

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises

– Suite de l'examen des articles du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 1088) (*M. Roland Lescure, rapporteur général, Mmes Coralie Dubost et Marie Lebec, MM. Jean-Noël Barrot et Denis Sommer, rapporteurs thématiques*)..... 2

Jeudi

13 septembre 2018

Séance de 15 heures

Compte rendu n° 18

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence de
Mme Olivia Grégoire,
Présidente**



La commission a poursuivi l'examen des articles du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 1088) (M. Roland Lescure, rapporteur général, Mmes Coralie Dubost et Marie Lebec, MM. Jean-Noël Barrot et Denis Sommer, rapporteurs thématiques).

Mme la présidente Olivia Grégoire. Chers collègues, nous poursuivons l'examen en première lecture des articles du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises en présence de M. le ministre de l'économie et des finances.

Comme vous le savez, j'essaie de laisser s'exprimer une pluralité de positions mais compte tenu de l'ampleur du texte et de la volonté que vous avez exprimée d'être dans vos circonscriptions si ce n'est tout le week-end, du moins dimanche, je dois parfois interrompre les interventions au bout d'une minute. Nous avons traité ce matin de la Caisse des dépôts et consignations, sujet important qui a suscité des débats passionnants. Je me suis fixé un objectif ambitieux : j'aimerais que nous atteignions en fin d'après-midi l'article 44 en vue d'ouvrir la discussion sur un sujet qui nous intéresse tous, les privatisations, notamment celle d'Aéroports de Paris. Si nous n'y parvenons pas, je serai contrainte de vous demander de revenir dimanche. Je vous demande donc, par avance, d'excuser le rythme soutenu que je veux maintenir durant notre réunion.

Nous en venons à l'article 36.

Article 36 (article L. 518-16 du code monétaire et financier) : *Fixation par décret du versement annuel de la Caisse des dépôts à l'État*

La commission examine l'amendement CS259 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. L'article 36 prévoit que le versement de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) au budget de l'État sera désormais fixé par décret, autrement dit qu'il relèvera d'une décision unilatérale de l'exécutif. La commission de surveillance ne pourra rendre qu'un avis consultatif. Pour la première fois depuis la création de la Caisse, le pouvoir réglementaire s'arrogerait donc le droit de déterminer ce montant au mépris du statut de la CDC dont le législateur garantit l'autonomie.

Il n'est pas souhaitable, selon nous, que l'exécutif décide seul de ce versement. Cela met à mal le rôle du Parlement qui ne pourrait plus garantir l'autonomie de la Caisse dès lors que la ponction annuelle sur ses résultats dépendrait entièrement du pouvoir réglementaire.

M. Jean-Noël Barrot, rapporteur. Pourquoi l'État est-il en droit d'opérer un prélèvement sur la Caisse des dépôts ? Tout simplement parce qu'il lui a confié, dès son origine, certains monopoles, notamment la gestion des fonds déposés par les notaires. La contribution de la CDC au budget de l'État se compose de trois éléments : la contribution représentative de l'impôt sur les sociétés (CRIS), le prélèvement sur les résultats des fonds d'épargne et le prélèvement qui fait l'objet du présent article.

Il nous semble que le mécanisme prévu à l'article 36 permettra à la commission de surveillance de participer davantage aux débats qui entourent ce versement. Son montant était jusqu'à présent fixé à la suite d'une discussion entre le ministre de l'économie et des finances et le directeur général de la CDC, lequel avait la faculté de saisir pour avis la commission de surveillance. Il en aura désormais l'obligation.

J'ajoute que les mécanismes du versement sont calqués sur ceux du prélèvement sur les fonds d'épargne. Le changement ne sera donc pas si grand.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je ne vous cache pas, monsieur Peu, que je suis surpris par votre amendement. Vous entendez supprimer un article qui va vers plus de transparence et plus de contrôle, ce qui est contradictoire avec les autres amendements déposés par votre groupe. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CS2405 du rapporteur et CS1370 de M. Charles de Courson.

M. Jean-Noël Barrot, rapporteur. Il convient de garantir que la fixation par l'État du montant du versement ne se fasse pas au détriment de la solvabilité de la CDC ou la mette en difficulté d'un point de vue prudentiel. Nous souhaitons donc introduire un garde-fou à l'article 36.

M. Charles de Courson. L'amendement du rapporteur constitue un amendement de repli par rapport à mon amendement CS1370.

Si vous souhaitez renforcer la commission de surveillance, il faut lui donner des pouvoirs supplémentaires. Or l'un des premiers pouvoirs d'un organe équivalent à un conseil d'administration consiste à fixer le montant des dividendes. Il importe de la doter des instruments de son indépendance. On ne peut pas prélever sur la Caisse des dépôts plus qu'elle ne peut donner, au risque de mettre en danger sa solvabilité.

La solution la plus simple consisterait à remplacer « déterminée après avis de » par les mots « fixée par » la commission de surveillance.

M. Jean-Noël Barrot, rapporteur. L'amendement que je viens de défendre satisfait votre demande, d'autant que, parmi les nouvelles attributions de la commission de surveillance, figure la fixation des besoins en fonds propres.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable à l'amendement du rapporteur et défavorable à celui de M. de Courson. Dans tous les établissements publics, ce montant est fixé par décret. Il s'agit donc d'une règle habituelle. Dans les sociétés anonymes, le montant des dividendes est voté par l'assemblée générale des actionnaires, mais elle n'a pas d'existence pour la CDC.

Même s'il est certain que l'État ne prendrait pas de décisions de nature à remettre en cause la solvabilité de la Caisse, je ne vois aucune difficulté à ce que vous mettiez en place ce garde-fou.

M. Stéphane Peu. Il y a deux façons d'amender cet article : soit proposer de le supprimer comme je l'ai fait ; soit le rédiger de la manière qu'a proposée M. de Courson. Cela revient au même : il s'agit de redonner à la commission de surveillance le pouvoir de décider souverainement en matière de versement annuel à l'État. Je soutiens donc l'amendement de M. de Courson.

La commission adopte l'amendement CS2405.

En conséquence, les amendements CS1370 et CS260 tombent.

La commission adopte ensuite l'article 36 modifié.

Article 37 (article L. 518-24-1 [nouveau] du code monétaire et financier) : *Encadrement juridique des mandats de gestion de fonds par la Caisse des dépôts et consignations pour le compte de personnes publiques*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement CS261 de M. Stéphane Peu.

Elle adopte ensuite l'article 37 sans modification.

Article 38 (article L. 131-3 du code des juridictions financières) : *Coordination avec l'application de la comptabilité commerciale à la Caisse des dépôts et consignations*

Elle adopte l'article 38 sans modification.

Article 39 : *Entrée en vigueur des dispositions du projet de loi relatives à la Caisse des dépôts et consignations*

La commission est saisie de l'amendement CS2406 du rapporteur.

M. Jean-Noël Barrot, rapporteur. Cet amendement a pour effet de garantir que les dispositions relatives au renouvellement du cadre comptable et prudentiel entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2020 et non au lendemain de la promulgation de la loi, afin de préserver la continuité et la sécurité juridiques.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette l'amendement CS262 de M. Stéphane Peu.

Elle adopte ensuite l'article 39 modifié.

Après l'article 39

La commission examine l'amendement CS2157 de M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. La loi de 2014 relative à la consommation qu'avait défendue Benoît Hamon avait voulu mettre fin à la guerre des statuts dans le secteur de l'économie sociale et solidaire et avait privilégié l'agrément ESUS. Mais il y a encore des failles dans ce dispositif. Nous proposons que le financement participatif tienne compte non pas du statut des entreprises au sens large mais plutôt de leur qualité. Nous prévoyons donc d'élargir aux associations et mutuelles l'accès au financement participatif afin que tous les acteurs de l'économie sociale et solidaire puissent bénéficier de ce mode de financement.

Cela va dans le sens de la libération des énergies et devrait vous convenir, monsieur le ministre.

M. Jean-Noël Barrot, rapporteur. Les titres participatifs sont déjà ouverts aux sociétés coopératives, qu'elles exercent sous forme de société anonyme ou de société anonyme à responsabilité limitée, ainsi qu'aux coopératives agricoles et aux mutuelles. Votre souhait est donc dans une grande mesure satisfait, monsieur Potier.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable.

M. Dominique Potier. J'aimerais que mon souhait soit pleinement satisfait. Je maintiens donc mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, elle adopte ensuite l'amendement CS2019 de M. Daniel Labaronne.

Puis elle en vient à l'amendement CS1663 de M. Philippe Latombe.

M. Philippe Bolo. Mon collègue Philippe Latombe souhaiterait permettre aux entreprises de comprendre les motivations de refus par un établissement bancaire d'un financement à moyen terme, afin de les aider à améliorer leurs stratégies de recherche de financement.

