impliquer dans le développement d'un aéroport.

L'intention du projet de loi est de proposer à toutes les collectivités, régionales, départementales, communales ou d'agglomération, de participer au capital des sociétés aéroportuaires, quel que soit le niveau des investissements qu'elles ont pu consentir antérieurement. Dans la philosophie de la loi, cette participation ne constitue pas un placement financier, c'est davantage la reconnaissance par l'État du rôle des collectivités en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. Toutes les collectivités, vous le savez bien, n'ont pas envie de s'impliquer de la même manière et au même niveau aux côtés des chambres de commerce pour le développement des aéroports.

Et puis, en partant du principe que toute subvention devrait être rémunérée par une participation au capital, vous videz de sens l'idée même de subvention. Or ces financements étaient bien des subventions.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Oui, monsieur le rapporteur, c'étaient des subventions, et il n'y avait pas de contrepartie, mais il n'était pas question à l'époque qu'une loi change la règle du jeu. On était dans un cadre *a priori* pérenne, et les gestionnaires des aéroports étaient contents de trouver des collectivités susceptibles d'abonder les investissements. Dès l'instant où la règle du jeu change, faut-il qu'on demande maintenant aux collectivités de payer une nouvelle fois ? Franchement, ce n'est pas très correct à leur égard. Compte tenu du caractère colossal des investissements, il pourrait y avoir une reconnaissance des efforts consentis, peut-être pas à l'euro près, formule beaucoup utilisée ces temps derniers, mais on pourrait tout de même leur reconnaître des droits, puisque, jusqu'à présent, elles ont eu des devoirs.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 159 et 162 ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Actuellement, les chambres de commerce n'ont pas autant d'argent qu'elles le souhaiteraient pour investir elles-mêmes le cas échéant, et elles font appel aux collectivités locales. Vous avez parlé de devoirs, vous avez parfaitement raison.

Le Gouvernement propose un juste retour des efforts réalisés depuis des années, et il souhaite que les collectivités locales soient associées elles aussi. C'est une faculté, une invitation à venir autour de la table, et je souhaite qu'elles y répondent favorablement. Je suis sûr qu'elles sauront conclure avec les CCI des pactes d'actionnaires inscrits dans la durée.

Bien entendu, elles pourront augmenter leur part dans le capital si elles le décident, et j'y suis évidemment favorable, mais je ne veux pas que l'État soit dans un carcan qui donnerait une sorte de droit de préemption.

Ce n'est pas une question incongrue, monsieur Brottes, mais, techniquement, comme l'a souligné M. de Courson, c'est très difficile de mettre dans la loi un droit de préemption. Si 3, 5, 7 ou 10 % sont mis sur le marché, quelle collectivité aura le pas sur l'autre ? Ne cherchons pas à compliquer des choses qui le sont déjà suffisamment comme cela.

Avec les collectivités locales, qui se seront, j'en suis sûr, mobilisées, même si la situation est très différente d'un endroit à l'autre, et avec les actionnaires, on pourra très certainement préciser ces sujets. Je suis sûr que le dispositif se mettra en place autour d'une table, beaucoup mieux que si la loi prévoit un droit de préemption qui enlèverait de la souplesse et qui pourrait créer des difficultés sur le plan local.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 159.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Sur le vote de l'amendement n° 162, je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Avant que nous ne votions, je vous relis la phrase que nous voulons insérer : « Les investissements réalisés par les collectivités publiques dans le cadre du service concédé doivent être pris en compte lors de la constitution du capital initial. » Que chacun sache sur quoi il vote !

**M. le président.** Nous allons maintenant procéder au scrutin qui a été annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 162.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

**M. le président.** Le scrutin est ouvert.

**M. le président.** Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	31
Nombre de suffrages exprimés .....	31
Majorité absolue .....	16
Contre .....	23

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je suis saisi d'un amendement n° 157.

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

**Mme Odile Saugues.** Cet amendement refuse la possibilité de prolonger une concession de quarante ans sans contrepartie liée à l'exécution de travaux particuliers car, pour nous, c'est assurer une rente de situation au concessionnaire, ce qui n'est pas l'objet de la délégation de service public.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

La prolongation de la concession n'est pas de droit. C'est une faculté que l'État peut accorder. Sur proposition du Sénat, nous l'avons limitée à quarante ans. Comme la composition du capital de la société, elle devra être approuvée au cas par cas, c'est-à-dire en fonction des investissements à réaliser.

De plus, contrairement à ce qui a été dit, il y aura bien évidemment des contreparties, l'ouverture prochaine du capital et la suppression de la garantie de l'État, et je rappelle que nous allons examiner dans quelques instants un amendement particulièrement important de la commission des finances, qui va mieux définir ce que pourraient être ces contreparties.

Enfin, cela ne concerne qu'un nombre limité d'entreprises, ce qui répond aux exigences du Conseil constitutionnel.

Il n'y aura donc aucun automatisme, madame Saugues, mais une appréciation fine des situations individuelles, sous l'œil vigilant, ne l'oublions pas, de la Commission européenne, qui devra, société par société, approuver la composition du capital, la création et bien sûr la durée et les contreparties des concessions.

**M. le président.** 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.

Peut-on raisonnablement espérer trouver des capitaux et des subventions pour une concession qui se termine dans deux, trois ou quatre ans ? Pour permettre une bonne réalisation des investissements, les concessions actuelles doivent avoir des durées plus longues. La durée des prolongations sera adaptée au cas par cas à la situation individuelle des aéroports et aux investissements nécessaires.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** On est en train de parler d'un engagement pour quasiment un demi-siècle. C'est lourd. Cela dit, on peut comprendre, monsieur le ministre, qu'il faille mobiliser les investisseurs.

J'en profite pour répondre à M. Rivière. Cet article est formidable, nous expliquait-il tout à l'heure, il donne des garanties aux personnels. Je note que les personnels en ont quatre fois moins que les investisseurs puisqu'ils sont mis à la disposition de la société pendant une durée de dix ans alors que les investisseurs ont quarante ans. On comprend difficilement pourquoi M. de Courson ne propose pas une clause pour maintenir les dispositions concernant le personnel pendant la durée de prolongation de la convention et pourquoi on met une date butoir de dix ans. J'avoue que nous nous posons de nombreuses questions.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 157.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 50 rectifié.

Cet amendement fait l'objet d'un sous-amendement n° 185.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 50 rectifié.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Peut-on prévoir la prolongation d'une concession, dans la limite de quarante ans, sans prévoir dans la loi des contreparties ? La commission des finances a considéré qu'au regard des règles de la concurrence ce n'était pas possible. Cet amendement prévoit qu'il doit y avoir, au minimum, trois contreparties, qui sont un plan d'investissement, une qualité du service et des engagements sur les redevances.

Les redevances font l'objet de contrats quinquennaux. Certains nous disent que cinq ans, ce n'est pas cohérent avec la durée de la prolongation. On peut bien entendu renouveler ces contrats, mais on ne peut pas donner des garanties. Cinq ans, ce n'est déjà pas mal, et puis on continuera. La vie évolue.

Le sous-amendement n° 185 vise à supprimer les termes « et d'évolution des redevances pour services rendus » c'est-à-dire la troisième contrepartie que nous avons proposée en commission des finances, au motif que les redevances font l'objet de contrats quinquennaux et qu'il n'est pas réaliste de prévoir un engagement pouvant aller jusqu'à quarante ans.

Cet argument ne me paraît pas suffisant. Il nous semble important d'ajouter ce troisième élément, même si sa durée est moins longue que celle de la convention, mais il sera renouvelable.

La commission a donc émis un avis défavorable au sous-amendement n° 185.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 50 rectifié et présenter le sous-amendement n° 185.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission a émis un avis favorable à l'amendement n° 50 rectifié à condition qu'il soit modifié par le sous-amendement n° 185.

En effet, l'amendement nous paraît bon dans son principe, car, comme l'a rappelé Charles de Courson, il faut des contreparties à la prolongation de la concession. Mais il a oublié l'une des plus importantes : la suppression de la garantie de l'État. Cela peut sembler insuffisant ; aussi l'amendement de la commission des finances, dans son souci d'ajouter des objectifs sur les investissements, nous paraît-il raisonnable, et la durée de quarante ans en matière d'investissements aéroportuaires nous semble une perspective correcte. De même, les obligations de qualité de service sont des engagements que l'on peut prendre à très long terme.

Par contre, nous sommes en léger désaccord avec la commission des finances et le rapporteur pour avis sur le point de faire de l'évolution des redevances une contrepartie. Le texte prévoit des contrats quinquennaux et il ne serait pas raisonnable de mener, en ce domaine, une réflexion sur quarante ans, durée maximale de renouvellement de la concession. Ce n'est pas une contrepartie crédible, notamment à l'égard des règles de la concurrence.

**M. le président.** 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.** Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée sur l'amendement comme sur le sous-amendement. Je crois que cette réponse suffit aux deux auteurs.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** En la circonstance, M. de Courson me semble un peu plus vertueux que M. Gonnot, d'autant que ce n'est pas la commission mais le rapporteur, à titre personnel, qui a déposé ce sous-amendement.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** En effet.

**M. François Brottes.** Nous aurions préféré la solution de Courson, mais la commission à laquelle j'appartiens n'a pas été sollicitée.

Monsieur de Courson, pourquoi ne pas avoir inclus, dans les contreparties, des clauses sur le personnel. Certes, il en est question plus tard, mais il est tout de même préférable de l'associer directement à la concession.

Par ailleurs, on évoque la prolongation des concessions, mais en cas de défaillance de la société nouvelle, puisqu'il n'y aura plus de garantie de l'État, comme l'État fera-t-il pour que la plateforme continue de fonctionner ? Que se passera-t-il en cas de liquidation, parce que la société a fait faillite ? Je ne le souhaite pas, mais, malheureusement, cela arrive.

Dès que le service n'est plus rendu, l'État pourra-t-il attribuer la concession à une autre société ? On l'a évoqué à propos d'Aéroports de Paris, en cas de fermeture partielle de l'activité de l'aéroport. Puisque la loi ne dit rien, le droit commun s'appliquera-t-il ?

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Monsieur Brottes, le statut du personnel n'étant pas lié à la question de la prolongation, il ne saurait en constituer une contrepartie. Quant à son évolution, elle est traitée dans la deuxième partie de l'article. Pendant dix ans, il y aura deux statuts, puis, à l'expiration de ce délai, un seul statut sous forme de convention collective. Les deux problèmes sont disjoints.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 185.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 50 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 185.

*(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, beaucoup d'entre vous souhaitent achever l'examen de ce texte cet après-midi : cela implique que chacun fasse un effort de concision...

Je suis saisi de cinq amendements identiques, n°s 3 deuxième rectification, 39 rectifié, 58 rectifié, 67 et 118.

La parole est à M. Jérôme Rivière, pour soutenir l'amendement n° 3, deuxième rectification.

**M. Jérôme Rivière.** Cet amendement est né très tôt dans le débat, bien avant les très nombreux échanges que nous avons pu avoir avec le Gouvernement et les chambres de commerce. Puisque le ministre a précisé l'esprit du juste retour des chambres de commerce et d'industrie, l'invitation faite aux collectivités territoriales et a longuement évoqué – je suis convaincu qu'il en dira encore un mot – ce noyau dur des 40 %, ce qui est mieux que 34 %, je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 3, deuxième rectification, est retiré.

L'amendement n° 39 rectifié n'est pas défendu.

La parole est à M. Rudy Salles, pour soutenir amendement n° 58 rectifié.

**M. Rudy Salles.** Cet amendement est identique, et je le retire également.

**M. le président.** L'amendement n° 58 rectifié est retiré.

L'amendement n° 67 n'est pas défendu.

