



N° 1914

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 novembre 2004.

PROJET DE LOI

ADOpte PAR LE SENAT

relatif aux aéroports,

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

A

M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Renvoyé à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus
par les articles 30 et 31 du Règlement.)

*Le Sénat a adopté, en première lecture, le projet de loi, dont la teneur
suit :*

Voir les numéros :

Sénat : 452 (2003-2004), 49, 54 et T.A. 22 (2004-2005).

TITRE I^{ER}

**DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIÉTÉ
AÉROPORTS DE PARIS**

Article 1^{er}

L'établissement public Aéroports de Paris est transformé en société anonyme. Cette transformation n'emporte ni création d'une personne morale nouvelle, ni conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels.

Article 2

A l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice par l'Etat ou ses établissements publics de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire et dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'Etat, les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris et ceux du domaine public de l'Etat qui lui ont été remis en dotation ou qu'il est autorisé à occuper sont déclassés à la date de sa transformation en société. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Aéroports de Paris. Une convention passée avec l'Etat détermine les sommes restant dues à Aéroports de Paris en conséquence des investissements engagés par l'établissement public sur les biens repris par l'Etat et fixe les modalités de leur remboursement.

Article 3

I. – La société Aéroports de Paris et l'Etat concluent une convention à l'effet de prévoir les conditions dans lesquelles, en cas de fermeture à la circulation aérienne de tout ou partie d'un aéroport, Aéroports de Paris indemnise l'Etat en contrepartie de la valeur supplémentaire acquise par les immeubles qui lui ont été attribués en application des dispositions de l'article 2.

La convention, conclue pour une durée de soixante-dix ans au moins, détermine les modalités de calcul et de versement de cette indemnité, qui ne peut être inférieure à 70 % de la différence existant entre la valeur de ces immeubles à la date de leur attribution à Aéroports de Paris, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires, et leur valeur vénale, établie à la date de la fermeture à la circulation aérienne de l'aérodrome occupant les terrains.

Les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables à la convention qui est soumise à la seule approbation du conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

II. – L'indemnité versée par Aéroports de Paris est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

III. – Les dispositions du II de l'article 7 de la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social ne peuvent être mises en œuvre, le cas échéant, à l'égard de la société Aéroports de Paris, si la convention prévue au I du présent article n'a pas été conclue.

Article 4

Sous réserve des dispositions de l'article 2, l'ensemble des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de l'établissement public Aéroports de Paris, en France et hors de France, sont attribués de plein droit et sans formalité à la société Aéroports de Paris sans qu'il en résulte de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Aéroports de Paris, l'une de ses filiales ou les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les conventions temporaires d'occupation du domaine public restent soumises jusqu'à leur terme au régime précédemment applicable. La transformation en société anonyme n'affecte pas les actes administratifs pris par l'établissement public à l'égard des tiers.

Article 5

I. – Les statuts de la société Aéroports de Paris sont fixés par décret en Conseil d'Etat. Ils sont modifiés selon les règles applicables aux sociétés anonymes. Sauf stipulation contraire des statuts, la direction générale de la société est assurée par le président de son conseil d'administration.

II. – Le capital initial de la société est détenu intégralement par l'Etat. Les comptes du dernier exercice de l'établissement public Aéroports de Paris avant sa transformation résultant de l'article 1^{er} sont approuvés dans les conditions de droit commun par l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris.

III. – Nonobstant la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, les administrateurs élus en application du 3^o de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public restent en fonctions jusqu'au terme normal de leur mandat et dans les conditions prévues par ladite loi. Jusqu'à cette date, l'effectif du conseil d'administration de la société Aéroports de Paris reste fixé à vingt et un membres et le nombre des représentants de chacune des catégories définies aux 1^o, 2^o et 3^o de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée reste fixé à sept.

IV. – Les dispositions de l'article L. 225-24 du code de commerce s'appliquent en cas de vacance de postes d'administrateurs désignés par l'assemblée générale.

La transformation d'Aéroports de Paris en société n'affecte pas le mandat de ses commissaires aux comptes en cours à la date de ladite transformation.

Le premier alinéa de l'article L. 228-39 du code de commerce ne s'applique pas à la société Aéroports de Paris durant les exercices 2005 et 2006.

Article 6

Les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile sont ainsi rédigés :

« *Art. L. 251-1.* – La société Aéroports de Paris est régie par le présent code, par les dispositions du titre I^{er} de la loi n° du relative aux aéroports et par les dispositions législatives non contraires applicables aux sociétés commerciales.

« La majorité de son capital est détenue par l'Etat.

« *Art. L. 251-2.* – La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, ainsi que les aérodromes civils situés dans la région Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.

« La société Aéroports de Paris fournit, à des standards de qualité, de régularité et de continuité appropriés, un service aéroportuaire adapté aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public. Elle assure de manière transparente et non discriminatoire par des décisions constituant des actes administratifs l'accès des aéronefs, ainsi que des entreprises dont la présence est nécessaire aux activités de transport aérien, à ses installations aéroportuaires. Elle assure, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, une coordination de l'action des différents intervenants, quelle qu'en soit la nature, de manière à garantir le meilleur fonctionnement du service.

« Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.

« Ce cahier des charges définit également les modalités :

« - de la répartition des transporteurs aériens entre les différents aérodromes et entre les aérogares d'un même aérodrome, conformément au deuxième alinéa ;

« - du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat ;

« - du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à Aéroports de Paris au titre du deuxième alinéa ;

« - de l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières d'Aéroports de Paris ;

« - de l'accès de l'Etat, de ses établissements publics et des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire pour l'exercice de leurs missions et de leur pouvoir de contrôle sur Aéroports de Paris ;

« - du contrôle de l'Etat sur les contrats par lesquels Aéroports de Paris confie à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au troisième alinéa.