M. Jean-Noël Barrot, rapporteur. Demande de retrait. Un accord de place, qui régit l'existence et le fonctionnement de la médiation du crédit, a été renouvelé le 16 juillet 2018. Il faudra veiller à ce qu'il soit bien respecté et, seulement si ce n'est pas le cas, légiférer.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je confirme les propos du rapporteur. Il est préférable de passer par cet accord conventionnel, qui a fait ses preuves, plutôt que par la voie législative. Je suggère donc également le retrait.

M. Philippe Bolo. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

Mme la présidente Olivia Grégoire. Mes chers collègues, nous avons achevé l'examen de la section 1 du chapitre II relative au financement des entreprises. Je remercie très chaleureusement le rapporteur Jean-Noël Barrot pour la qualité de ses travaux, sa bonne humeur et sa précision. (*Applaudissements.*)

Section 2 : Protéger les inventions et l'expérimentation de nos entreprises

Sous-section 1 : Protéger les inventions de nos entreprises

Mme la présidente Olivia Grégoire. Pour les articles 40 à 56, notre rapporteure thématique sera Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Nous abordons à présent les sections 2, 3 et 4 du chapitre II, qui viennent soutenir notre stratégie industrielle. Cette seconde partie du chapitre II présente une vision rénovée de l'État stratège. Nous en sommes convaincus, nous devons créer un environnement propice au développement des innovations, afin de permettre à nos entreprises de trouver leur place dans la mondialisation, mais aussi à notre territoire d'être attractif pour les investisseurs étrangers.

Aujourd'hui, nous disposons d'un système de recherche performant et d'un large écosystème d'acteurs. Mais nous devons encore amplifier les efforts en faveur de l'innovation dans nos entreprises et de leur valorisation économique et industrielle. C'est tout le sens des mesures qui seront examinées aux articles 40 à 43, qui portent sur : le renforcement du dispositif de propriété intellectuelle, tant pour les brevets que pour les certificats d'utilité, afin

de sécuriser les entreprises déposantes et d'encourager les TPME à mieux protéger leur innovation ; l'assouplissement du régime de chercheur-entrepreneur pour accroître les liens entre recherche publique et entreprises privées, et mieux valoriser les travaux et le savoir-faire des chercheurs par les entreprises et les start-up ; enfin, la libération des expérimentations, étape fondamentale pour préparer la mise sur le marché de solutions innovantes, ainsi que l'acculturation des usagers.

Favoriser l'innovation, c'est aussi nécessairement évoquer son financement et, à cette occasion, notre conception de la gestion du portefeuille de l'État. Avec le Grand plan d'investissement, doté de 53 milliards d'euros, et désormais le Fonds pour l'innovation de rupture de 10 milliards d'euros, nous faisons le choix d'un État investisseur et régulateur, et non plus seulement d'un État actionnaire rentier. C'est l'objectif de la politique actionnariale dynamique proposée aux articles 44 à 53, qui se donne les moyens de concentrer massivement des financements sur les innovations de rupture.

Soutenir les innovations dans le domaine de l'intelligence artificielle ou dans les nanotechnologies, c'est donner à notre pays une avance sur nos concurrents et repousser le risque d'être écartés des prochaines révolutions industrielles. Il est donc proposé de faire évoluer les participations de l'État au capital de trois sociétés, pour lesquelles elles n'apparaissent pas stratégiques et dont les outils de régulation permettront de répondre aux missions de contrôle strict du secteur par l'État. Il s'agit d'Aéroports de Paris, de la Française des jeux et d'ENGIE.

Enfin, nous sommes conscients de l'environnement concurrentiel international très dur dans lequel évoluent nos entreprises et des enjeux de sécurité économique pour notre pays. C'est pourquoi, lors de l'examen des articles 55 et 56, nous étudierons les dispositifs visant à renforcer le contrôle des investissements étrangers en France, ainsi que celui portant sur l'action spécifique de l'État au sein d'entreprises stratégiques.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, avec ces différents articles, nous vous proposons de travailler ensemble sur la future politique industrielle. Elle permettra à l'État de financer les entreprises de demain, tout en garantissant une meilleure protection des innovations et une meilleure régulation des secteurs stratégiques.

Avant l'article 40

La commission examine l'article CS1763 de M. Damien Adam.

M. Damien Adam. L'intitulé actuel de la section 2 ne reflète pas les ambitions portées dans la sous-section 2, à savoir encourager les expérimentations en matière de véhicules autonomes. En effet, il s'agit davantage de libérer les expérimentations, dans un cadre juridique sécurisé, que de les protéger. Elles ont vocation à nourrir nos connaissances sur le véhicule autonome, afin de préciser les enjeux de cette innovation et, à terme, de généraliser son utilisation. Nous proposons donc de rédiger ainsi l'intitulé de la section 2 : « Protéger les inventions et libérer l'expérimentation de nos entreprises ».

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission adopte l'amendement.

Article 40 (articles L. 515-1, L. 515-2 [nouveau], L. 611-2, L. 612-15 et L. 811-1 du code de la recherche) : *Modernisation du certificat d'utilité*

La commission en vient à l'amendement CS774 de M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Il est défendu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable sur cet amendement qui vise à la suppression de l'article 40. Le dispositif allonge la durée du certificat d'utilité, qui est un mécanisme attractif pour les TPME.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable. L'article 40 est important pour beaucoup d'entreprises. La durée actuelle du certificat d'utilité est trop courte. C'est pourquoi nous la faisons passer de six à dix ans.

M. Daniel Fasquelle. Vous commettez une erreur. Le certificat d'utilité est un sous-brevet. Nous risquons de voir se multiplier ces titres de propriété industrielle de médiocre qualité, ce qui pourrait léser et leurrer les déposants ainsi que ceux à qui on pourra les opposer. Je maintiens mon amendement, en attendant le débat dans l'hémicycle.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'examen de l'amendement CS263 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Les certificats d'utilité sont particulièrement adaptés aux inventions à cycle de vie court. Il y a donc un paradoxe à en allonger la durée. Le droit de la propriété intellectuelle a été pensé pour assurer un équilibre entre deux intérêts divergents : la garantie offerte aux inventeurs de jouir des fruits de leur invention et l'intérêt général du public. Passé un certain délai, l'invention tombe dans le domaine public. Je vois surtout dans cet article l'effet du *lobbying* d'une partie du secteur privé, au détriment de l'intérêt général. C'est pourquoi nous considérons qu'il faut maintenir l'équilibre actuel et conserver la durée de six ans.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Actuellement, les certificats d'utilité sont privilégiés pour les innovations à cycle de vie court. Mais porter leur durée à dix ans permettra de toucher un public d'entreprises plus important. Par ailleurs, cela nous permet une harmonisation avec la plupart des pays européens.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Cette durée de dix ans pour les certificats d'utilité est en effet celle que l'on constate dans la plupart des pays européens, notamment en Allemagne. Notre durée de six ans est donc pénalisante. C'est pourquoi je suis très attaché à un allongement de la durée de protection des certificats, qui sont plus employés et plus souples que les brevets.

M. Daniel Fasquelle. La comparaison avec l'Allemagne n'est pas pertinente, puisque la voie normale d'obtention du brevet y est beaucoup plus difficile qu'en France. Vous comparez des choses qui ne sont absolument pas comparables. Vous faites une erreur et allez créer une concurrence entre les certificats d'utilité et les brevets, alors qu'il existe actuellement une hiérarchie. Les certificats ont une durée de vie courte, des exigences moindres et assurent une protection moindre également, dans la mesure où les recherches n'ont pas été menées de façon aussi approfondie que pour le brevet. Vous allez déséquilibrer l'organisation française de protection des inventions.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je conteste formellement que ce soit une erreur. Au contraire, c'est une vraie avancée pour notre pays, qui s'inscrit dans un panorama global. En effet, nous allons, ultérieurement dans la loi, réformer l'adoption du brevet, en instaurant un contrôle d'inventivité sur le modèle allemand. M. Fasquelle a eu raison de rappeler que les procédures différaient entre nos deux pays. Mais,

étant donné que nous allons les aligner pour le brevet, il est bon de faire de même pour le certificat d'utilité.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CS1083 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Ce projet de loi vise à rendre le certificat d'utilité plus attractif, notamment en allongeant sa durée de protection. À cette fin, il paraît également pertinent d'accélérer la délivrance de ce titre, le plus souvent utilisé pour des inventions au cycle de vie court pour lesquelles les déposants ont intérêt à bénéficier rapidement d'une protection. C'est pourquoi cet amendement vise à assouplir les conditions de délivrance, en présumant l'existence d'une activité inventive, dans le cas d'une demande de certificat.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Alors que nous essayons d'accroître la protection fournie par le certificat d'utilité, afin de le rendre plus attractif pour les entreprises, une telle présomption l'affaiblirait. La procédure est suffisamment simple aujourd'hui : la simplifier encore n'accroîtrait pas le nombre de déposants.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Cet amendement ne permettrait pas d'accélérer la délivrance du certificat, mais conduirait à l'affaiblir. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Marc Zulesi. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CS1990 de M. Sylvain Waserman.