La parole est à M. Serge Poignant, pour soutenir l'amendement n° 118.

**M. Serge Poignant.** L'amendement n° 118 est également identique, mais avant de le retirer, comme il s'agit d'une question importante, je souhaite que le ministre nous confirme plusieurs points.

Les premiers amendements sont cohérents avec ceux-ci. Quand nous parlions d'apport, c'était en termes de pertinence et de souplesse, mais aussi de reconnaissance de l'action des chambres de commerce. Certes, nous avons été un peu surpris de la position prise par l'amendement n° 92 – apport ou cession. Mais vous nous avez répondu, monsieur le ministre, et vous allez sans doute nous confirmer que c'est bien la chambre de commerce qui demandera la cession ou l'apport.

Je vous remercie de confirmer également le chiffre de 40 % : 25 % plus 15 %.

Je présenterai tout à l'heure un amendement sur la durée de dix ans pendant laquelle les agents publics affectés à la concession transférés seront mis à la disposition de la société. Merci de préciser la durée de ce noyau dur. C'est un point essentiel qui conditionne le retrait de nos amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 118 ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable et elle écoutera également avec beaucoup d'attention la réponse du ministre, comme elle le fait d'ailleurs depuis le début de ce débat.

**M. le président.** 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.** Je répondrai à la fois aux auteurs des amendements retirés et à M. Poignant qui n'a pas retiré le sien, mais qui sera juge de le faire en fonction de ma réponse.

C'est bien la CCI qui demandera l'apport ou la cession. Par ailleurs, grâce au travail et à la très forte implication des rapporteurs, nous avons posé les bases d'un noyau dur public qui associe les CCI, les collectivités qui le souhaitent et l'État. Ce noyau s'inscrit dans la durée. C'est une approche sage, solide, durable, que vous nous avez aidés à construire et qui satisfait les acteurs directs. Nous proposerons au moins 25 % du capital initial aux CCI et 15 % aux collectivités.

Je remercie les auteurs de ces amendements de les avoir retirés et je souhaite que M. Poignant, gagné par cette vertueuse contagion, fasse de même.

**M. le président.** Monsieur Poignant, retirez-vous votre amendement ?

**M. Serge Poignant.** Je retire bien évidemment mon amendement. Mais si je l'avais fait avant, M. le ministre n'aurait pas eu l'occasion de nous donner ces assurances.

**M. le président.** L'amendement n° 118 est retiré.

Je suis saisi de quatre amendements, n°s 6, 64, 65 et 66 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

La parole est à M. Jérôme Rivière, pour soutenir l'amendement n° 6.

**M. Jérôme Rivière.** Cet amendement ayant été déposé préalablement à toutes les informations que nous avons obtenues, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 6 est retiré.

La parole est à Mme Bernadette Païx, pour soutenir l'amendement n° 64.

**Mme Bernadette Païx.** Nous proposons, après le premier alinéa du II de l'article 7, d'insérer l'alinéa suivant : « La cession des actions de la société par l'État devra faire l'objet d'un accord des autres parties du pacte d'actionnaires. »

Lors de la vente des actions de l'État, il serait souhaitable qu'un accord intervienne entre l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que la CCI sur le processus de vente de ces actions, de façon à contrôler l'actionnariat des sociétés.

**M. le président.** Madame Païx, pourriez-vous présenter également les amendements n°s 65 et 66 rectifié ?

**Mme Bernadette Païx.** Oui, monsieur le président.

L'amendement n° 65 a pour objet, après le premier alinéa du II de l'article 7, d'insérer l'alinéa suivant : « L'État ne pourra céder plus de 40 % des actions de la société à une même personne morale. »

La cession des actions de l'État ne doit pas aboutir à la prise de contrôle de la société par une même personne morale. Il s'agit de préserver le rôle des collectivités territoriales et de la CCI.

Enfin, l'amendement n° 66 rectifié tend, après le premier alinéa du II de l'article 7 à insérer l'alinéa suivant : « Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les chambres de commerce et d'industrie auront la possibilité de racheter des actions de l'État. »

Il s'agit de donner la possibilité aux collectivités territoriales et à leurs groupements ainsi qu'aux CCI d'augmenter leur part du capital lors de la vente des actions de l'État pour consolider leur rôle dans les sociétés.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable. Il s'agit d'amendements de repli. Depuis le début de ce débat, et encore à l'instant, le ministre n'a cessé de nous offrir des garanties sur le rôle historique et futur des chambres de commerce,...

**M. François Brottes.** Quel talent !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** ... sur la nécessité de constituer, avec toutes les collectivités territoriales...

**M. Jean-Pierre Blazy.** Un noyau dur !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Appelons cela un noyau dur, un pacte d'actionnaires, en tout cas une volonté commune et participative d'assurer le développement de ces aéroports.

**M. Éric Diard.** Et les régions ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Ces amendements ne nous ont pas paru vraiment nécessaires. Ils le sont encore moins après avoir entendu depuis deux jours le ministre réaffirmer la volonté d'ouverture du Gouvernement.

**M. le président.** 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.** Madame Païx, la disposition proposée par l'amendement n° 64 serait contraire à la liberté constitutionnelle du commerce et de l'industrie et porterait atteinte au droit de propriété. Le Gouvernement prend cependant l'engagement de mettre en place un processus d'information de ses co-actionnaires avant toute cession des parts détenues par l'État.

L'amendement n° 65, qui vise à empêcher l'État de céder plus de 40 % de ses parts à une même personne morale, n'obtiendrait pas le résultat visé. S'il était adopté, en effet, il n'interdirait pas que deux filiales d'un même groupe, qui sont deux personnes morales distinctes, détiennent au total plus de 40 % du capital.

Quant à l'amendement n° 66 rectifié, qui tend à permettre aux collectivités et aux CCI de racheter les parts de l'État, il est inutile car cette disposition relève du droit commun.

Compte tenu de ces explications, je vous suggère donc, madame Païx, de bien vouloir retirer ces trois amendements.

**M. le président.** La parole est à Mme Bernadette Païx.



**Mme Bernadette Païx.** Je retire les amendements n<sup>os</sup> 64, 65 et 66 rectifié et vous remercie, monsieur le ministre, de l'engagement dont vous venez de nous faire part.

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 64, 65 et 66 rectifié sont retirés.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Nous reprenons les amendements n<sup>os</sup> 64 et 66 rectifié, qui nous paraissent tout à fait intéressants et expriment le fait que certains de nos collègues de l'UMP partagent nos inquiétudes.

**M. Éric Diard.** Elles ont été dissipées !

**M. Jean-Pierre Blazy.** Nous regrettons qu'ils se soient ainsi inclinés, car ils conservent des doutes, malgré les noyaux durs ou le pacte d'actionnaires que vous prévoyez, monsieur le ministre. Il est évident que l'État, qui conserve 60 % des parts des sociétés aéroportuaires, s'en défera un jour ou l'autre, avec les risques que cela suppose. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé l'instauration d'un droit de préemption, que préconisaient également les chambres de commerce et les collectivités territoriales, et notamment les régions par l'intermédiaire de l'Association des régions de France, mais vous avez refusé.

Les amendements n<sup>os</sup> 64 et 66 rectifié s'inscrivent dans l'esprit de cette proposition, exprimée sous une autre forme qui pourrait garantir que la priorité soit donnée aux chambres de commerce et aux collectivités territoriales lorsque l'État, comme il est inévitable qu'il le fasse un jour, vendra ses parts.

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** Monsieur le président, connaissant votre sens de l'équité, je souhaiterais que vous puissiez nous éclairer sur un point du règlement de notre assemblée : récemment, lors d'un débat présidé par le président de l'Assemblée nationale, il nous a été impossible de reprendre, après qu'ils eurent été abandonnés, des amendements que nous n'avions pas cosignés.

**M. le président.** On peut reprendre un amendement qui a été défendu et retiré. En revanche, on ne peut le reprendre s'il n'a pas été défendu, car il n'a pour ainsi dire pas d'existence.

**M. Jérôme Rivière.** Je vous remercie pour cette précision, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 64.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 66 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 27.

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

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de précision.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Peut-être M. le ministre pourrait-il, avant que nous abordions d'autres sujets, répondre maintenant à la question que j'avais posée à propos des cas de faillites.

**M. le président.** 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 une société aéroportuaire connaît des difficultés qui vont jusqu'à la faillite, la concession est naturellement poursuivie, sans transition, par le successeur.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 27.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 7.

La parole est à M. Jérôme Rivière, pour le soutenir.

**M. Jérôme Rivière.** Si je vous ai bien compris, monsieur le président, je dois m'abstenir de défendre cet amendement si je veux éviter qu'il soit repris. Je retire donc l'amendement n<sup>o</sup> 7.

**M. le président.** Vous avez très bien compris, monsieur Rivière ! L'amendement n<sup>o</sup> 7 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 63.

La parole est à Mme Bernadette Païx, pour le soutenir.

**Mme Bernadette Païx.** Il est retiré.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 63 est retiré.

En conséquence, le sous-amendement n<sup>o</sup> 188 rectifié tombe.

Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 149.

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

**M. François Brottes.** Il est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable. Ce point est toutefois important et mérite qu'on y accorde quelque attention.

Le projet de loi adopté par le Sénat évoque la situation des seuls agents publics des chambres de commerce mis à la disposition de la nouvelle société aéroportuaire lors de la création de celle-ci. Cette disposition a provoqué un certain émoi chez certains personnels des chambres de commerce et d'industrie qui, n'étant pas agents publics, s'interrogeaient sur leur statut et sur l'avenir de leur emploi. Après cet amendement, nous en proposerons d'autres, qui permettront de rassurer l'ensemble des agents, publics ou privés, des CCI : les agents publics seront mis à disposition de la nouvelle société aéroportuaire et ceux qui relèvent du droit privé seront automatiquement repris par la nouvelle société aéroportuaire, selon le droit commun et comme le précisera l'amendement, à conditions, à salaire et à statut égaux.

Les auteurs de l'amendement n<sup>o</sup> 149 pensent résoudre le problème en rayant l'adjectif « publics ». Il ne suffit pas, cependant, d'évoquer les « agents des CCI », car ils relèvent de statuts différents : certains d'entre eux sont des agents publics et d'autres des agents privés, et ils exercent des fonctions différentes. La situation des agents des CCI est un problème complexe, souvent réglé au cas par cas par les tribunaux, qui n'ont pas toujours la même interprétation du caractère public ou privé de la fonction exercée par ces agents et du statut qui en découle.

Ces questions seront traitées dans un texte relatif à la réforme des CCI que le Gouvernement soumettra prochainement au Parlement et dont nous pourrions alors examiner les propositions. Pour l'heure, il convient de rassurer les personnels travaillant au sein des CCI et sur les plates-formes aéroportuaires. L'amendement règle la situation en appliquant le droit commun : selon le caractère public ou privé de leur fonction, les agents seront protégés et travailleront dans le cadre de la nouvelle société aéroportuaire à conditions égales – notamment sur les plans salarial et statutaire.

**M. le président.** 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 champ de la disposition proposée doit être bien limité aux agents publics. Rien ne justifie, en effet, que la situation des agents privés déroge aux règles générales du code du travail, et notamment à son article L.122-12. Le Gouvernement est favorable à plusieurs amendements identiques qui tendent à confirmer que ces règles s'appliquent en l'espèce.

Avis défavorable, donc, à l'amendement n° 149.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je remercie le rapporteur d'avoir pris le soin de répondre avec beaucoup de précision. L'amendement n° 149 procède d'un esprit de simplification. La suppression du mot « publics » permet d'appliquer les dispositions du texte à tous les agents, mais seulement, bien sûr, à ceux qui sont affectés à la concession transférée, et non pas à ceux, publics ou privés, qui occupent d'autres fonctions dans les CCI.