« Il détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.

« L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

« *Art. L. 251-3.* – Lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions.

« Le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application du premier alinéa, notamment les catégories de biens en cause.

« Est nul de plein droit tout acte de cession, apport ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.

« Les biens mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable. »

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX

Article 7

I. – Les dispositions du présent article sont applicables aux aérodromes civils de l'Etat d'intérêt national ou international, dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie et qui sont énumérés par un décret en Conseil d'Etat.

II. – L'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu majoritairement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent prendre des participations dans cette société. Un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant, la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder quarante ans, et met le contrat en conformité avec

les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret prévu au I du présent article.

L'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne sont pas applicables aux opérations réalisées selon les dispositions du présent II.

III. – Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition et notamment celles de la prise en charge par ce dernier des coûts salariaux correspondants.

Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouvel exploitant un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. A 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.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES AEROPORTS

Article 8 A (*nouveau*)

Après le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile, il est inséré un chapitre VIII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VIII

« *Commission de conciliation aéroportuaire*

« *Art. L. 228-1.* – I. – La Commission de conciliation aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de six ans par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

« II. – Elle se compose de :

« 1° Trois membres ou anciens membres issus respectivement du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes ;

« 2° Deux personnalités choisies en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile ;

« 3° Un membre de l'Assemblée nationale ;

« 4° Un membre du Sénat.

« III. – Le président est nommé parmi les membres ou anciens membres du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation ou de la Cour des comptes.

« IV. – Le mandat des membres de la Commission de conciliation aéroportuaire est renouvelable une fois.

« *Art. L. 228-2.* – Est déclaré démissionnaire d'office par le ministre tout membre qui n'a pas participé, sans motif valable, à trois séances consécutives. Tout membre de la commission doit informer le président des intérêts qu'il détient ou vient à acquérir dans le domaine du transport aérien et de l'aviation civile.

« En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

« *Art. L. 228-3.* – La Commission de conciliation aéroportuaire adresse au ministre chargé de l'aviation civile des avis motivés sur les programmes d'investissement et sur les projets d'évolution pluriannuelle des redevances proposés par les exploitants des aérodromes mentionnés à l'article L. 251-2 et à

l'article 7 de la loi n° du relative aux aéroports, dans le cadre de la conclusion des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2.

« Elle est saisie à la même fin par les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes et leurs organisations professionnelles.

« *Art. L. 228-4.* – La Commission de conciliation aéroportuaire peut être saisie par les exploitants d'aérodromes en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant par un usager des redevances aéroportuaires. 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. »

Article 8

Après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 224-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 224-2.* – I. – Les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

« Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis ainsi que, le cas échéant, de dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

« Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, diminuer leur encombrement, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

« Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

« II. – Pour la société Aéroports de Paris et pour les exploitants des aérodromes civils appartenant à l'Etat, les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans, conclus avec l'Etat, qui fixent pour la période considérée une évolution maximale en tenant compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent, le cas échéant, aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

« Faute pour un tel contrat d'être conclu, les tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret.

« III. – Un décret en Conseil d'Etat arrête les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes qui en relèvent, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs, ainsi que les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en la matière.

« L'autorité administrative peut prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant. »

Article 9

Après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 224-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 224-3.* – Sous réserve, pour ceux des aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1, l'exploitant d'un

aérodrome établi sur le domaine public peut percevoir des redevances domaniales auprès des tiers autorisés à occuper ou utiliser le domaine considéré au-delà des limites des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article L. 224-2 et du droit d'usage qui appartient à tous. Ces redevances peuvent tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine. Les taux de ces redevances peuvent être fixés par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention susmentionnée. »

Article 10

Après l'article L. 123-3 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 123-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 123-4.* – En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

« L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »

Article 11

Après l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 213-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 213-2-1.* – Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel. »

Article 12

Le titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

« CHAPITRE VI

« Services d'assistance en escale

« *Art. L. 216-1.* – Sur les aérodromes dont le trafic excède un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, les activités d'assistance en escale sont exercées par les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes et les entreprises agréés à cet effet. Le même décret précise les conditions qui leur sont imposées ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter leur nombre. »

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Les articles L. 251-4 à L. 251-6 et l'article L. 252-1 du code de l'aviation civile sont abrogés. Le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 et le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du même code sont supprimés.

Article 14

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés passés par l'établissement public Aéroports de Paris avant le 1^{er} janvier 2003, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans que leur signataire ait bénéficié d'une délégation régulièrement donnée et publiée.

Article 15

L'ensemble des opérations résultant de l'application du titre I^{er} est, sous réserve des dispositions des articles 2 et 3, réalisé à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'Etat, de ses agents ou de toute autre personne publique.

Article 16

Les dispositions du titre I^{er}, des articles 13 et 15, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris, entrent en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu au I de l'article 5.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 9 novembre 2004.

Le Président,

Signé : Christian PONCELET

Imprimé pour l'Assemblée nationale par JOUVE
11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS

Prix de vente : 0,75 €
ISBN : 2-11-118844-1
ISSN : 1240 – 8468

En vente au Kiosque de l'Assemblée nationale
4, rue Aristide Briand - 75007 Paris - Tél : 01 40 63 61 21

N° 1914 – Projet de loi adopté par le Sénat relatif aux aéroports