M. Philippe Bolo. Nous devons inciter les PME et les chercheurs à protéger leurs innovations. En effet, les PME françaises déposent deux fois moins de brevets que leurs homologues allemandes. L'amendement vise à créer une demande provisoire de brevet, *via* une procédure dématérialisée et simple. Cela dit, nous sommes conscients que le Conseil d'État a considéré, dans son avis sur le projet de loi, qu'il n'y avait pas lieu de passer par la voie législative. Aussi, monsieur le ministre, pourriez-vous satisfaire notre demande par voie réglementaire ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je vous suggère de retirer l'amendement. La procédure de demande provisoire de brevet existe déjà. Le déposant peut, dans un premier temps, faire une simple description de son invention, puis, dans un second temps, déposer les éléments de revendication. Par ailleurs, cela relève en effet du domaine réglementaire.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. C'est une excellente proposition, puisqu'elle permet de déposer un brevet de manière anticipée, sans risquer de se faire voler son invention par un concurrent, et que cela coûte moins cher. C'est absolument stratégique pour l'innovation en France. Cependant, selon l'avis du Conseil d'État, une telle mesure relève du décret et non pas d'un dispositif législatif. Je vous suggère donc de retirer cet amendement d'appel important, en échange de l'engagement du Gouvernement à mettre en œuvre la disposition dans un délai de six mois. J'ai déjà demandé à l'Institut national de la propriété industrielle (INPI) de travailler à la rédaction du décret.

M. Philippe Bolo. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement de précision CS653 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 40 modifié.

Après l'article 40

La commission examine ensuite l'amendement CS773 de M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. À l'heure où, dans le monde entier, la *blockchain* est adoptée par les États et les acteurs privés comme mode de preuve de l'existence et de la datation des éléments qui s'y trouvent enregistrés, la France, pionnière dans sa législation sous la dénomination de « *dispositif électronique d'enregistrement partagé* », doit, pour des motifs de sécurité juridique, en favoriser la réception par les acteurs économiques comme par les juridictions. Afin d'éviter de fastidieuses, inutiles, longues et coûteuses expertises judiciaires, lesquelles nuiraient à la rentabilité économique de ces registres numériques d'un genre nouveau, nous proposons l'adoption du présent article, ce qui constituerait un signal fort pour la communauté de ses utilisateurs et un facilitateur pour nos juridictions. Je ne comprends pas que ce sujet très important n'ait pas été traité dès l'abord dans le cadre du projet de loi. Nous avons cet après-midi l'occasion de réparer une telle lacune.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable, dans la mesure où cela relève moins de la loi que de l'usage. Il ne me paraît pas utile de détailler les moyens électroniques concernés.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. M. Fasquelle a raison de souligner l'importance de l'utilisation de la *blockchain* dans l'établissement de la preuve de l'inventivité d'un brevet ou de toute autre forme d'invention. Mais nous traitons bien cette question dans le projet de loi PACTE, puisque nous avons adopté hier des mesures permettant d'encadrer les levées de fonds par jetons, les ICO (*Initial coin offering*), et que nous serons l'un des premiers pays en Europe à avoir un cadre juridique protégeant ces levées de fonds qui utilisent la *blockchain*. Même si le terme n'apparaissait pas, c'est bien dans un tel cadre que nous nous inscrivons.

Par ailleurs, le code civil prévoit explicitement que la preuve de l'origine, de la date et de la nature des contributions intellectuelles peut être apportée par tout moyen, sans n'en mentionner aucun à dessein. La rédaction actuelle du code civil présentant l'avantage d'une plus grande souplesse et couvrant, par définition, la *blockchain* ou toute autre forme de preuve qui pourrait être mise à disposition, je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Daniel Fasquelle. C'est la preuve des faits qui se rapporte par tout moyen dans le code civil. S'agissant du reste, nous avons un système de preuves écrites relativement structuré et élaboré, qui s'est toujours adapté aux nouvelles techniques et aux nouvelles pratiques économiques. Je ne peux donc pas me satisfaire de votre réponse, monsieur le ministre. Vous avez dit que nous avons traité hier du sujet des monnaies électroniques. Soit ! Mais il n'englobe pas toute la question de la *blockchain*.

Quant à dire, madame la rapporteure, que cela relève de la coutume et des usages et n'a pas à être encadré par le droit, avouez que c'est très court comme réponse...

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CS1085 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement vise à permettre au déposant, sous conditions de revenus ou de ressources, de bénéficier d'un conseil en propriété industrielle commis d'office, à un tarif accessible. Cette disposition viendrait en complément des nombreux dispositifs d'accompagnement et de sensibilisation à la propriété industrielle qui existent déjà, sans toutefois répondre à l'obstacle du coût des prestations de conseil en propriété industrielle pour les petits déposants.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Retrait ou avis défavorable. Comme vous l'avez rappelé, il existe déjà plusieurs dispositifs d'aide et d'accompagnement. Qui plus est, un tel mécanisme serait complexe à mettre en œuvre.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je vous suggère également de retirer l'amendement. Si le problème soulevé est important, l'INPI a déjà mis en place une gamme efficace d'accompagnements, qui comprend une prise en charge financière des prestations de conseil en propriété industrielle.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CS776 de M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. L'objet de la présente proposition d'amendement est de clarifier, à droit constant, la question de la brevetabilité dans le domaine du numérique, pour renforcer l'écosystème numérique français, qui tire la croissance et porte la transition numérique de l'économie.

Il est avéré que les entrepreneurs français déposent moins de brevets que leurs concurrents étrangers, notamment allemands, américains, japonais, coréens et chinois. Cette situation est amplifiée dans le domaine du numérique, en raison d'une mauvaise compréhension des limites de la brevetabilité dans ce domaine, qui n'exclut pas les programmes d'ordinateur en tant que tels, c'est-à-dire des lignes de code, mais les procédés mis en œuvre par un ordinateur, pour reprendre la formulation consacrée par la doctrine et la jurisprudence.

Pour rendre le droit plus lisible et encourager les acteurs de l'innovation numérique à ne pas seulement subir les brevets détenus par leurs compétiteurs étrangers, mais à recourir de manière plus avisée aux brevets, cette clarification de l'article L. 611-10 du code de la propriété intellectuelle constitue une mesure de bon sens, autour de laquelle je suis certain que nous allons tous nous retrouver.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je crains, monsieur Fasquelle, que vous trouviez encore ma réponse un peu courte... La question de la brevetabilité des programmes d'ordinateur fait l'objet d'une harmonisation au niveau européen. Il ne paraît donc pas souhaitable que la France se lance dans une réglementation de son côté.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

M. Daniel Fasquelle. Lorsqu'il s'agit du glyphosate, la France dit qu'elle ira plus rapidement que l'Europe, qui a proposé un délai de cinq ans, quand le Gouvernement s'est engagé à en respecter un de trois ans. La position de la majorité est à géométrie variable, en fonction des sujets : parfois, il faut attendre l'Europe, parfois, la devancer. Cela n'est pas sérieux. Favoriser le développement de l'économie numérique étant une priorité, autant être

précurseurs. Mes amendements vont dans ce sens. Je ne comprends pas l'attitude fermée du Gouvernement sur ce sujet très technique. Accepter ces amendements, qui ne sont peut-être pas parfaits et que l'on pourrait retravailler, serait un beau geste à l'égard de l'opposition, mais permettrait surtout de conforter notre économie.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Le projet de loi ÉGALIM étant examiné en ce moment en séance, que ceux qui veulent parler de glyphosate n'hésitent pas à y aller !... Monsieur Fasquelle, vous l'avez dit, le sujet qui nous occupe est technique, important et en pleine évolution. Tout comme lors de l'examen des articles relatifs à la régulation des ICO, je plaide en faveur de la prudence. Parfois, être en avance, c'est bien, parfois, cela risque de nous priver de l'accès à un marché en pleine évolution.

M. Daniel Fasquelle. Je ne voulais pas entamer un débat sur le glyphosate, mais simplement faire une comparaison. En ce qui concerne la question de la brevetabilité dans le domaine du numérique, la France a du retard par rapport à beaucoup d'autres pays, qui ont su protéger leurs inventions, contrairement à nous. Au sein de la compétition internationale, les inventeurs français souffrent d'un handicap que je vous proposais de corriger.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CS1084 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement vise à permettre le dépôt conjoint d'une demande de certificat d'utilité et d'une demande de brevet sur une même invention, à l'instar de ce qui existe en Allemagne.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Demande de retrait. Le projet de loi va permettre de convertir le certificat d'utilité en brevet, tandis qu'il existe déjà la possibilité de convertir le brevet en certificat d'utilité. Par ailleurs, votre mesure conduirait à faire augmenter les redevances pour les déposants.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CS775 de M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Cet amendement vise à mettre fin à une insécurité juridique, liée à l'interprétation par les tribunaux de l'article L. 614-13 du code de la propriété intellectuelle.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Nous avons déjà eu, longuement, ce débat avec l'INPI et les conseils en propriété intellectuelle. Cette suppression conduirait à cumuler, pour une même invention, un brevet européen et un brevet français, ce qui ne va pas dans le sens de la simplification. Avis défavorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

M. Daniel Fasquelle. La réponse de la rapporteure ayant, cette fois, été un peu charpentée, je l'entends et retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

Mme la présidente Olivia Grégoire. Je rappelle que l'article 41 et les amendements après l'article 41 seront examinés demain, à partir de quinze heures, pour permettre à Mme la ministre Frédérique Vidal d'être présente, compte tenu de l'importance de la question des enseignants-chercheurs.