Donner les mêmes garanties à ces agents, quel que soit leur statut d'origine, pendant les dix premières années de la concession est pour nous la meilleure des garanties. Vous objecterez peut-être que le champ est trop large, et qu'il pourrait en venir, dans ces conditions, à concerner aussi des sous-traitants. Or le problème de la sous-traitance se pose précisément à l'occasion de cette situation nouvelle – un nouvel interlocuteur et un nouveau contrat conclu avec une nouvelle concession –, qui appelle une véritable remise à plat. Des salariés qui interviennent sur les plates-formes aéroportuaires sans être forcément embauchés directement par les CCI et qui ne sont ni agents publics ni agents privés sont en droit de s'inquiéter.

La formulation que nous proposons, qui adopte une approche générique de la notion d'agents affectés à la concession, nous paraît la meilleure des garanties pour l'ensemble des agents.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 149.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 106.

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

**M. François Asensi.** Après avoir entendu M. le rapporteur et M. le ministre exprimer leur souci que les agents privés conservent dans le cadre de la concession les mêmes conditions que précédemment, je vais retirer l'amendement n° 106 et attendre l'amendement annoncé.

Je tiens toutefois à exprimer l'importance que les députés communistes attachent à ce que les personnels aient la possibilité de conserver, lors du transfert, les garanties, le statut et les avantages qui étaient jusque-là les leurs, sans révision du contrat de travail.

**M. le président.** L'amendement n° 106 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 170.

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

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** L'amendement n° 170 est rédactionnel.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 170.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n°s 59, 2, 40, 68 et 119, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 40, 68 et 119 sont identiques.

**M. le président.** La parole est à M. Rudy Salles, pour soutenir l'amendement n° 59.

**M. Rudy Salles.** Cet amendement vise à garantir une certaine continuité sociale. Garantir un capital majoritairement public pendant une durée de dix ans présente l'avantage d'offrir une transition en douceur dans un cadre qui demeure encore public tout en préparant l'ouverture future du capital.

Par ailleurs, cette disposition permet de ne pas fermer prématurément aux collectivités territoriales la possibilité de renforcer leur part en capital dans les futures sociétés aéroportuaires.

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière, pour soutenir l'amendement n° 2.

**M. Jérôme Rivière.** Nous ne sommes pas hostiles à l'ouverture du capital. L'amendement n° 2 vise cependant à mesurer le rythme de cette ouverture, pour répondre à l'interrogation forte qu'exprimait tout à l'heure en ce sens notre collègue Serge Poignant.

Nous avons bien entendu que ce rythme serait mesuré et que la concertation prévaudrait. La durée de dix ans pendant laquelle il est proposé que le capital de chaque société aéroportuaire soit détenu par des personnes publiques doit permettre de laisser passer les échéances électorales municipales, cantonales et régionales pour que les dirigeants des collectivités territoriales puissent saisir l'opportunité qui leur est donnée de s'investir dans ces sociétés aéroportuaires. Nous souhaiterions confirmer que c'est bien pour donner du temps aux collectivités territoriales que le Gouvernement a fixé à dix ans la durée des noyaux durs de 40 %.

**M. le président.** L'amendement n° 40 rectifié n'est pas défendu, non plus que l'amendement n° 68.

La parole est à M. Serge Poignant, pour soutenir l'amendement n° 119.

**M. Serge Poignant.** Je ne reprendrai pas les arguments invoqués par mes collègues pour soutenir l'amendement précédent, car tout cela forme un ensemble. Vous y avez déjà répondu, monsieur le ministre, en ce qui concerne ce « noyau dur public » dans la durée. Je voudrais simplement vous remercier d'avoir choisi la voie du dialogue et de la concertation, et d'avoir fait preuve de compréhension sur l'ensemble des questions que nous avons posées.

**M. le président.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Poignant ?

**M. Serge Poignant.** Oui.

**M. le président.** L'amendement n° 119 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 59 et 2 ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable à ces amendements, tout en partageant certaines des interrogations et des craintes dont nos collègues viennent de se faire l'écho. Nous attendons de vous, monsieur le ministre, que vous vous exprimiez sur ces questions. Certes, vous l'avez déjà fait, mais il est important de répéter avec force, à ce moment du débat, ce que vous nous avez dit à ce propos.

Nous souhaitons en effet que la création des sociétés aéroportuaires bénéficie d'un climat de confiance et d'ouverture, propice à la réflexion et à la définition d'un projet, notamment entre les chambres de commerce concessionnaires, les collectivités territoriales – qui prendront part avec enthousiasme, je l'espère, à ces sociétés – et bien entendu l'État, qui doit y assumer ses responsabilités. C'est pourquoi nous souhaitons qu'une fois la société aéroportuaire créée, l'État prenne le temps d'examiner, au cas par cas, la situation des aéroports. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires économiques n'a pas voulu fixer un délai de dix ans : pourquoi pas douze ans, pourquoi pas huit ? Ce qu'il faut, c'est que l'État se donne le temps, pour chacun des douze aéroports, de s'assurer de la volonté et de l'engagement de tous les nouveaux actionnaires de la société aéroportuaire.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, nous attendons de votre part que vous nous rassuriez sur ce point. Il ne s'agit pas de régler le devenir d'un aéroport dans la précipitation, sous la pression d'une CCI, l'État se désengageant un peu ici, beaucoup là, totalement ailleurs. Il faut prendre un peu de temps. Si vous nous donnez la garantie du temps, il n'y a aucune raison que nous figions dans la loi ce délai de dix ans.

**M. le président.** Qu'avez-vous à nous dire, monsieur le ministre, sur ce temps qui passe et que nous ne maîtrisons pas ?...

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Et sur la garantie du temps, ce qui serait encore mieux, monsieur le président.

**M. le président.** Vaste programme !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Il faudrait pouvoir arrêter les horloges, et ainsi ne plus vieillir ! (*Sourires.*)

Messieurs les députés, en réponse à cette question que vous m'avez souvent posée, je vous répéterai les mêmes mots, de façon qu'ils s'inscrivent comme un refrain dans les esprits de chacun, ici, mais aussi au-delà de cet hémicycle. Nous avons bien convenu de constituer un noyau dur public et de l'inscrire dans la durée, selon vos vœux : les multiples échanges que nous avons eus me les ont fait connaître. Vous pouvez donc être assurés que telle est aussi la volonté du Gouvernement.

**M. le président.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Salles ?

**M. Rudy Salles.** Ces mots, qui confirment les propos tenus ces dernières semaines, ainsi que l'esprit de concertation qui a nourri le dialogue entre le Gouvernement, les chambres de commerce et nous-mêmes, nous conduisent tout naturellement à retirer cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 59 est retiré.

Je suppose qu'il en va de même pour le vôtre, monsieur Rivière ?

**M. Jérôme Rivière.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 2 est également retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 51, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 182.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 51.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** La dernière phrase de l'article 7 disposant qu'« à l'expiration de ce délai de dix ans, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres », il nous a semblé qu'il fallait préciser d'abord que « les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée ».

Nous nous sommes ensuite interrogés sur le problème de sureffectifs auquel la chambre de commerce risque d'être confrontée du fait du retour de certains de ses agents qui ne voudraient pas rester au sein de la société. Cela nous a conduits à proposer d'ouvrir à la chambre de commerce la faculté de mettre à disposition les agents concernés, s'ils en sont d'accord.

Ce deuxième point a suscité des débats au sein de la commission des finances, certains craignant qu'en prolongeant encore le délai de dix ans, qui est déjà long, on ne perturbe davantage le choix des agents statutaires. C'est le même motif qui a justifié le dépôt du sous-amendement n° 182 par le Gouvernement. En effet, s'il approuve la première partie de notre proposition, il n'est pas favorable à la seconde. Comme nous avons nous-même hésité sur ce second point, je pense qu'il ne serait pas contraire à l'esprit qui a animé la commission des finances de se rallier à la position du Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir le sous-amendement n° 182.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Je salue la sagesse de la commission des finances et la pertinence de vos propos, monsieur de Courson. Il est vrai que la seconde phrase que l'amendement n° 51 propose d'introduire dans ce dernier alinéa inciterait les personnels des CCI relevant du droit public à privilégier une position de mise à disposition prolongée des sociétés aéroportuaires.

Sur le plan juridique d'abord, le Gouvernement rappelle que des agents publics n'ont normalement pas vocation à être employés par des sociétés privées, ce qui explique la nécessité de recourir à la loi pour permettre de telles mises à disposition et pour les encadrer, notamment du point de vue de leur durée.

Au plan pratique ensuite, une telle solution présenterait l'inconvénient de contribuer à maintenir sur des périodes très longues des disparités dans la situation des agents des sociétés aéroportuaires, alors même que la volonté clairement affichée, et rappelée au début de nos débats, est d'aboutir rapidement à la mise en place d'une convention

collective nationale applicable à l'ensemble des personnels des exploitants des aéroports. Cette dernière orientation recueille l'assentiment général des personnels et des exploitants des aéroports, et les deux commissions présenteront un amendement dans ce sens.

Il est donc proposé de supprimer la dernière phrase de cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Je n'hésite pas à affirmer que ce projet de loi permettra une avancée sociale particulièrement importante pour l'ensemble des personnels des sociétés aéroportuaires. En dehors de ceux qui relèvent d'ADP, ces personnels connaissent aujourd'hui des situations très diverses, qui justifient les inquiétudes qu'ils peuvent exprimer. En effet, même s'ils bénéficient de contrats de travail, ceux-ci ne s'inscrivent pas dans un cadre conventionnel satisfaisant. Je rappelle que cela concerne environ 4 500 personnes pour l'ensemble des sociétés aéroportuaires, hormis les 8 000 agents d'ADP.

Ces personnels ne relèvent pas d'une convention collective, mais de divers statuts totalement hybrides. À Marseille leur statut est celui des dockers, mais ailleurs il peut être aligné sur telle ou telle convention des chambres de commerce. Parfois même, ces agents ne relèvent d'aucun statut. Ce texte est l'occasion de leur offrir les garanties nécessaires et la chance supplémentaire qu'apporte un cadre juridique qui sera aussi pour eux un instrument de progrès social.

Cela fait quelque temps que les chambres de commerce réfléchissent à la possibilité de mettre en place une convention collective, en concertation avec les partenaires sociaux. Nous avons souhaité que le principe en soit inscrit dans la loi, c'est-à-dire que le Parlement invite solennellement l'ensemble des partenaires sociaux du secteur aéroportuaire – qu'il s'agisse des sociétés aéroportuaires ou des aéroports « décentralisables », c'est-à-dire des quelque 150 aéroports hors ADP – à négocier une convention collective applicable à tous les personnels du secteur.

Nous ne nous contenterons pas de cet appel, puisque nous proposerons, dans un amendement ultérieur, de fixer un délai à cette négociation sociale. Certes, de telles négociations s'engagent et aboutissent indépendamment des pouvoirs publics : c'est la règle du dialogue social. Nous souhaitons simplement fixer un horizon à cette négociation. Nous avons pensé que trois ans étaient un délai raisonnable pour permettre aux personnels et aux gestionnaires de ces 150 aéroports et à leurs organisations représentatives de conclure une convention collective. Je le répète, il s'agirait d'un apport particulièrement important de ce texte sur le plan social.

Cet amendement concerne des agents publics, personnels des chambres de commerce, qui seront mis à la disposition des futures sociétés aéroportuaires. Le projet de loi leur ouvre le bénéfice d'un délai de dix ans – c'est considérable : c'est le quart d'une carrière professionnelle – pour décider avec leur nouvel employeur, la société aéroportuaire nouvellement créée, des conditions d'un nouveau contrat. Cela suppose, là encore, beaucoup de dialogue et de réflexion, afin que des propositions puissent être faites et discutées avec l'employeur, de façon que chaque agent public trouve avantage à son nouveau contrat de travail ; c'est d'ailleurs aussi l'intérêt de la société aéroportuaire. Ce contrat, qui sera de droit privé, trouvera une protection dans le cadre de la convention collective que la loi appellera de ses vœux, je l'espère, et qui devra être conclue d'ici à trois ans.

Il s'agit donc de voter un dispositif législatif qui incite ces agents publics à entrer dans le droit commun des personnels des sociétés aéroportuaires, en leur garantissant une avancée sociale.

Dans ces conditions, nous avons jugé, monsieur le rapporteur pour avis, que la première phrase de votre amendement apportait une précision, certes importante, mais qui allait de soi sur le plan juridique. En effet, le droit impose que soit réintégré un agent public qui n'est pas parvenu, à l'expiration du délai de dix ans, à trouver un accord avec son employeur.

En revanche, prévoir qu'au-delà de ces dix ans, l'agent puisse être à nouveau mis à disposition, sans même enfermer cette deuxième mise à disposition dans un délai, ce serait contraire au droit commun. C'est la raison pour laquelle nous avons donné un avis favorable à l'amendement de M. de Courson, à condition qu'il soit modifié comme le propose le Gouvernement. Cette possibilité d'une sorte de mise à disposition répétée tous les dix ans ne correspond pas à l'esprit de la loi, dont l'objet est de faire bénéficier les 4 500 collaborateurs, qu'ils soient agents publics ou qu'ils soient agents privés, des futures sociétés aéroportuaires ou des futurs aéroports dits « décentralisables », de contrats plus avantageux, d'un statut et de conditions de travail plus favorables, en un mot d'une véritable avancée sociale.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 182.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 51, modifié par le sous-amendement n° 182.

*(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 28 rectifié, 52 rectifié et 150 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 28 rectifié.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Pour apaiser les inquiétudes qui se sont manifestées, la commission des affaires économiques a essayé d'apporter des garanties aux personnels qui ne sont pas des agents publics, ou qui ne pourraient pas être qualifiés comme tels par les tribunaux.

Cet amendement n'est pas indispensable, il faut bien l'avouer. Il est même superfétatoire puisqu'il reprend simplement les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail. Mais il nous a paru bon que ce texte règle, ou en tout cas clarifie, la situation de l'ensemble des personnels des sociétés aéroportuaires, qu'ils soient agents publics, nous venons d'en décider, ou qu'ils soient agents privés, en rappelant que, bien évidemment, ceux-ci restent dans le champ de l'article L. 122-12 du code du travail, c'est-à-dire qu'ils sont automatiquement repris par les nouvelles sociétés aéroportuaires aux mêmes conditions de salaire et de statut, et avec les mêmes avantages.

Je suis vraiment très heureux que la commission des finances, dans son immense sagesse, et l'opposition, dans un moment de clairvoyance, se soient ralliées à cet amendement que je défends au nom de la commission des affaires économiques.

**M. le président.** Monsieur Brottes, profitez de ces compliments ; cela n'arrive pas tous les jours.

Vous avez la parole pour soutenir l'amendement n° 150 rectifié.

**M. François Brottes.** Heureusement que, de temps en temps, notre lucidité l'emporte et permet de circonscrire certains délires !

Je ne reviendrai pas à l'amendement, monsieur le rapporteur, puisque nous partageons la même préoccupation, même si, vous avez raison, il est peut-être un peu superfétatoire. Je voudrais plutôt, sans perfidie aucune, évoquer la situation des sous-traitants.

La société qui sera créée continuera-t-elle de travailler avec les sous-traitants qui étaient partenaires de l'établissement précédent ? Si c'est le cas, ma question est nulle et non avenue puisque les contrats iront jusqu'au bout. Si, au contraire, ce texte donne à la nouvelle société l'opportunité de renégocier les contrats de sous-traitance, on peut imaginer la casse sociale que cela entraînera dans un certain nombre d'entreprises. Et je ne suis pas sûr que l'article L. 122-12 du code du travail puisse alors s'appliquer aux sous-traitants.

Je souhaiterais obtenir des éclaircissements sur ce point parce que beaucoup de salariés qui travaillent sur les plateformes aéroportuaires ne sont pas embauchés directement par les structures qui gèrent ces plateformes.

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Rivière.

**M. Jérôme Rivière.** La majorité se réjouit de l'adoption de ces amendements, que ce soit celui-ci, le précédent ou les suivants. Ils montrent que l'un des soucis majeurs qui guident nos travaux est bien le sort des personnels et que l'accusation de M. Brottes selon laquelle les personnels seraient quatre fois moins protégés que le capital est totalement infondée.

**M. François Brottes.** Sur la durée, si !

**M. Jérôme Rivière.** Le fait de prévoir la signature d'une convention collective, qui s'inscrit dans la durée, et de permettre aux personnels à statut public de réintégrer la CCI prouve notre volonté de protéger les salariés en leur donnant un statut. La majorité se réjouit de cette attention particulière.

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues.

**Mme Odile Saugues.** Je me félicite de ce consensus, même si M. le rapporteur, tout en essayant de ne pas être trop désagréable, a estimé que cet amendement n'était pas indispensable et s'il a insinué que nous nous serions ralliés à la sagesse de la majorité. J'ai toujours fait profession de défendre les salariés, et je crois qu'ils ne s'y sont pas trompés quand ils se sont adressés à nous pour nous faire part de leurs inquiétudes, qui étaient vives, compte tenu de la diversité de leurs statuts ou de l'imprécision du projet quant à leur avenir.

Les difficultés sociales qui auraient pu naître d'un manque de clarté de la loi constituaient un risque également pour les futurs gestionnaires des aéroports, parce qu'un personnel mécontent sur les pistes, c'est toujours un facteur de risque et un véritable problème social. Nous ne pouvons tous que nous satisfaire de la sagesse de la commission, et je vous retournerai le compliment, monsieur le rapporteur, en me félicitant que, de temps en temps, vous portiez un regard sur ce type de problème.

**M. François Asensi.** De temps en temps !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Vous avez raison, monsieur Brottes, de poser la question des sous-traitants. La réponse doit être très claire.

Le texte, modifié par les amendements que nous avons déjà adoptés et ceux que nous nous apprêtons à voter, précise que les agents publics des chambres de commerce sont mis à disposition des sociétés aéroportuaires pour les missions correspondantes. Le statut de ces personnels ne pose donc pas de problème. Dans cet amendement commun à la commission des affaires économiques, à la commission des finances et au groupe socialiste, nous traitons le cas des salariés de droit privé des chambres de commerce, c'est-à-dire tous les salariés autres que les agents publics. Pour ceux-ci, nous proposons d'écrire dans la loi – nous n'y étions pas obligés car cela allait de soi, mais nous avons considéré que c'était de nature à les rassurer sur leur devenir – qu'ils relèvent également de l'article L. 122-12 du code du travail.

En revanche, les sous-traitants, qui assurent le service d'escalaire ou d'autres services, ne sont pas des salariés des chambres de commerce. Ils travaillent pour d'autres personnes morales, des sociétés qui sont liées aux chambres de commerce par des conventions, des marchés. Ils ne relèvent donc pas, à l'évidence, des dispositions de cet article.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** J'avais compris, monsieur le rapporteur. Ma question était un petit peu différente : le changement de statut, le passage en société, autorise-t-elle la société nouvelle à rompre les contrats en cours avec les sous-traitants, auquel cas le risque de casse sociale est grand, ou bien la nouvelle société doit-elle, de fait et de droit, assumer les contrats jusqu'à la fin de la concession en vigueur ?

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les trois amendements identiques ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Les contrats en cours avec les sous-traitants seront repris, évidemment, par la nouvelle société. Le Gouvernement est favorable à ces amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 28 rectifié, 52 rectifié et 150 rectifié.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 29 et 53.

L'amendement n° 29 fait l'objet de deux sous-amendements, n°s 179 et 178.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 29.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Cet amendement est très important pour les personnels des futures sociétés aéroportuaires, mais également pour l'ensemble des personnels de droit privé des autres aéroports qui ne relèveront pas de ces sociétés, soit les 4 500 hommes et femmes aujourd'hui affectés à la gestion des plateformes aéroportuaires. Il propose que les partenaires sociaux négocient, dans un délai de trois ans, une convention collective applicable à tous ces personnels.

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir les deux sous-amendements, n°s 179 et 178.

**Mme Odile Saugues.** Ces deux sous-amendements ont pour but d'accélérer la tenue des négociations. En effet, ainsi que je l'ai laissé entendre tout à l'heure, il me semble préférable que les gens puissent discuter, dès le début de la création de la société aéroportuaire, de leurs nouvelles conditions de travail. Attendre trop longtemps serait prendre le risque d'un pourrissement social.

Dans le sous-amendement n° 179, je propose donc que la négociation s'engage dès la promulgation de la loi. Dans le sous-amendement n° 178, qui est de repli, je suggère un délai d'un an. Nous souhaitons, pour être concis, que cela aille vite.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 53.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** J'étais le rapporteur de la loi sur Air France, dont cette disposition est inspirée. Je me souviens très bien que nous avions proposé un délai de deux ans pour laisser aux partenaires sociaux le temps de négocier. À l'époque, le groupe socialiste avait jugé ce délai trop court, et avait proposé de le porter à trois ans. Aujourd'hui, nous proposons trois ans pour ADP et vous estimez que ce délai est trop long, qu'il faut le réduire à un an ? Vous devriez être d'accord avec nous puisque nous ne faisons que reprendre la proposition que vous aviez faite à l'époque pour Air France.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je crois qu'en fait nous sommes d'accord, monsieur de Courson. Mme Saugues demande que la négociation commence sans tarder. Vous, vous dites qu'il faut un délai de trois ans pour que la négociation aboutisse. Ce n'est pas incompatible.

En tout état de cause, il faut savoir qu'il n'y a pas d'obligation de réussite. Nous avons maintes fois introduit, dans plusieurs lois, sous tous les gouvernements, des injonctions de ce genre. Mais elles ne peuvent déboucher que par la volonté des partenaires sociaux. Il faut que les personnels le sachent : la loi incite, en aucun cas elle n'impose.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Bien sûr !

**M. François Brottes.** C'est bien aux partenaires sociaux de trouver, ensuite, la sortie. Il me semble utile de le répéter car il n'y a pas forcément d'accord à l'issue de la négociation, que celle-ci dure un, deux, trois ou quatre ans.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Dans le débat sur Air France, le porte-parole du groupe socialiste, qui était Mme Saugues, avait réclamé plus de temps pour la négociation que nous ne le proposons. J'ai sous les yeux le compte rendu de la séance du 28 avril 2004 – c'était hier. Et ce n'étaient pas trois ans qui étaient demandés, comme M. de Courson le laissait plaisamment entendre, mais six ans.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Ma mémoire a flanché !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Et aujourd'hui, vous nous dites que trois ans, c'est trop !

Je crois, et M. Brottes a corrigé le tir, qu'il faut laisser du temps entre le début et la fin des négociations. L'amendement évoque la durée prévisible, souhaitable, de la négociation entre les différents partenaires. Rappelons que cette négociation concerne cent cinquante aéroports, des dizaines et des dizaines de chambres de commerce, des milliers de personnels, parfois organisés en syndicat, parfois non... Un tel dialogue nécessite du temps.