Article 42 : *Habilitation à créer par ordonnance une procédure d'opposition aux brevets d'invention*

La commission examine l'amendement CS672 de M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Le Gouvernement propose de créer un droit d'opposition aux brevets d'invention, alors qu'il existe déjà un droit d'opposition judiciaire. Les conditions dans lesquelles ce droit est créé me semblent dangereuses, dans la mesure où elles vont faire apparaître une instabilité et une insécurité autour des brevets français. L'amendement vise donc à supprimer l'article.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Si le brevet français n'est pas attractif, c'est notamment parce que, au moment de la délivrance d'un titre, l'INPI donne seulement un avis sur son degré d'inventivité, ce qui n'offre aucune garantie de sécurité. Aussi, plutôt que d'entrer directement dans une bataille juridique avec une entreprise, instaurer un droit d'opposition au niveau de l'INPI permettrait-il de favoriser la conciliation avec la personne qui attaque le brevet déposé.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable. Le droit d'opposition, qui permet à un tiers de déposer un recours administratif auprès de l'INPI, postérieurement à la délivrance d'un brevet d'invention, a le mérite d'être simple, rapide et peu coûteux. Il permet d'éviter un recours en justice, dans le cadre des litiges simples. Cela nous paraît une bonne formule.

M. Daniel Fasquelle. Je m'interroge vraiment sur ce que vous êtes en train de mettre en place. Vous allez multiplier les certificats d'utilité, dont nous connaissons la fragilité, et déstabiliser les brevets, dans la mesure où il ne sera même pas nécessaire de motiver l'intérêt général ou particulier que vous défendez dans votre recours au droit d'opposition. Cela me semble d'autant plus dangereux que, malheureusement, des entreprises utilisent parfois les procédures qui leur sont offertes pour déstabiliser d'autres entreprises. Ouvrir à ce point le droit d'opposition ne me semble pas raisonnable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Quasiment tous les pays européens ont mis en place cette procédure. Si nous avons du retard, en matière de dépôt de brevets, c'est parce que nos dispositifs sont trop complexes, trop coûteux, trop lourds et pas assez sécurisants pour les entreprises. Qui plus est, notre dispositif répond à une demande très forte des PME. Je ne partage pas les arguments de M. Fasquelle et estime que cette procédure de droit d'opposition est intéressante et utile.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CS624 de la rapporteure.

Elle examine ensuite l'amendement CS673 de M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. C'est la même argumentation. J'insiste sur le fait qu'il n'y aura pas à préciser l'intérêt à agir, ce qui fait courir un vrai risque d'abus.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Concernant l'intérêt à agir, dans le cas du dépôt d'un brevet, il s'agit d'occupation du domaine public. Tout le monde ayant un intérêt à agir, votre motif ne tient pas.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis que précédemment.

M. Daniel Fasquelle. Nous reviendrons sur la question de l'intérêt à agir. Je n'ai pas compris le lien avec l'occupation du domaine public. Normalement, celui qui a recours au droit d'opposition doit motiver la raison de son recours. Or, si n'importe qui peut exercer demain, sans avoir à justifier son intérêt à agir, un droit d'opposition pour contester n'importe quel brevet, c'est la voie ouverte au grand n'importe quoi.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je ne partage pas cette appréciation. Je pense que l'intérêt général est précisément que toute personne puisse contester le maintien de brevets, qui ne sont pas valables ou qui sont dénués de fondements juridiques, pour favoriser l'inventivité et les vrais brevets. L'intérêt général, c'est celui d'avoir des brevets de qualité. Par ailleurs, c'est la règle européenne, puisqu'aucun intérêt à agir n'est requis dans le cadre des procédures d'opposition à l'Office européen des brevets ou dans tous les autres pays européens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CS1672 de M. Philippe Latombe.

M. Philippe Bolo. L'amendement vise à encadrer l'ordonnance, afin de se prémunir contre toute prolifération de recours abusifs.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 42 modifié.

Après l'article 42

La commission examine l'amendement CS1011 de M. Sylvain Waserman.

M. Philippe Bolo. Il s'agit d'un amendement d'appel. En matière de délais de prescription des actions en nullité contre les brevets, la jurisprudence retient actuellement les dispositions du code de procédure civile et crée ainsi une insécurité juridique. Nous proposons, par cet amendement, que soient appliquées les dispositions du code de la propriété intellectuelle.

Mme Marie Lebec, rapporteure. C'est un amendement dont nous avons longuement discuté avec M. Waserman. La question fait l'objet de débats. En tout état de cause, il me paraît excessif de viser l'ensemble des titres de propriété intellectuelle. La question des brevets a été traitée dans l'ordonnance relative au brevet européen ; celle des marques le sera dans le cadre de la transposition de la directive relative aux marques. Demande de retrait.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Demande de retrait également. Le Gouvernement est en discussion avec les acteurs économiques concernés afin d'identifier toutes les évolutions législatives à apporter dans ce domaine. Nous ferons des propositions dans les deux mois à venir.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie des amendements identiques CS1832 de la rapporteure, CS1012 de M. Sylvain Waserman et CS1656 de M. Adrien Taquet.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Par l'amendement CS1832, nous proposons d'améliorer l'attractivité du brevet français en permettant à l'INPI d'exercer, lors du dépôt des brevets, un contrôle *a priori* et systématique du critère de l'activité inventive. Cette disposition entrerait en vigueur deux ans après la promulgation de la loi.

M. Philippe Bolo. L'amendement CS1012 a le même objet.

M. Jean-Marc Zulesi. Tout a été dit ! L'amendement CS1656 est défendu.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Il s'agit d'un changement majeur. Je rappelle en effet que, lorsque l'INPI a été créé, en 1965, aucun contrôle préalable de l'inventivité du brevet n'avait été prévu, ce qui affecte la qualité des brevets français. Il s'agit ici d'imposer, pour la première fois depuis 1965, un contrôle *a priori* de l'inventivité des brevets, afin d'améliorer leur qualité. Ce faisant, nous nous alignons sur les meilleures pratiques européennes. Ce sont donc des amendements dont je veux souligner l'importance. Avis favorable.

M. Daniel Fasquelle. Ces amendements vont dans la bonne direction ; je les soutiendrai.

La commission adopte ces amendements.

Avant l'article 43

Sous-section 2 : Protéger les expérimentations de nos entreprises

La commission examine l'amendement CS1825 de M. Damien Adam.

M. Damien Adam. En cohérence avec notre amendement déposé avant l'article 40, cet amendement tend à modifier le titre de la sous-section 2, en substituant au mot : « Protéger », le mot : « Libérer », qui me paraît davantage conforme aux objectifs de cette sous-section.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Article 43 (article 1^{er}, articles 1-1, 2-1 et 2-2 [nouveaux] de l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 ; article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Expérimentation des véhicules autonomes*

La commission examine l'amendement CS1667 de M. Adrien Taquet.

M. Damien Adam. Par cet amendement, nous proposons de mettre en avant l'autorisation de la circulation de véhicules autonomes à des fins expérimentales.

La rédaction que nous proposons correspond en effet davantage aux ambitions de la France en matière de véhicules autonomes et aux annonces politiques les concernant : il s'agit

de faire de notre pays un territoire d'expérimentation. Lors de la présentation, en mai 2018, des orientations stratégiques pour l'action publique en matière de développement des véhicules autonomes, il a été annoncé que l'objectif stratégique était de permettre la circulation, d'ici à 2020, de véhicules autonomes de niveau 3 – autonomie conditionnelle – et, d'ici à 2022, de véhicules autonomes de niveau 4 – autonomie élevée. Il est donc nécessaire de préparer cette autorisation de circulation dès maintenant en s'assurant de la sécurité de ces véhicules grâce à des expérimentations.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CS704 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement a pour objet de préciser la notion de « *conducteur situé à l'extérieur du véhicule* », en précisant que celui-ci est chargé de superviser l'expérimentation.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Il s'agit en effet de préciser, et c'est important, que la personne chargée de la supervision de l'expérimentation ne conduit pas, à proprement parler, le véhicule. Avis favorable.

M. Charles de Courson. La grande question que soulève le véhicule autonome est celle de la responsabilité en cas d'accident. Qui est responsable ? Est-ce la personne qui se trouve dans la voiture ? Elle ne fait rien. Est-ce le concepteur du système ? Pourriez-vous nous apporter des précisions sur ce point ?

Mme la présidente Olivia Grégoire. Nous allons y venir dans quelques instants, monsieur de Courson. Mais M. le ministre va vous répondre.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Si le système automatique est désactivé, la personne se trouvant dans le véhicule sera considérée comme responsable. S'il est activé et que cette personne a été prévenue en temps utile, elle ne le sera pas.

M. Charles de Courson. Qui sera responsable, dans ce cas ?

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. L'opérateur du système ou, pour être très précis, le titulaire de l'autorisation de circulation du véhicule autonome. Dès lors qu'il aura choisi le système qui a été activé, il décharge de sa responsabilité la personne qui surveille l'expérimentation.

La commission adopte l'amendement.

La commission en vient à l'examen de l'amendement CS1676 de M. Adrien Taquet, qui fait l'objet d'un sous-amendement CS2366 de la rapporteure.

M. Jean-Marc Zulesi. L'amendement vise à préciser que la reprise de contrôle à l'extérieur du véhicule est destinée à gérer les incidents et les situations dans lesquelles une immobilisation ou un déplacement en urgence du véhicule s'imposent.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable, sous réserve de l'adoption de l'amendement CS2366, qui tend à ajouter la précision suivante : le conducteur situé à l'extérieur du véhicule doit être en mesure de prendre le contrôle de celui-ci afin de mettre en sécurité, non seulement le véhicule et ses occupants, mais aussi les usagers de la route

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable à l'amendement ainsi sous-amendé.

La commission adopte le sous-amendement.

Puis elle adopte l'amendement sous-amendé.

Elle examine ensuite l'amendement CS749 de M. Didier Baichère.

M. Didier Baichère. Il s'agit de simplifier et d'encourager les expérimentations de véhicules autonomes en prévoyant qu'une expérimentation autorisée dans un territoire donné bénéficiera d'une procédure accélérée pour la délivrance de son autorisation si son opérateur veut la reproduire de manière similaire dans un autre territoire.

Mme Marie Lebec, rapporteure. C'est un point dont nous avons longuement débattu, M. Baichère et moi. En fait, on considère que, si l'expérimentation a déjà été menée, les services délivreront rapidement l'autorisation. Au demeurant, il est assez rare qu'une expérimentation ayant déjà eu lieu soit renouvelée de manière identique sur un autre territoire. Demande de retrait, donc.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Demande de retrait également.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CS1683 de M. Adrien Taquet.

M. Damien Adam. L'article 43 tend à réserver la possibilité d'utiliser les voies affectées aux transports collectifs aux seules expérimentations concernant un service de transport public de personnes. Afin de limiter cette restriction et de permettre d'adapter les expérimentations aux spécificités de chaque territoire, nous proposons de laisser à l'autorité de police – c'est-à-dire, dans la majorité des cas, au gestionnaire de la voirie – la possibilité d'autoriser une expérimentation sur les voies réservées aux transports collectifs pour tout service. Le gestionnaire de la voirie semble en effet l'acteur le mieux à même de juger de la pertinence d'une telle autorisation, sans risquer de compromettre la bonne circulation sur ces voies. Il serait, en outre, possible d'autoriser des services comme le transport privé de personnes ou le transport de marchandises à emprunter les voies réservées aux transports collectifs.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CS1713 de M. Adrien Taquet.

M. Jean-Marc Zulesi. Il s'agit de s'assurer que le système de délégation de conduite informe en temps réel le conducteur de son état de fonctionnement. En effet, cette précision

ne figure pas à l'alinéa 8. Or, cette information est essentielle, en particulier pour définir la responsabilité du conducteur dans le cadre d'une expérimentation.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CS709 de la rapporteure et CS1388 de M. Emmanuel Maquet.

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'amendement CS709 tend à préciser que, lorsque le système de délégation de conduite demande au conducteur de reprendre la main, la responsabilité de celui-ci n'est engagée qu'après le temps nécessaire à la reprise en main du véhicule, et non de manière immédiate, comme le texte actuel le laisse entendre.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

M. Daniel Fasquelle. L'amendement CS1388 a le même objet. Nous convergeons enfin, Mme la rapporteure et moi, et je ne peux que m'en féliciter. Bien entendu, je ne doute pas que le Gouvernement préférera son amendement au mien, mais je suis tout à fait prêt à retirer celui-ci et à me rallier au sien, l'essentiel étant le résultat.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je salue le sens de l'intérêt général de M. Fasquelle. Je suis également favorable à son amendement. Je propose donc que l'on adopte un amendement conjoint qui emportera l'adhésion de tous, me semble-t-il.

M. Roland Lescure, rapporteur général. D'un point de vue légistique, c'est délicat, monsieur le ministre. Je suggère donc, soit que l'on dépose un nouvel amendement en séance publique, soit que l'on adopte celui de Mme la rapporteure en mentionnant qu'il fait l'unanimité.

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'amendement CS1388 va en effet dans le même sens que le mien. Tous deux tendent à préciser que la responsabilité du conducteur ne s'applique qu'une fois que celui-ci a repris en main le contrôle du véhicule, à la différence près que le mien ajoute qu'il convient de prévoir le délai dans lequel le conducteur reprend la main.

M. Daniel Fasquelle. Je vous propose que nous retirions les deux amendements et que Mme Lebec redépose le sien, cosigné par moi, si elle l'accepte, en séance publique.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Vous lisez dans nos pensées, monsieur Fasquelle. (*Sourires.*)

Ces amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CS1618 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Il me semble important de préciser que toute expérimentation d'un véhicule à délégation partielle ou totale de conduite doit utiliser un système d'enregistrement audiovisuel. En effet, l'article 11 du décret du 28 mars 2018 précise que les véhicules sont équipés d'un tel dispositif permettant de déterminer à tout instant si le

véhicule a circulé en mode de délégation partielle ou totale de conduite, les données enregistrées étant automatiquement et régulièrement effacées.

Notre amendement permettrait de sauvegarder les enregistrements et de compléter le bilan prévu à l'article 14 du même décret puisqu'il serait possible de visionner, par exemple, des extraits de l'expérimentation. Au reste, une large majorité des expérimentations sont déjà dotées d'un système d'enregistrement. Il s'agit donc de généraliser cette méthode.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Ainsi que vous l'avez vous-même indiqué, le décret du 28 mars 2018 impose déjà aux expérimentateurs d'enregistrer certaines données liées à l'expérimentation. Par ailleurs, il ne faudrait pas que le dispositif d'enregistrement soit trop contraignant car cela freinerait le développement des expérimentations. Demande de retrait, donc.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis que la rapporteure.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement rédactionnel CS621 de la rapporteure.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CS1693 de M. Adrien Taquet.

M. Damien Pichereau. Cet amendement vise à assurer une parfaite information des usagers de la voirie sur l'autorisation de l'expérimentation par les pouvoirs publics. Cette mesure est de nature à renforcer la confiance des Français et la transparence des expérimentations.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Favorable.

M. Charles de Courson. Si mon information est exacte, l'assurabilité des véhicules autonomes fait actuellement l'objet de grands débats, notamment au niveau communautaire. Pourrions-nous être éclairés sur ce point ? Peut-être cet amendement pourrait-il comporter un paragraphe précisant ce qu'il en est de l'assurabilité des véhicules autonomes : qui est responsable de quoi ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'article 43 a pour unique objet de fixer le cadre de l'expérimentation. La question que vous évoquez, dont nous avons discuté avec les assureurs, concerne davantage l'usage et se posera lors du déploiement commercial des véhicules. Elle sera donc abordée dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

M. Charles de Courson. En l'état actuel des choses, les entreprises qui vont expérimenter le véhicule autonome peuvent-elles s'assurer ou sont-elles leur propre assureur ?

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Il incombe aux titulaires de l'expérimentation de s'assurer. Or il s'agit d'entreprises réputées : transporteurs – Transdev –, constructeurs automobiles – PSA –, équipementiers – Valeo... Elles trouvent

donc actuellement à s'assurer. En revanche, après l'expérimentation, ce sera en effet une véritable question.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 43 modifié.

Après l'article 43

La commission est saisie de l'amendement CS792 de Mme Célia de Lavergne.

Mme Célia de Lavergne. Dans le cadre de la libération des expérimentations, il est indispensable, compte tenu de l'enjeu majeur que constitue la transition énergétique, de tester des dispositifs qui permettent un meilleur pilotage des besoins énergétiques à l'échelle nationale et la promotion de systèmes d'approvisionnement décentralisé plus performants.

En France, l'autoconsommation se développe, puisqu'on dénombrait, fin 2017, 20 000 autoconsommateurs et qu'on estime à 350 000 le nombre potentiel d'installations photovoltaïques individuelles. L'autoconsommation peut également se faire de manière collective, en utilisant plusieurs installations reliées entre elles.