Nous avons estimé, en accord d'ailleurs avec les chambres de commerce et l'ensemble des organisations représentatives des personnels des aéroports, que nous avons auditionnés, que trois ans étaient un délai raisonnable.

Les partenaires sociaux, les syndicats, veulent une convention collective. Les chambres de commerce la souhaitent, et y ont intérêt. La volonté de dialogue existe donc, laissons-le se dérouler.

Nous ne pouvons pas lui fixer une échéance, monsieur Brottes, ce serait anticonstitutionnel. Nous ne sommes pas ici dans le domaine normatif de la loi, mais dans celui du vœu. Il faut maintenant laisser le dialogue social se développer naturellement entre l'ensemble des partenaires. Tout cela est compliqué. Un délai de trois ans pour aboutir nous paraît raisonnable, madame Saugues.

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues.

**Mme Odile Saugues.** Il est exact que pour Air France, j'avais proposé un délai un peu plus long. Mais cela pouvait se concevoir à l'époque. En effet, l'ouverture du capital d'Air France devait s'effectuer dans une période extrêmement difficile pour le transport aérien : après les événements du 11 septembre, beaucoup de compagnies ont traversé de très grandes difficultés, certaines ont même été concernées par la procédure du chapitre 11 du droit américain des faillites. Air France a certes mieux traversé que d'autres cette période de perturbations dans le monde de l'aérien, mais elle a quand même connu des difficultés. Nous ne pouvions pas la contraindre à la précipitation. Il nous paraissait préférable de la laisser souffler, en lui accordant un peu de temps. Les deux situations ne sont pas comparables et ce serait nous faire un mauvais procès que de nous prendre pour des amnésiques ou pour des imbéciles.

**M. le président.** 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 Gouvernement est évidemment favorable à ce qu'une convention collective puisse être négociée et, s'il se peut, signée le plus rapidement possible. Mais il faut laisser du temps aux partenaires sociaux.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Pas trop.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.** Il faut que la concertation puisse s'engager. Des rencontres ont d'ailleurs déjà eu lieu. Les partenaires sociaux sont demandeurs.

Je suis donc très favorable aux amendements n°s 29 et 53 et défavorable aux sous-amendements n°s 179 et 178. Le délai d'un an me paraît vraiment trop court. Si la convention peut être signée dans le délai d'un an, tant mieux, mais ne l'imposons pas dans la loi.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 179.

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

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 178.

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

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 29 et 53.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)*

### Article 8 A

**M. le président.** La parole est à M. François Asensi, inscrit sur l'article.

**M. François Asensi.** L'article 8 A proposé par le Sénat, qui instaure une commission de conciliation aéroportuaire, est une bonne initiative. Les instances de dialogue et de concertation sont toujours de bonnes choses face aux conflits d'intérêts qui peuvent survenir. Il est cependant regrettable que cette intention intéressante soit dévalorisée par plusieurs oublis qui en réduisent la portée.

Le premier concerne les communautés aéroportuaires. Si le Gouvernement fait un tant soit peu confiance à la loi sur les communautés aéroportuaires qu'il a lui-même fait voter, on ne voit pas pourquoi il n'en fait pas état dans ce texte. ADP, même devenu société anonyme, ne peut être tenu à l'écart des questions de gouvernance aéroportuaire, de même que les conseils d'administration de ces communautés ne peuvent se désintéresser du devenir d'Aéroports de Paris quel que soit son statut. Pourtant, le Gouvernement a bien pris soin de séparer les deux entités sans jamais créer aucun lien, ne serait-ce que d'information. Je regrette pour ma part que la question d'ADP n'ait pas été posée en même temps que les problèmes plus généraux de gouvernance aéroportuaire.

Le deuxième oubli concerne les collectivités locales. Il est invraisemblable que le Sénat n'ait pas prévu que la commission de conciliation puisse être saisie par les collectivités concernées par le transport aérien. Je note avec satisfaction que la rédaction que nous proposera M. le rapporteur ouvre la possibilité à cette commission d'auditionner toute personne morale qu'elle juge compétente ou concernée, et donc les collectivités. Néanmoins, cette possibilité est laissée à la libre appréciation de la commission. J'aurais aimé que les collectivités territoriales puissent, à leur demande, avoir la certitude d'être entendue. Il sera difficile, monsieur le ministre, de dire aux riverains des aéroports que les nuisances aéroportuaires ne concernent pas les communes et villes riveraines, les départements et les régions.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Ce sera en effet très difficile !

**M. François Asensi.** Le dernier point concerne la transparence, qui est une question déterminante pour la qualité de nos démocraties. Selon le texte du Sénat, « tout membre de la commission doit informer le président des intérêts qu'il détient ou vient à acquérir dans le domaine du transport aérien ou de l'aviation civile ». C'est bien la moindre des choses.

J'avais, pour ma part, proposé qu'une personne ayant des intérêts dans ce domaine ne puisse appartenir à la commission. Il me semble nécessaire, en effet, de bien distinguer les genres et d'exclure toute confusion possible entre intérêts particuliers et avis publics. À ma grande surprise, la rédaction proposée par M. le rapporteur évacue définitivement toute condition d'appartenance, ce qui revient à dire qu'une commission placée auprès du ministre pourra comporter des membres ayant des intérêts directs dans les sujets qu'ils auront à traiter. Il y a là un problème de transparence et de morale politique qui doit retenir votre attention, monsieur le ministre. J'aurais aimé, j'y insiste, que quelqu'un ayant des intérêts dans le transport aérien ou dans l'aviation ne puisse faire partie de cette commission.

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 54.

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

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Lorsque la commission des finances a examiné l'article 8 A, elle a estimé presque à l'unanimité qu'il ne fallait pas continuer à créer des « machins », des commissions, qui n'ont d'ailleurs pratiquement pas de pouvoirs. En effet, quels seraient ceux de la commission de conciliation aéroportuaire créée par le Sénat ? Donner des avis sur les programmes d'investissement et sur les projets d'évolution pluriannuelle des redevances ?... Mais c'est le boulot de la DGAC ! Cessons de complexifier sans arrêt et d'augmenter le coût de fonctionnement de l'administration ! La commission des finances a donc décidé de proposer la suppression de cet article.

J'ajoute que le dernier alinéa l'a particulièrement irritée. Il prévoit en effet que cette commission aurait une compétence en cas de non-paiement des redevances aéroportuaires par un usager. Et il est précisé : « Après vérification de l'absence ou de l'insuffisance du paiement, elle en informe les exploitants des aérodromes, leurs usagers, les associations agréées de consommateurs, les organismes représentant les agences de tourisme. » Mais cela ne sert à rien !

La commission des finances souhaite donc – et je vous demande, mes chers collègues, de l'appuyer – que l'on cesse de bureaucratiser, texte après texte, le fonctionnement de l'administration. Que la DGAC fasse son travail sous l'autorité du ministre ! Arrêtons de créer des machins qui coûtent cher et qui ralentissent le bon fonctionnement des services publics !

**M. Daniel Mach.** Bien sûr !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission des affaires économiques est défavorable à cet amendement, car elle vous proposera un amendement n° 30 rectifié qui recadre le dispositif prévu par le Sénat.

**M. le président.** 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 Gouvernement n'est pas favorable à la suppression de ce qui est non un « machin », mais une vraie commission, composée de gens de grande qualité qui pourront être très utiles au ministère que l'on m'a confié. Cela dit, il est possible d'améliorer le dispositif pour le rendre plus efficace. Ce sera l'objet d'amendements ultérieurs. Je souhaite donc que M. de Courson accepte de retirer celui-ci.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 54 est retiré.

Peut-être, monsieur de Courson, pourriez-vous nous présenter dès à présent votre amendement de repli n° 61.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Cet amendement, que j'ai déposé à titre personnel, vise simplement – cela me paraît le *minimum minimum* – à supprimer le dernier alinéa de l'article 8 A, celui qui prévoit que la commission de conciliation aéroportuaire a un rôle d'information en cas de non-paiement des redevances aéroportuaires par un usager.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable, car l'amendement n° 30 rectifié de la commission, qui propose une nouvelle rédaction de l'article, ne reprend pas l'alinéa dont M. de Courson demande la suppression.

**M. le président.** 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.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Je retire cet amendement, puisqu'il est satisfait par l'amendement n° 30 rectifié.

**M. le président.** L'amendement n° 61 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 30 rectifié et 62 rectifié, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 30 rectifié.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Je souhaite que l'on n'en reste pas aux propos de M. le rapporteur pour avis s'agissant de la commission de conciliation. Je rappellerai donc quelle a été la démarche du Sénat, qui a beaucoup travaillé sur ce sujet, notamment en la personne de son rapporteur, Jean-François Le Grand. Dans la mesure où nous déréglons un peu le transport aérien,...

**M. Jean-Pierre Blazy.** Nous l'avons compris !

**M. François Brottes.** Merci de le reconnaître !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Moins il y aura de règlements dans ce pays, mieux il se portera demain ! Le transport aérien avait besoin d'un peu de déréglementation et le Sénat s'est demandé s'il ne serait pas utile d'instituer une sorte d'autorité de régulation chargée de veiller au fonctionnement équitable des règles de la concurrence et des missions de service public. Le rapporteur Jean-François Le Grand avait même envisagé, monsieur Asensi, une autorité indépendante ayant un rôle majeur en matière de redevances et pouvant être un lieu de concertation avec l'ensemble des opérateurs : ceux qui paient les redevances, ceux qui en profitent, ceux qui les dépensent directement ou indirectement. Le Sénat n'est pas allé jusque-là, à juste titre d'ailleurs. La commission de conciliation aéroportuaire qu'il a prévue n'est pas une autorité de régulation. C'est une commission consultative. Nous avons regardé comment elle pourrait fonctionner et nous nous sommes aperçus que, telle qu'elle avait été conçue par le Sénat, elle poserait certains problèmes.

D'abord, cette commission ne serait rattachée à aucune autorité. Elle fonctionnerait toute seule, n'aurait pas de pouvoirs réels, serait en quelque sorte ouverte à tout le monde. Même si certaines de ses missions sont précisées, elle aurait la possibilité d'intervenir sur tout et n'importe quoi. Sans aller jusqu'à la qualifier de « machin » administratif, comme l'a fait Charles de Courson, nous avons donc essayé d'améliorer le dispositif en espérant que cette solution conviendrait à la Haute assemblée et à son rapporteur.

Par cet amendement, nous proposons ainsi de transformer la commission de conciliation aéroportuaire en « commission consultative aéroportuaire » rattachée au ministre chargé de l'aviation civile. Nous avons défini plus précisément ses missions et ses modalités de saisine : elle ne pourra pas s'autosaisir. Ce sera à la fois un lieu de conseil, de concertation, et un outil d'aide à la décision. Nous en avons précisé la composition parce que les termes du Sénat nécessitaient des ajustements.

Nous sommes non pas dans un marché libéralisé, messieurs de l'opposition,...

**M. François Asensi.** Cela y ressemble pourtant !

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** ... mais dans un marché qui s'ouvre à la concurrence et qui a besoin d'un lieu de confrontation permanent entre les différents opérateurs. Parce que l'État en tant qu'actionnaire, en tant que contrôleur et régulateur, reste un acteur incontournable du transport aérien, cette commission siègera aux côtés du ministre.

**M. Jérôme Rivière.** Très bien !

**M. le président.** Monsieur de Courson, votre amendement n° 62 rectifié ne présente qu'une légère différence avec l'amendement n° 30 rectifié : les termes « renouvelable une fois ».

Je vous donne la parole, pour le soutenir.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** L'amendement n° 62 rectifié est si proche de l'amendement n° 30 rectifié que je le retire volontiers. Que les membres de la commission consultative aéroportuaire soient nommés pour cinq ans et non pour cinq ans renouvelables une fois ne me semble pas constituer une différence essentielle.