Cet amendement résulte de la conjonction de deux opportunités offertes, l'une, par le plan Place au soleil du ministère de la transition écologique et solidaire, qui vise à développer et à tester des opérations d'autoconsommation collective, l'autre par un projet inédit d'autoconsommation en milieu rural, à Saint-Julien-en-Quint, dans la Drôme, soutenu par l'association ACOPREV. Il tend donc à modifier la définition du périmètre de l'autoconsommation collective afin de permettre à des installations locales, mais plus étendues qu'actuellement, d'être qualifiées de consommation collective, et ce pour une durée de cinq ans.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis d'autant plus favorable qu'une telle mesure nous permettrait d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés en matière d'énergies renouvelables.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CS73 et CS74 de M. Sébastien Leclerc.

M. Daniel Fasquelle. Défendus.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Défavorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Défavorable.

La commission rejette successivement les deux amendements.

Elle en vient à l'examen des amendements CS1788 et CS1789 de M. M'Jid El Guerrab.

M. M'Jid El Guerrab. Les établissements dispensant, à titre onéreux, l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière doivent, pour être autorisés à exercer leurs fonctions, disposer d'un agrément préfectoral.

L'amendement CS1788 vise à préciser que cet agrément a une portée nationale. Ce point fait en effet l'objet, en raison de l'imprécision de la loi, d'interprétations divergentes de la part des tribunaux. Ainsi, dans sa décision du 31 mai 2016, le tribunal de grande instance de Paris a interdit à une plateforme de permis de conduire en ligne d'exercer l'enseignement de la conduite de véhicules à moteur hors de la ville de Paris, au motif que « *l'agrément préfectoral pour les auto-écoles est valable dans un cadre départemental uniquement, et non au niveau national* ». Cependant, dans un arrêt du 29 juillet 2016, la Cour d'appel de Paris a infirmé ce jugement. Afin de supprimer toute ambiguïté, il est proposé de confirmer la portée nationale de l'agrément préfectoral délivré aux établissements dispensant, à titre onéreux, l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière.

Par ailleurs, un label « *Qualité des formations au sein des écoles de conduite* » a été instauré par l'arrêté du 26 février 2018. Parmi les six critères retenus figurent l'identification précise des objectifs de la formation et son adaptation au public formé ainsi que l'adaptation des dispositifs d'accueil, de suivi pédagogique et d'évaluation aux publics de stagiaires. Toutefois, un autre de ces critères est la nécessité de proposer des cours en présentiel, de sorte que ce label n'est pas accessible aux plateformes de permis de conduire en ligne, qui délivrent pourtant une formation de qualité, particulièrement adaptée aux contraintes actuelles. Or, seuls les titulaires de ce label pourront prétendre aux financements de l'État ou des Organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA) et proposer des formations post-permis de conduire.

L'un des objectifs de la loi Macron de 2015 était de permettre à des plateformes en ligne de former à la conduite. Aussi l'amendement CS1789 vise-t-il à pérenniser cet objectif en garantissant l'équité entre les auto-écoles traditionnelles et les plateformes de permis de conduire en ligne. De fait, l'« uberisation » du permis de conduire permettrait de faire baisser substantiellement son coût.

Mme Marie Lebec, rapporteure. En ce qui concerne l'amendement CS1788, il est vrai que, pour certaines juridictions, l'agrément préfectoral est de portée nationale alors que, pour d'autres, celle-ci est strictement départementale. S'agissant de l'amendement CS1789, il conviendrait de modifier l'arrêté du 26 février 2018, qui définit les critères du label. Je vous propose de retirer ces amendements et d'attendre les conclusions de la mission d'évaluation de la loi Macron, qui est en cours.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je partage votre analyse, monsieur El Guerrab : le permis de conduire est trop cher, trop difficile à obtenir et les délais sont trop longs. C'est pourquoi nous avons confié une mission à Françoise Dumas, députée du Gard, et à Stanislas Guerini, député de Paris, pour qu'ils nous fassent des propositions sur le sujet. Je vous suggère donc de retirer vos amendements et de soumettre vos propositions à ceux de vos collègues qui sont chargés de cette mission.

M. M'Jid El Guerrab. Je vais retirer mes amendements et je me mettrai à la disposition de la mission. Le sujet est important. Les frais nécessaires à l'obtention du permis de conduire sont actuellement très élevés pour les jeunes.

Ces amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CS1897 de M. Philippe Bolo.

M. Philippe Bolo. Certains dysfonctionnements de l'articulation entre les administrations et les entreprises nuisent au développement de celles-ci. Je m'explique. Le

dispositif « Alim'confiance » permet à nos restaurateurs d'obtenir, grâce à de bonnes pratiques sanitaires, un label qui les met en valeur et leur permet de développer leur activité. L'accès à ce label repose sur un contrôle sanitaire réalisé par les services vétérinaires de l'administration. Toutefois, ceux-ci ne sont pas assez nombreux, si bien que le développement du label est freiné et que les possibilités, pour les restaurateurs, d'accroître leur activité en profitant de cette opération marketing, sont considérablement limitées. Or, des laboratoires privés peuvent effectuer les mêmes analyses et sont, du reste, mandatés par l'administration pour réaliser d'autres contrôles sanitaires.

Nous proposons donc de confier, à titre expérimental, pour une période de trois ans, les contrôles Alim'confiance aux laboratoires privés. Une telle mesure permettrait aux services vétérinaires de l'administration d'être libérés de cette tâche, et donc effectuer d'autres missions pour lesquels ils ne sont pas assez nombreux, aux restaurateurs de développer ce label, et aux laboratoires d'accroître leur activité et l'innovation.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je comprends votre objectif et je suis plutôt favorable à votre amendement. Néanmoins, je vous propose de le retirer afin que nous y retravaillions avec le Gouvernement en vue de la séance publique.

L'amendement est retiré.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Le point est très sensible, puisqu'il s'agit des contrôles sanitaires effectués dans les restaurants. Je suis prêt, comme l'a indiqué Mme Lebec, à travailler sur ce sujet avec la Direction générale de l'alimentation (DGAL) et la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), mais je doute que nous soyons prêts pour la séance publique.

La commission examine l'amendement CS1724 de M. Adrien Taquet.

Mme Christine Hennion. Cet amendement vise à permettre aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale d'expérimenter le recours à une entreprise prestataire, dans le cadre d'un marché public, pour la réalisation des opérations de recensement de la population. À ce jour, ces enquêtes sont effectuées par des agents de ces collectivités ou recrutés par elles à cette fin. Or, celles-ci éprouvent de plus en plus de difficultés pour y parvenir. Cette expérimentation porterait sur les campagnes de recensement de la population des années 2020 et 2021 et concernerait un nombre limité de communes volontaires.

Le recours à une prestation externe ne modifierait pas les responsabilités de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). J'ajoute que, parmi les entreprises prestataires susceptibles de participer à cette expérimentation figure La Poste, qui est à l'origine de la proposition.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Favorable. C'est une proposition intéressante. L'expérimentation mérite d'être réalisée.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis très favorable. La Poste est en effet à l'origine de cette démarche, et les postiers sont très intéressés par cette diversification de leurs activités. Bien entendu, nous sommes dans le cadre d'un service d'intérêt général.

La commission adopte l'amendement.

La commission examine l'amendement CS1741 de M. Adrien Taquet.

M. François Jolivet. Il s'agit, à titre expérimental, pour une durée de trois ans et sur le territoire de la région Provence-Alpes-Côte d'azur, d'abaisser la durée du bail à réhabilitation de douze ans à six ans.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis : l'expérimentation est intéressante.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CS1829 de Mme la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement vise, à titre expérimental, à permettre aux PME ayant un centre de recherche en France métropolitaine de déroger aux dispositions de la loi sur la biodiversité, qui impose des obligations lourdes de déclaration ou de demande d'autorisation, pour développer leurs activités de recherche et de développement sur les micro-organismes. Ces micro-organismes peuvent avoir un intérêt alimentaire, à l'image des micro-algues, exploitées industriellement pour leur composition nutritionnelle.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

M. Dominique Potier. Une étude d'impact a-t-elle été réalisée sur un sujet aussi important et sensible ? Si ce n'était pas le cas, nous réserverions notre vote.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Ce projet a été retenu dans le cadre de l'appel à projets lancé par France expérimentation concernant les dérogations de nature législative et, à ce titre, inséré dans la sous-section 2 « Protéger les expérimentations de nos entreprises » du projet de loi. Il s'agit d'assouplir sur le territoire métropolitain les conditions entourant le développement des activités de R&D sur les micro-organismes et de mesurer l'impact d'une telle mesure. Est-ce clair ?