**M. le président.** L'amendement n° 62 rectifié est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 30 rectifié ?

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

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je souhaite obtenir du rapporteur une précision. Dans quels délais les avis de la commission seront-ils rendus publics ? une semaine ? un mois ? Le problème s'est déjà posé. Quand aucun délai n'est précisé, il arrive souvent que les avis de commissions ne soient jamais connus.

Il me semblerait judicieux qu'une réponse nous soit apportée à ce sujet, sans que cette précision figure nécessairement dans la loi.

**M. le président.** 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.** Le règlement intérieur tranchera ce point. Pour l'heure, je ne peux que répondre : « dans les meilleurs délais ». Au reste, vous avez raison, monsieur Brottes, cette précision n'a pas à figurer dans la loi, mais il me semble que ce délai ne devrait pas excéder deux mois.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 30 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 8 A est ainsi rédigé.

Les amendements n°s 107, 109 et 108 de M. François Asensi n'ont plus d'objet.

### Article 8

**M. le président.** La parole est à M. François Asensi, inscrit sur l'article.

**M. François Asensi.** Monsieur le ministre, ce projet de loi aborde la question des redevances, mais d'autres questions en restent totalement absentes. Il en va ainsi de l'insonorisation des logements des riverains des dix principales



plates-formes aéroportuaires. En juillet 2004, dans le cadre d'une question écrite, j'avais déjà attiré votre attention sur ce dossier.

Au titre du plan « gêne sonore » de 1999, seulement 29 % des logements prévus ont été insonorisés à ce jour. Il est à noter que ce chiffre ne représente que 7 % des 63 257 logements recensés comme éligibles au titre du plan « gêne sonore » 2003 pour Roissy.

L'ACNUSA estime à 1,1 milliard d'euros le montant nécessaire pour insonoriser les 150 000 logements concernés par ce plan, ce qui représente un investissement considérable, bien plus important que ce que proposait le ministre de l'environnement en 2003 dans son plan national d'action contre le bruit.

Dans votre réponse à ma question écrite, vous vous félicitez des importantes réformes mises en œuvre dans le cadre du dispositif d'aide à l'insonorisation et du transfert, depuis janvier 2004, de la gestion de ce dispositif aux exploitants des aérodromes concernés. Mais, de ce fait, ceux-ci deviennent juge et partie.

Quelle garantie avons-nous aujourd'hui avec ADP, devenu société anonyme, de voir maintenir ce dispositif et comment s'assurer que la question de l'insonorisation sera une des priorités de l'entreprise nouvellement créée ?

Je crains que le souci d'ADP ne soit pas le bien-être des riverains, mais bien celui de ses actionnaires, qui ne sont pas des riverains, mais plutôt des fonds de pension...

En outre, j'ai déjà relevé, au cours de la discussion, la modification récente du IV de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts. Faut-il y voir une première annonce du désengagement d'ADP ?

Une fois de plus, les collectivités locales sont mises à contribution. Le fait qu'elles puissent désormais emprunter pour effectuer ces travaux créera une inégalité entre celles qui seront à même de contracter un emprunt et celles qui ne le pourront pas le faire. Ce n'est pas acceptable.

Les collectivités locales sont invitées à mettre la main à la poche mais elles ne seront pas conviées à la table des négociations lorsque ADP décidera, de son propre chef, de fermer tel ou tel aérodrome.

Le Gouvernement a décidément une vision particulière de la décentralisation qui, malheureusement, ne rime pas avec démocratisation du processus décisionnel mais avec désengagement de l'État et concurrence des territoires.

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 167 de la commission.

Le Gouvernement est favorable à cet amendement rédactionnel.

Je le mets aux voix.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 110.

**M. François Asensi.** Il est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 110.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n°s 151 et 111, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour soutenir l'amendement n° 151.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Cet amendement vise à compléter le deuxième alinéa du I de l'article 8 par la phrase suivante : « Ce montant tient compte en outre de l'excédent des recettes procurées à l'exploitant de l'aéroport par les activités non aéronautiques. »

**M. le président.** La parole est à M. François Asensi, pour défendre l'amendement n° 111.

**M. François Asensi.** Cet amendement, rédigé dans le même esprit que l'amendement n° 151, propose d'insérer, après le deuxième alinéa du I de l'article 8, l'alinéa suivant : « Ce montant tient compte en outre de l'excédent des recettes procurées à l'exploitant de l'aéroport par les activités non aéronautiques, y compris les plus-values foncières constatées lors de la cession des terrains. »

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je voudrais poser une question au rapporteur, au risque qu'il me reproche de mal suivre le débat : de quelles redevances parle-t-on ici ?

Les missions de service sont en effet accomplies dans un cadre comprenant une autorité qui accorde la concession, un exploitant et des opérateurs qui interviennent chez celui-ci. Parmi ces trois acteurs, qui paie les redevances : ceux qui volent, ceux qui gèrent l'aéroport ou ceux qui permettent à la concession de s'exercer ? Sont-elles versées par la société concessionnaire à l'autorité concédante ou par les compagnies à la société ?

**M. Jean-Pierre Blazy.** Elles sont acquittées par les compagnies.

**M. le président.** M. Brottes fait malicieusement semblant de ne pas comprendre. *(Sourires.)*

La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Cette malice ne nous échappe pas, monsieur le président. Mais, en réalité, M. Brottes tient à ce que tout soit dit clairement et on ne saurait lui en vouloir. Il s'agit des cinq redevances payées par les compagnies aériennes, qui correspondent notamment au droit d'atterrissage et au droit de balisage.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 151.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 111.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 113.

**M. François Asensi.** Il est retiré.

**M. le président.** L'amendement n° 113 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 31 de la commission.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de précision. Le motif de modulation des redevances aéroportuaires qu'est la diminution de l'encombrement des aéroports est déjà compris dans l'objectif précédent, l'amélioration des infrastructures.

Par ailleurs, la commission a considéré que moduler les redevances pour diminuer l'encombrement des aéroports revenait à faire courir un risque aux *hubs*, notamment à ceux de la compagnie nationale qu'est Air France. Qu'est-ce qu'un *hub*, en effet, sinon un encombrement organisé dans le temps et dans l'espace ?

Nous n'avons pas voulu qu'une modulation des redevances que l'on voudrait vertueuse soit en fait attentatoire aux intérêts des compagnies qui ont besoin d'un *hub* pour assurer leur développement, ce qui est le cas des grandes compagnies internationales, dont notre compagnie historique.

**M. le président.** 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. Il s'agit en effet d'optimiser l'utilisation des infrastructures.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 31.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 171, troisième rectification, de la commission.

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Certes ! Il soulève une question précise, déjà évoquée dans cet hémicycle, qui a trait aux transports collectifs en site propre. En France, notamment dans la région Île-de-France, la plupart des grands aéroports n'ont pas été conçus en fonction d'un réseau de transports collectifs en rapport avec l'importance des trafics que gèrent aujourd'hui ces plateformes. Nous avons donc voulu inciter le Gouvernement à conduire une réflexion sur les dessertes aéroportuaires et sur leurs difficultés de financement, même si, avec CDG Express, il s'est engagé dans un projet capital, vital même pour la plateforme de Roissy. Ce projet fait actuellement l'objet d'un débat public et nous espérons qu'il pourra aboutir. Mais des problèmes de desserte des aéroports se posent ailleurs, par exemple à Lyon.

Nous connaissons les craintes des compagnies aériennes, qui se demandent si c'est à elles qu'il revient de payer les infrastructures – métros ou RER – qui permettent d'acheminer les voyageurs. Nous le croyons, mais nous pensons aussi que cette question doit mûrir. D'ailleurs, le Gouvernement travaille toujours sur le financement des transports collectifs en site propre, en s'appuyant notamment sur la réflexion de notre collègue Christian Philip.

Ce débat devait être évoqué dans l'hémicycle. À présent que c'est chose faite, je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 171, troisième rectification, est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 32 rectifié de la commission.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel auquel le Gouvernement est favorable.

Je le mets aux voix.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 55 de la commission des finances.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Il s'agit d'un amendement de clarification.

À propos de l'incorporation des contrats de redevances dans les contrats de concession conclus entre l'État et les grands aéroports régionaux, il est inutile de mentionner qu'ADP constitue une exception, puisque cette société n'a pas de contrat de concession avec l'État. Cette mention pourrait en effet donner lieu, devant les tribunaux, à des interprétations qui ne seraient pas conformes à la volonté du Gouvernement ou du Parlement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 55.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, nos 114 et 152, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François Asensi, pour soutenir l'amendement n° 114.

**M. François Asensi.** Cet amendement vise à introduire la possibilité de réviser les contrats quinquennaux si un retournement de la conjoncture dans le transport aérien l'exige, pour assurer le bon accomplissement des missions de service public.

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir l'amendement n° 152.

**Mme Odile Saugues.** Nous savons tous combien le transport aérien est sensible aux fluctuations conjoncturelles, du fait du terrorisme, de certaines épidémies ou de difficultés d'approvisionnement en énergie. Nous ne pouvons prendre le risque, par une réflexion insuffisante sur le montant des redevances, d'affaiblir davantage ce secteur soumis à d'extrêmes variations.

Loin de moi l'idée de plaider pour les compagnies aériennes, mais je crois que le transport aérien mérite qu'on lui accorde une attention particulière, du fait de son caractère très sensible. Si nous voulons conserver cet outil précieux, il faut se réserver la possibilité de l'aider en cas de besoin. La révision de la modulation des redevances permettrait de le faire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Je comprends bien le souci exprimé par M. Asensi et Mme Saugues, mais la commission des affaires économiques a estimé que ces deux amendements étaient inutiles et dangereux.

Inutiles, car les contrats pluriannuels sont des contrats administratifs. Or la théorie de l'imprévision, conformément à une jurisprudence ancienne et toujours applicable du Conseil d'État, permet que ces contrats soient révisés.

Dangereux, car ils donneraient à penser, *a contrario*, que les contrats ne pourraient être révisés pour d'autres raisons.

**M. le président.** 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.** Cette disposition relève du champ contractuel plutôt que du champ législatif, mais je comprends les préoccupations de Mme Saugues.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 114.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 152.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 168 de M. Gonnot.

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

**M. le président.** 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.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** J'aimerais obtenir une précision. Si le I de l'article L. 224-2 – dont le dernier alinéa dispose que le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport – s'applique à Aéroports de Paris, comment cette disposition s'articulera-t-elle avec le II du même article, qui ne s'applique qu'à Aéroports de Paris et qui prévoit que les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels ? Que se passera-t-il si l'on constate, au cours de l'exécution du contrat conclu avec un opérateur, que le produit global des redevances excède le coût des services rendus ?

Il me semble que ce point mérite d'être clarifié, mais je reconnais que, contrairement à M. le rapporteur, je ne suis pas expert en cette matière.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Je crois que M. Brottes connaît la réponse. Ces contrats déterminent un niveau de redevances qui tient compte de prévisions de recettes – que les opérateurs, notamment les plateformes aériennes, apprécient sur la base de critères tels que le trafic, l'emport ou le nombre de décollages et d'atterrissages – et de dépenses qui, elles, sont plus aisément prévisibles, puisque les investissements sont programmés à long terme et que les coûts de fonctionnement peuvent être raisonnablement anticipés par le gestionnaire. Mais vous savez cela, monsieur Brottes.

**M. François Brottes.** Je sais en effet ce que sont des dépenses et des recettes prévisionnelles, monsieur le rapporteur. Ce n'était pas l'objet de ma question. Le dernier alinéa

du I de l'article L. 224-2 dispose que le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport, mais si, au cours de l'exécution du contrat pluriannuel, on constate qu'il l'excède, comment se fera l'ajustement ? Consentira-t-on un rabais lors de la négociation du contrat suivant ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** En somme, vous me demandez ce qui se passe en cas d'excédent. Les redevances peuvent effectivement augmenter ou diminuer. Par conséquent, des ajustements se feront exercice par exercice. Les contrats pluriannuels ont pour objectif d'anticiper les évolutions sur une période de cinq ans, au cours de laquelle les dépenses peuvent progresser très fortement en raison d'investissements très lourds, mais il faut étudier la situation chaque année. Bien entendu, les redevances qui sont réclamées à chaque compagnie peuvent être revues à la baisse si l'équilibre est rompu.

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues.

**Mme Odile Saugues.** Les compagnies aériennes souhaitent pouvoir programmer les redevances dans la durée – on le constate notamment lors de l'examen du budget annexe de l'aviation civile – mais, dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, leur montant doit tout de même être réajusté régulièrement. Sinon, nous risquons de voir apparaître des distorsions qui n'existaient pas jusqu'à présent.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Ces éléments figurent dans le texte. Les contrats ne prévoient pas le montant des redevances – tant d'euros pour tel avion, pour un atterrissage ou pour le balisage – mais des plafonds.

Par ailleurs, le dernier alinéa du II de l'article L. 224-2 dispose qu'en l'absence de contrat pluriannuel, les tarifs des redevances aéroportuaires « sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret ».

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 168.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 112.

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

**M. François Asensi.** Cet amendement a pour objet d'obliger l'autorité administrative à prononcer des sanctions pécuniaires si des manquements sont constatés. Ces sanctions ne doivent pas être facultatives mais impératives.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** 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 : cela relève du décret.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 112.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 8, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Je vous propose de marquer une courte pause dans nos travaux.

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-huit heures dix, est reprise à dix-huit heures quinze.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

### Article 9

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement de suppression, n° 81.

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

**M. François Asensi.** Cet amendement est défendu, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 81.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 115.

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

**M. François Asensi.** Je le retire, de même que l'amendement n° 116.

**M. le président.** Les amendements n°s 115 et 116 sont retirés.

Je mets aux voix l'article 9.

*(L'article 9 est adopté.)*

### Après l'article 9

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 180 de M. Ollier, portant article additionnel après l'article 9.

Cet amendement est-il défendu ?

**M. Serge Poignant.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission des affaires économiques a émis un avis favorable à cet amendement qui répond à nombre de préoccupations exprimées sur tous les bancs, y compris celui du Gouvernement, relatives aux problèmes d'environnement auxquels sont confrontés les riverains. Il vise à renforcer l'efficacité des moyens dont dispose la puissance publique pour limiter les nuisances aux abords des aéroports. Le président de la commission des affaires économiques propose de relever de 12 000 à 20 000 euros le plafond des amendes prononcées par l'ACNUSA en cas de manquement aux mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile pour lutter contre les nuisances sonores aéroportuaires. Cet amendement auquel le président Ollier tient beaucoup a été voté avec enthousiasme par la commission.

**M. le président.** 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.** Je ne suis pas opposé à cette proposition qui peut contribuer à renforcer l'efficacité du dispositif dissuasif mis en œuvre en vue de lutter contre les nuisances sonores aéroportuaires. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Je soutiens l'amendement de M. Ollier, d'autant plus que j'étais le rapporteur de la loi qui a fixé le montant de cette sanction. Le problème n'est pas tant d'engranger des recettes que d'améliorer le comportement des compagnies aériennes. Ce dispositif a montré ses limites, car les sanctions ont beau être toujours plus nombreuses et plus sévères, les règles ne sont toujours pas respectées, notamment entre minuit et cinq heures. Il me semble donc qu'il faudrait envisager des mesures plus radicales en ce qui concerne les infractions commises de nuit. Cela étant, la mesure que propose M. Ollier va dans le bon sens. Nous devons en mesurer les effets plus tard.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 180.

*(L'amendement est adopté.)*

### Article 10

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement de suppression, n° 82.

**M. François Asensi.** Il est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 82.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 56 et 153.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 56.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** L'article 10 du projet de loi ajoute au code de l'aviation civile un article L. 123-4 permettant l'immobilisation d'aéronefs en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ou des redevances de services de navigation aérienne. Il est proposé d'introduire la même disposition en cas de non-paiement des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA.

En effet, certaines amendes sont très difficiles à recouvrer, notamment lorsque l'auteur de l'infraction est une personne morale de droit étranger. À cet égard, il convient de noter que le montant des amendes infligées sur la période 2000-2004 a été de 6,1 millions d'euros avec un taux de recouvrement de 62,33 % seulement.

L'effectivité des sanctions et leur caractère dissuasif pourraient être renforcés par le pouvoir d'immobilisation des aéronefs des compagnies aériennes ne s'acquittant pas du montant des amendes. Ce type de mesure a montré son efficacité dans d'autres domaines.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour soutenir l'amendement n° 153.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Notre amendement étant identique, je n'ai rien à ajouter à l'argumentation que vient de développer M. de Courson.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** La commission des affaires économiques a émis un avis favorable à ces deux amendements qui complètent celui de M. Ollier que nous venons d'adopter. L'ACNUSA ne recouvre aujourd'hui que les deux tiers environ des amendes qu'elle prononce, car elle ne dispose pas des moyens juridiques permettant de poursuivre les compagnies étrangères dans les pays où elles ont leur siège.

La mesure d'immobilisation est radicale, mais sans doute nécessaire si l'on veut donner plus de poids aux sanctions prononcées par l'ACNUSA.

**M. le président.** 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 Gouvernement est favorable à cet amendement qui renforce l'autorité des décisions de l'ACNUSA.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 56 et 153.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 11

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement de suppression, n<sup>o</sup> 83.

**M. François Asensi.** Défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable, monsieur le président.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 83.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** L'article 11 dispose que les agents civils et militaires de l'État ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte de l'administration ont « accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel ». Est-il nécessaire de préciser l'usage professionnel, ce qui limite forcément le champ des investigations puisque certaines activités peuvent être pratiquées dans des lieux qui n'ont pas exclusivement cet usage ?

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** L'accès à des domiciles privés doit être clairement exclu. Certes, la présence de locaux de ce type est très rare sur les plates-

formes compte tenu des nuisances qu'entraîne l'activité aéroportuaire, mais il est tout de même nécessaire d'apporter cette précision si l'on veut éviter d'exposer les dispositions concernées au risque d'inconstitutionnalité.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 11.

*(L'article 11 est adopté.)*

#### Article 12

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement de suppression, n<sup>o</sup> 84.

**M. François Asensi.** Défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 84.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 172 de M. Gonnot.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel, monsieur le président.

**M. le président.** 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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 172.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 12, modifié par l'amendement n<sup>o</sup> 172.

*(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 13

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements de suppression, n<sup>os</sup> 85 et 154.

La parole est à M. François Asensi, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 85.

**M. François Asensi.** Cet amendement est défendu, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 154.

**M. François Brottes.** L'article 13 est un article de conséquence des dispositions qui organisent la privatisation progressive des aéroports. Par notre amendement de suppression, nous souhaitons signifier notre opposition à ce qui nous paraît constituer un renoncement majeur.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer, que je salue.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Le Gouvernement est également défavorable à ces amendements, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 85 et 154.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 13.

*(L'article 13 est adopté.)*

#### Article 14

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement de suppression, n<sup>o</sup> 86.

**M. François Asensi.** Défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 86.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 33.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel de la commission, auquel le Gouvernement est favorable.

Je le mets aux voix.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 14, modifié par l'amendement n<sup>o</sup> 33.

*(L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 15

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement de suppression, n<sup>o</sup> 87.

**M. François Asensi.** Défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 87.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 34.

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

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Cet amendement de précision garantit la neutralité fiscale complète du changement de statut d'ADP, y compris s'agissant de la TVA. Il me paraît important de le souligner, car les conséquences ne seront pas neutres.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 34.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 15, modifié par l'amendement n<sup>o</sup> 34.

*(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 15

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 94.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour le soutenir.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Les collectivités locales ont vocation à prendre des participations minoritaires au capital des sociétés concessionnaires des aéroports régionaux aux côtés de l'État et des chambres de commerce et d'industrie, et à être associées à leur gestion. Pour atteindre cet objectif, il faut être en mesure de disposer d'une certaine souplesse pour composer les organes sociaux de ces sociétés, afin que les collectivités locales puissent en toute hypothèse y bénéficier d'une représentation adéquate, ce que nous souhaitons tous.

À cet effet, le Gouvernement propose de ne pas appliquer aux futures sociétés aéroportuaires les dispositions de la loi du 26 juillet 1983 relative à la composition de leurs organes sociaux. Je rappelle que nous avons adopté la même solution pour les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous préciser en deux mots quelle sera la conséquence exacte de cet amendement ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Même si la participation des collectivités au capital des sociétés concessionnaires peut, *a priori*, exclure leur présence dans les organes sociaux, nous souhaitons avoir la faculté de conserver une représentation significative des collectivités locales dans les conseils d'administration.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 94.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements, n<sup>os</sup> 36, 57, 123, 9, deuxième rectification, 10 rectifié et 60 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

À l'exclusion de l'amendement n<sup>o</sup> 9, deuxième rectification, ils sont identiques.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 36.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Monsieur le président, si vous en êtes d'accord, je souhaiterais à la fois présenter l'amendement n<sup>o</sup> 36 de la commission, qui est identique aux amendements n<sup>os</sup> 57, 123, 10 rectifié et 60 rectifié, et exprimer sa position sur l'amendement n<sup>o</sup> 9, deuxième rectification, ainsi que sur les sous-amendements n<sup>os</sup> 17 et 181, deuxième rectification.

**M. le président.** Je vous en prie.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** L'ensemble de ces amendements et sous-amendements porte sur la question des amortissements de caducité des immobilisations de la concession. Pour clarifier ce dont nous parlons, je voudrais rappeler qu'au terme d'une concession, le concessionnaire rend à l'autorité concédante les biens correspondants. Pour le concessionnaire, ces biens n'ont donc plus de valeur comptable à l'expiration de la concession. Ils ne sont toutefois pas nécessairement amortis en application du droit commun à cette échéance. L'amortissement de caducité vient donc s'ajouter à l'amortissement de droit commun pour ramener à zéro, au terme de la concession, la valeur comptable des biens à rendre.

Le projet de loi permettant la prolongation des concessions, il est logique de permettre aux sociétés qui en bénéficieront de recalculer, sur la nouvelle durée de la concession, les amortissements de caducité et donc de reprendre les provisions qui ont été constituées de manière excessive. C'est l'objet de l'amendement n° 36 de la commission des affaires économiques et des quatre amendements identiques. Je rappelle d'ailleurs que la même disposition a été adoptée par la précédente majorité s'agissant des sociétés d'autoroute.

Un problème lié, mais distinct, est celui du traitement fiscal des reprises d'amortissement de caducité réalisées. Il y a là un vrai sujet parce que la reprise, qui se produira au moment de la prolongation, va créer un résultat exceptionnel significatif, et donc nécessiter le paiement d'un impôt très élevé. Le fait qu'un impôt soit payé sur ce résultat exceptionnel est tout à fait légitime puisque la constitution des provisions qui sont reprises a, dans le passé, permis de diminuer, à due concurrence, le résultat imposable, donc l'impôt. Par conséquent, il ne s'agit que d'une régularisation. C'est pourquoi la commission a rejeté l'amendement n° 9, deuxième rectification, qui prévoit une exonération fiscale complète de l'ensemble des opérations liées au transfert de la concession.