M. Dominique Potier. J'aimerais vous faire plaisir, madame la rapporteure, mais il me faudrait expliquer à mes collègues que j'ai voté en faveur d'une expérimentation ayant pour objet d'explorer les conséquences d'une dérogation à des restrictions apportées par prudence, il y a quelques mois, dans une loi ayant fait l'objet d'une étude d'impact... Ce sont des sujets qui méritent d'être éclairés ; il faut en mesurer les conséquences de façon plus explicite. Je vous rejoindrai peut-être en séance, mais je veux, pour le moment, faire preuve de prudence.

M. Charles de Courson. Connaît-on la position du « jeune » ministre en charge de l'environnement ?

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Par définition, dans la mesure où il s'agit d'une expérimentation, il ne peut y avoir d'étude d'impact avant. Par ailleurs, il semble exister une confusion sur l'objet de cette expérimentation. Il s'agit de levures, produit assez courant et qui fait déjà l'objet de beaucoup de facilités dans les autres pays européens, et non d'organismes très rares.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Olivia Grégoire. Je vous propose que nous prenions une pause après avoir examiné l'amendement portant article additionnel avant l'article 44. Nous aborderons l'article 44 aux alentours de dix-sept heures. Nous disposerons ainsi de trois heures pour débattre, de façon apaisée et approfondie, de cet article majeur.

Section 3 : Faire évoluer le capital et la gouvernance des entreprises publiques et financer l'innovation de rupture

Avant l'article 44

La commission est saisie d'un amendement CS2158 de M. Dominique Potier.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Le projet de loi PACTE prépare une cession massive de capital de l'État dans plusieurs entreprises stratégiques, afin de financer le fonds pour l'innovation de rupture. Ce fonds, financé selon nos informations à hauteur de 250 à 300 millions d'euros par la valorisation du capital généré par ces cessions, pourrait être financé tout aussi bien par un fléchage des dividendes perçus par l'État au titre du capital qu'il détient au sein de ces entreprises. De ce fait, il n'y a pas de justification économique à un tel mécanisme, qui entraîne la perte de contrôle des sociétés considérées.

Par cet amendement, nous souhaitons appeler votre attention sur certaines infrastructures, notamment de transport ou d'énergie, qui revêtent un caractère stratégique pour la nation. Il convient que l'État y dispose d'une participation majoritaire ou, *a minima*, d'une participation permettant une minorité de blocage. Les exemples sont nombreux, mais je voulais appeler l'attention de la rapporteure et du ministre, avec lequel j'ai évoqué déjà à plusieurs reprises ce sujet, sur la question de l'hydroélectricité, un enjeu majeur pour notre pays et pour la réussite de la transition énergétique. Une maîtrise publique est nécessaire pour assurer à la fois le contrôle de cet équilibre du système électrique mais aussi la sûreté des installations, la sécurité des populations et la garantie sur les usages de l'eau.

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'État est-il meilleur gestionnaire et régulateur lorsqu'il est au capital des entreprises ou lorsqu'il met en œuvre des mesures permettant d'assurer le contrôle et la régulation ? C'est la question à laquelle répondent les articles 40 à 53. Vous constaterez que nous prenons toutes les mesures nécessaires pour que l'État reste présent au sein de ces entreprises, qu'il puisse agir comme un régulateur, sans pour autant être au capital de la société. Avis défavorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je propose que nous débattions des choix stratégiques de l'État après la pause. Ne lançons pas le débat sur nos choix en matière de cessions d'actifs maintenant !

M. Dominique Potier. Boris Vallaud participera à ce débat au nom du groupe socialistes et apparenté, mais puisque vous avez appelé l'amendement portant article additionnel avant l'article 44, j'irai au bout de la démonstration.

Plutôt que de présenter simplement des amendements de suppression, nous voulions mener une réflexion politique de fond. Madame la rapporteure, vous posez le principe que l'État peut être gestionnaire en étant moins présent dans le capital. Nous posons deux questions pour ouvrir le débat. Elles appellent des clivages qui dépassent largement les identités politiques ; pour notre part, nous abordons le sujet des privatisations sans *a priori* idéologique et culturel – nous y avons parfois procédé lorsque nous étions au pouvoir.

À quoi cela sert-il de céder des actifs qui rapportent plus en dividendes lorsqu'ils sont propriété de l'État que le placement du produit de leur vente ? Autrement dit, lorsque vous avez 100 et que cela produit 10, quel est l'intérêt de vendre 100 pour avoir un rapport de 5 ? Je ne connais personne qui puisse justifier un tel calcul.

Quelle est la nature des éléments cédés ? Nous aimerions disposer d'une liste de ce qui est cessible et de ce qui est incessible. Dans le monde contemporain, et compte tenu des défis du siècle à venir, un aéroport, un barrage hydroélectrique, un acteur majeur de l'énergie ne sont pas des actifs innocents. La puissance publique doit aider à trouver des solutions à l'échelle du monde.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Je comprends, monsieur Potier, que vous souhaitiez exprimer votre vision de ce que doit être le rôle de l'État. Mais si cet amendement venait à être adopté, le débat n'aurait pas lieu. Je propose que nous procédions au vote ; nous aurons un débat de fond sur les amendements suivants.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je reviendrai sur la justification de nos choix politiques, différents des vôtres, mais je veux auparavant répondre aux deux questions que vous venez de poser.

Le rendement moyen d'Aéroports de Paris – ADP – sur les cinq dernières années est de 2,2 %. Le rendement du fonds pour l'innovation de rupture – fixé par arrêté du 7 août 2018 – est de 2,5 %. Il est donc bien supérieur aux dividendes d'ADP. Par ailleurs, ADP a besoin d'investissements : une partie de ces dividendes pourrait servir aux investissements d'ADP, par exemple pour réaliser un quatrième terminal.

Enfin, ce fonds, au-delà du rendement garanti, indispensable pour financer les innovations de rupture, servira, pour 10 milliards d'euros, au désendettement de l'État. On me dira que cela ne représente que 0,5 % de l'intégralité de la dette de l'État, mais tout ce qui va dans le sens du désendettement va dans le bon sens.

La commission rejette l'amendement.

(La séance, suspendue à seize heures quarante-cinq, est reprise à dix-sept heures dix.)

Sous-section 1 : Aéroports de Paris

Article 44 (article L. 6323-2-1 [nouveau] du code des transports) : *Modification du régime juridique d'Aéroports de Paris*

Mme la présidente Olivia Grégoire. L'article 44 « ouvre le bal » des cessions d'actifs envisagées par le Gouvernement. D'ADP à Engie, en passant par la Française des Jeux, nous balayerons des sujets divers mais qui, sur le fond, renvoient tous à une même réflexion, profonde, sur la place que doit occuper l'État dans notre économie.

Je sais d'avance que nous entendrons des avis contradictoires, parfois opposés. En tant que présidente, je souhaite avant tout maintenir la tranquillité, la neutralité des débats et favoriser l'écoute. Aussi, je laisserai la discussion d'ordre général se dérouler dès l'article 44. Comme je m'y suis efforcée jusqu'ici, je laisserai le temps qu'il faut pour ne frustrer personne et que chacun s'exprime. Ensuite, lorsque nous entrerons dans le détail des amendements, je vous demanderai de ne pas rouvrir les débats d'ordre philosophique, mais de vous concentrer sur les mesures techniques. Nous maintiendrons ainsi un rythme de croisière soutenable, qui

ne nous gardera pas ici jusqu'à dimanche soir – ce matin, nous avons examiné une centaine d'amendements.

L'article 44 engage la modification du régime juridique d'ADP pour permettre et sécuriser la cession d'actifs.

La commission est saisie de trois amendements de suppression, CS576 de M. Ian Boucard, CS674 de M. Daniel Fasquelle et CS2159 de M. Dominique Potier.

M. Ian Boucard. Ces articles qui préparent la privatisation d'ADP sont le résultat de choix politiques pas forcément partagés de tous. Il s'agit d'une stratégie à court terme, qui vise à financer le nouveau fonds de l'innovation – pour le coup, une bonne initiative –, sans trop vous éloigner de l'objectif des 3 % de déficit. Le désendettement devrait représenter entre 8 et 10 milliards d'euros, sur une dette publique de 2 320 milliards d'euros. Certes, c'est mieux que rien, mais cela ne remplacera pas les réformes structurelles que nous appelons de nos vœux pour désendetter durablement la France.

Pire, sur le long terme, cette privatisation privera l'État de recettes récurrentes et en augmentation. L'État ne touchera plus les dividendes importants sur lesquels il peut compter aujourd'hui – en 2015, les dividendes versés aux actionnaires ont atteint 129 millions d'euros –, et ce, alors que le trafic aérien et les bénéfices d'ADP sont en progression constante.

Par ailleurs, cette privatisation pourrait avoir un effet néfaste sur le coût du transport aérien pour nos citoyens, ainsi que pour les personnes voulant entrer sur le sol français pour le travail ou le tourisme. S'agissant de la souveraineté nationale, la principale porte d'entrée sur le territoire me semble devoir rester sous le contrôle direct de l'État. *Quid* de notre compagnie nationale si un acteur étranger venait acheter ADP et augmentait la redevance aéroportuaire ?