Un vrai problème de trésorerie peut toutefois apparaître pour les sociétés concernées. Il convient donc d'organiser l'étalement du paiement de cet impôt. C'est l'objet des deux sous-amendements n°s 117 et 181, deuxième rectification. Ces deux sous-amendements sont très similaires. Pour des raisons rédactionnelles, la commission a repoussé le sous-amendement n° 117. Le sous-amendement n° 181, deuxième rectification, nous est parvenu après la réunion de la commission prévue au titre de l'article 88 du règlement, et celle-ci ne l'a donc pas examiné. À titre personnel, j'y suis favorable car il est nécessaire de régler ce problème d'étalement fiscal.

**M. le président.** L'amendement n° 36 fait l'objet d'un sous-amendement n° 117.

La parole est à Mme Bernadette Païx, pour le soutenir.

**Mme Bernadette Païx.** Il s'agit de prévoir un report d'imposition sur une durée égale à la durée de vie des biens. L'impact financier à la charge des sociétés sera donc étalé dans le temps.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 57.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Nous nous sommes interrogés, en commission des finances, sur le traitement comptable et fiscal de l'allongement de la durée de concession. Prenons l'exemple de Nice, dont la concession se termine dans deux ans. De très gros investissements ayant

été réalisés pour la construction d'une nouvelle aérogare, la CCI a été comptablement obligée de les amortir sur la durée résiduelle, soit deux ans, alors que la durée normale pour une concession de quarante ans est de trente ans. Les amortissements exceptionnels, légaux et déductibles fiscalement, qui en résultent sont donc considérables.

Dès lors que les titulaires de la concession demanderont à bénéficier du nouveau dispositif et obtiendront une durée de concession de quarante ans, ils pourront amortir à nouveau sur trente ans. Un profit exceptionnel, correspondant à la récupération de la provision qu'ils ont passée, apparaîtra alors. Il s'agit de sommes énormes, concentrées cependant sur quelques CCI.

D'après les chiffres qui nous ont été fournis, cela porte sur 400 millions pour l'ensemble des douze plates-formes, dont 180 millions pour la seule CCI de Nice et 97 millions pour Marseille.

La commission des finances propose de régler ce problème en prévoyant un étalement dans le temps du paiement de ce surcroît d'impôt sur les sociétés puisque la régularisation va entraîner un tiers d'impôt en plus. Les délais que peut accorder l'administration fiscale ne peuvent cependant excéder deux à trois ans. Il en est ainsi, par exemple, pour les concessions autoroutières auxquelles il a été fait allusion. Or, dans le cas qui nous occupe, ces délais sont inadaptes.

C'est la raison pour laquelle nous avons présenté un sous-amendement n° 181, deuxième rectification, signé de M. Perruchot, qui prévoit que les CCI concernées paieront bien la reprise d'impôt sur les sociétés mais que celle-ci sera étalée dans le temps au fur et à mesure des amortissements des biens qui ont donné lieu à un amortissement de caducité.

Reprenons l'exemple de Nice : sur les 180 millions, presque 120 millions sont liés à la nouvelle aérogare. Ceux-ci sont susceptibles de donner lieu à 40 millions d'impôt. Eh bien, grâce à notre sous-amendement, cette somme pourra être étalée sur trente ans. Et je pourrais faire la même démonstration pour Marseille.

À ceux qui s'étonnent que nous soyons obligés de légiférer en la matière, je rappelle que jamais le ministre des finances ou l'administration fiscale ne pourraient accorder de tels délais.

Tel est l'objet de l'amendement et du sous-amendement de la commission des finances. Nous espérons que le Gouvernement y sera favorable et qu'il lèvera le gage, ce qui augmenterait la probabilité de parvenir à un vote conforme avec nos collègues du Sénat.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Poignant, pour soutenir l'amendement n° 123.

**M. Serge Poignant.** Je n'ai rien à ajouter s'agissant des amendements identiques. Après avoir entendu M. le rapporteur pour avis, j'ai cependant le sentiment que le sous-amendement de M. Perruchot répond mieux encore à nos préoccupations que celui de Mme Païx.

**M. le président.** Cela signifie-t-il que le sous-amendement n° 117 est retiré ?

**M. Serge Poignant.** Oui, monsieur le président. Et j'espère que le Gouvernement acceptera nos propositions.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 117 est retiré.

La parole est à M. Jérôme Rivière, pour soutenir l'amendement n° 9, deuxième rectification.

**M. Jérôme Rivière.** Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps mon amendement n° 10 rectifié.

**M. le président.** Je vous en prie.

**M. Jérôme Rivière.** Je voudrais expliquer la philosophie de l'amendement n° 9, deuxième rectification, que je vais pourtant retirer car il n'est pas constitutionnel. En effet, il contrevient au principe d'égalité devant l'impôt, la taxation de la reprise des amortissements de caducité étant impérative pour les sociétés aéroportuaires comme pour les autres. J'ai cependant déposé cet amendement pour souligner les difficultés que pourraient rencontrer les futures sociétés aéroportuaires à leur création. Et je souscris pleinement aux explications du rapporteur pour avis, car que font les services du ministre des finances, sinon procéder à l'étalement des impôts sur trois à cinq ans ?

L'une des raisons pour lesquelles les sociétés aéroportuaires ont été créées est leur capacité à se développer. Or, pour se développer, elles doivent emprunter et, pour emprunter, il leur faut un bon ratio dettes – fonds propres, ce qui est le cas actuellement puisqu'il est en général inférieur à un. Malheureusement, l'imposition qu'entraîne la reprise des amortissements de caducité fait baisser le niveau des fonds propres et augmente la dette de la société, ce qui la place dans une situation difficile. Il est donc nécessaire de légiférer afin d'étaler le paiement de leur dette fiscale sur une plus longue durée.

Pour toutes ces raisons, je vais retirer les amendements n°s 9, deuxième rectification, et 10 rectifié pour me rallier à l'amendement de la commission, sous-amendé par M. Perruchot.

**M. le président.** Les amendements n°s 9, deuxième rectification, et 10 rectifié sont retirés.

L'amendement n° 60 rectifié n'est pas défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les trois amendements identiques n°s 36, 57 et 123, et sur le sous-amendement n° 181, deuxième rectification ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Ces amendements abordent un point important du texte et les différents intervenants ont exposé avec clarté la question particulièrement complexe des amortissements de caducité et de leur reprise.

Comme l'a indiqué clairement Charles de Courson, l'amortissement de caducité se justifie par l'expiration prochaine des concessions avant que les immobilisations n'aient été amorties. Lors de la création des sociétés aéroportuaires, avec la prolongation des durées de concession, les amortissements de caducité ne se justifient plus. La question qui se pose est celle de leur reprise.

La reprise des amortissements a deux effets, dont l'un est favorable et l'autre moins. L'effet favorable est le renforcement des fonds propres. Comme l'a démontré Jérôme Rivière, les sociétés aéroportuaires ont besoin de présenter des bilans qui inspirent confiance. C'est le cas aujourd'hui ; leur actionariat inspire confiance, comme nous avons eu l'occasion de le dire au cours de ce débat. L'autre effet est que cette reprise entraîne le paiement d'un impôt, car elle constitue *a posteriori* une matière imposable pour l'impôt sur les sociétés du fait de la prolongation de la concession.

Les amendements que vous avez proposés sont très satisfaisants car ils apportent une réponse équitable, pragmatique et conforme aux grands principes du droit fiscal. Nous

ne pouvons pas, dans une telle matière, voter des innovations qui nous mettraient en porte-à-faux avec les grands principes du droit fiscal. La reprise des amortissements doit nécessairement être assortie du paiement de l'impôt.

Nous avons trouvé une solution qui nous permet d'étaler les conséquences de la reprise des amortissements pour les fonds propres – ce qui n'est pas forcément gênant – et pour le paiement de l'impôt en fonction de l'amortissement des biens concernés, qui s'échelonne comme si la concession n'avait pas cessé brutalement.

Concrètement, le Gouvernement est favorable aux amendements identiques n°s 36, 57 et 123 ainsi qu'au sous-amendement n° 181, deuxième rectification, qui les complète utilement. J'ajoute que je lève le gage.

**M. Charles de Courson, rapporteur pour avis.** Excellente nouvelle !

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 181, deuxième rectification, compte tenu de la suppression du gage.

*(Le sous-amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 36, 57 et 123, modifiés par le sous-amendement n° 181, deuxième rectification.

*(Ces amendements, ainsi modifiés, sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 35.

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement n° 95.

La parole est M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** C'est une mesure de coordination.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État pour présenter le sous-amendement n° 95.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Le Gouvernement souhaite restreindre le champ d'application de la dérogation à l'article L. 225-40 du code de commerce aux trois seules conventions prévues par le projet de loi. C'est l'objet du sous-amendement qui, je pense, est conforme à l'opinion du rapporteur.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 95.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 35, modifié par le sous-amendement n° 95.

*(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 16

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements de suppression, n°s 88 et 155.

**M. François Asensi.** L'amendement n° 88 est défendu.



**Mme Odile Saugues.** De même que l'amendement n° 155.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 88 et 155.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 37.

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

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

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 37.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 174 de M. Gonnot.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de précision.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 174.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 16, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Nous avons terminé la discussion des articles.

Je rappelle que la Conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi auront lieu le mardi 15 mars, après les questions au Gouvernement.

2

#### NOMINATION D'UN DÉPUTÉ EN MISSION TEMPORAIRE

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre m'informant de sa décision de charger M. Gérard Vignoble, député du Nord, d'une mission temporaire,

dans le cadre des dispositions de l'article L.O. 144 du code électoral, auprès de M. le ministre délégué au logement et à la ville.

3

#### ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

**M. le président.** Mardi 15 mars 2005, à neuf heures trente, première séance publique :

Discussion de la proposition de loi, n° 2145, de M. Jean-Claude Sandrier et plusieurs de ses collègues relative au droit à vivre dans la dignité :

Rapport, n° 2152, de M. Jean-Claude Sandrier, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

Fixation de l'ordre du jour.

À quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote, par scrutin public, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux aéroports ;

Discussion de trois propositions de résolution, n°s 2054, 2048 et 2096, de Mme Anne-Marie Comparini, de M. Jean-Marc Ayrault et de M. Léonce Deprez, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux services dans le marché intérieur :

Rapport, n° 2111, de M. Robert Lecou, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi, n° 2056, portant statut général des militaires :

Rapport, n° 2149, de M. Guy Tessier, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées ;

Discussion du projet de loi, n° 1549, modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer :

Rapport, n° 1658, de Mme Marguerite Lamour, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-huit heures cinquante-cinq.)*

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

JEAN PINCHOT

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la 2<sup>e</sup> séance

### du jeudi 10 mars 2005

#### SCRUTIN (n° 760)

*sur l'amendement n° 162 de M. Queyranne à l'article 7 du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux aéroports (prise en compte des investissements réalisés par les collectivités publiques lors de la constitution du capital initial de la société concessionnaire).*

Nombre de votants .....	<b>31</b>
Nombre de suffrages exprimés .....	<b>31</b>
Majorité absolue .....	<b>16</b>
Pour l'adoption .....	<b>8</b>
Contre .....	<b>23</b>

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### Groupe U.M.P. (362) :

*Contre* : 19 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

*Non-votant* : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

##### Groupe socialiste (149) :

*Pour* : 6 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

*Non-votant* : M. Jean **Le Garrec** (président de séance).

##### Groupe Union pour la démocratie française (31) :

*Contre* : 4 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

##### Groupe communistes et républicains (22) :

*Pour* : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

##### Non-inscrits (12).



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