Enfin, je ne peux éviter de faire le parallèle avec la privatisation des autoroutes, qui a conduit à une augmentation des prix et à une perte de recettes pour l'État. C'était une erreur, il convient de le constater. Ne continuons pas à brader ce que certains appelleront les bijoux de famille !

M. Daniel Fasquelle. Avec ce texte, vous proposez de protéger les intérêts stratégiques du pays. Et pour ce faire, vous souhaitez vendre un actif stratégique : les aéroports de Paris. Puisque M. le ministre aime les comparaisons internationales, et qu'il s'y est beaucoup livré s'agissant des brevets, je rappellerai qu'il y a plus de 3 000 aéroports aux États-Unis, et que tous sont publics. Il n'est pas raisonnable de vouloir se défaire ainsi de ses actifs stratégiques.

L'enjeu est aussi financier. En vendant cet actif, vous vous priverez de dividendes. Selon une étude de l'association internationale du transport aérien – IATA –, les aéroports privatisés sont en moyenne plus chers que les aéroports publics. Dans une résolution adoptée en juin, l'association a recommandé aux États de ne pas faire passer la perspective d'un gain à court terme avant les intérêts de l'économie et du consommateur. Si l'association des compagnies aériennes demande aux pays du monde entier de ne pas privatiser les aéroports, c'est qu'il doit y avoir une bonne raison ! Par ailleurs, nous avons été échaudés par le dossier des autoroutes, dont Ian Boucard vient de parler.

Par ailleurs, ADP n'est pas une entreprise comme les autres, puisqu'elle est propriétaire d'un foncier très important, ce qui renforce son caractère stratégique. Des questions sur la valorisation de ce foncier, notamment à l'issue de la concession, se posent et les inquiétudes sont nombreuses. Quel est le montant à mettre sur la table pour passer d'une

concession illimitée à une concession limitée ? Quel est le coût du rachat du foncier par l'État ?

Nous ne sommes pas favorables à la cession d'ADP, vous l'aurez compris. Comme l'a dit Ian Boucard, vous avez besoin d'abonder un fonds pour l'innovation : comme vous ne pouvez pas recourir à l'emprunt et que vous êtes incapables de faire des économies dans le budget de l'État, vous vendez des actifs stratégiques. Renoncez à cette approche et trouvez des économies pour doter ce fonds tout à fait utile et nécessaire à notre pays !

M. Boris Vallaud. Quelques observations préalables : il semble que vous distinguiez l'État stratège de l'État actionnaire. Or ce que révèle ce projet, c'est qu'il n'y a pas de stratégie de l'État actionnaire, sinon celle du désengagement. Deuxième remarque, les privatisations n'ont jamais tenu lieu de politique industrielle. Troisième remarque, qui vaut pour nous tous, même si les responsabilités personnelles n'entrent évidemment pas en ligne de compte, soyons instruits du passé : lorsque je regarde ce qu'il est advenu de la privatisation de la Compagnie générale d'électricité, je suis inquiet. Il s'agissait d'un fleuron industriel français, un conglomérat, à l'égal de Schneider ou de General Electric. Aujourd'hui, il est démantelé et vendu à l'encan, essentiellement à des entreprises étrangères, parce que l'État n'a pas tenu son rôle. De la même manière, tirons les leçons de la privatisation des autoroutes, dont on sait que, sur le long terme, elle a coûté cher aux contribuables français.

Or vous proposez précisément de vendre un monopole rémunérateur. Vous expliquez que la rémunération du fonds pour l'innovation de rupture aura un rendement supérieur au rendement d'ADP de l'année dernière. Mais nous, nous faisons référence au rendement d'ADP dans dix ans ! En cinq ans, entre 2008 et 2013, le cours de l'action ADP a augmenté de 161 %. Selon les projections, il s'agit de passer à 120 millions de passagers d'ici à 2030 et de constituer le premier aéroport européen. Cela signifie que le cours de l'action – donc les dividendes versés à l'État – augmentera dans les années à venir. Pourquoi vous priver de ces recettes ? Avec cette vente, vous défendez mal les intérêts de l'État, et c'est regrettable.

Vous expliquez qu'une partie du produit de la vente de ces actifs ira au remboursement de la dette. Il existe bien d'autres moyens de rembourser la dette, mais lorsque l'on emprunte à des taux bas, voire à des taux négatifs, ce n'est pas de bonne politique économique que de vendre les bijoux de famille. Vous auriez pu, comme nous l'avons fait pour la banque publique d'investissement, doter ce fonds des participations de l'État actuelles. La réalité, c'est que vous débudgétisez – vous ne voulez pas inscrire de crédits budgétaires pour l'innovation.

Par ailleurs, ADP est une infrastructure stratégique. Il n'y a pas de grands aéroports mondiaux où l'État n'ait pas une place. Avec cette privatisation, nous perdons le lien avec la stratégie de l'entreprise. Il sera impossible pour l'État de choisir – on reviendra sur les questions de double caisse – entre les investissements dans les boutiques, le développement à l'international et l'investissement dans les nécessaires infrastructures nationales. Cela se fera au détriment d'Air France, dont c'est le *hub*. Il a été dit, fort justement, que les aéroports sous gestion privée sont plus chers que les aéroports sous gestion publique.

Voilà les raisons pour lesquelles nous nous opposons à cette proposition qui n'a de sens ni sur le plan politique, ni sur le plan économique, ni au regard de la stratégie d'aménagement du territoire francilien.

M. Stéphane Peu. Nous défendrons de nombreux amendements, tant nous sommes opposés à la vision de ce projet de loi, s'agissant des privatisations d'une manière générale et d'ADP en particulier.

Beaucoup d'arguments, que je partage, ont été donnés, j'en ajouterai peut-être deux. Oui, il s'agit d'une vision court-termiste, sans lien avec une quelconque stratégie, d'un Gouvernement qui est là pour quelques années, agit pour son propre compte et ne pense pas à l'avenir du pays.

L'enjeu est hautement stratégique. ADP, ce n'est pas une activité économique obsolète qui n'aurait plus lieu d'être soutenue ou encadrée ! Au contraire, c'est une activité économique en pleine croissance, qui continuera de se développer. Vous avez tous en tête les chiffres de ce que sera demain le trafic aérien, en France et dans le monde.

Par ailleurs, nous touchons à une frontière de notre pays, avec tout ce que cela implique en matière de sécurité, et nous touchons au *hub* d'Air France, notre compagnie nationale. Aucun pays attentif à sa compagnie nationale ne peut la voir renvoyée au statut d'une compagnie *lambda* et fragilisée par la hausse potentielle des redevances. Qui peut imaginer qu'un grand pays comme la France se retrouve demain sans compagnie nationale, soumis à des compagnies étrangères ou à des compagnies *low-cost* ?

Enfin, l'ancien ministre de la transition écologique, en démissionnant, a dit beaucoup sur la difficulté à concilier les enjeux économiques et les enjeux climatiques. Qui peut nier que l'activité d'un aéroport et la croissance du trafic aérien, l'une des principales sources de pollution, sont liées aux enjeux de la transition énergétique ?

Ce secteur est stratégique parce que les aéroports de Paris sont une frontière, parce qu'ils représentent le *hub* de notre compagnie nationale, parce qu'ils sont fondamentalement liés à la réflexion sur la transition énergétique. On pourra toujours parler de garde-fous, il n'y en aura pas d'autres que ceux qui encadrent les compagnies privées – les autoroutes sont des exemples parmi bien d'autres – et aucun ne permettra de garantir que ces trois enjeux stratégiques seront protégés.

M. Éric Woerth. Je n'ai pas de religion sur la privatisation d'ADP. De manière générale, je pense que l'État est trop investi dans les entreprises, que c'est de l'argent qui n'est pas utile, et que la privatisation ne nuit pas au contrôle qu'il peut exercer sur un certain nombre d'activités. Je pense que l'on peut faire autrement et je suis plutôt favorable à l'idée qu'il faut désengager en partie l'État, tout en augmentant ses capacités juridiques de contrôle.

Cela étant, l'opération est un peu particulière parce qu'elle porte sur une grande infrastructure, avec tous les dangers que cela peut comporter. Monsieur le ministre, peut-être pourriez-vous nous expliquer, techniquement, comment vous allez procéder ? En quoi cette mesure agit-elle sur la dette ? Les 10 milliards que vous espérez obtenir seront-ils placés en OAT ; autrement dit, l'État empruntera-t-il sur la base de ces 10 milliards ? Le produit sera-t-il garanti – vous parlez de 250 millions d'euros ? Quel sera le niveau de l'indemnisation à déduire des ressources espérées par l'État ? La question de la double caisse est non négligeable, avec d'un côté le chiffre d'affaires sur la redevance, l'utilisation aéroportuaire et de l'autre, le chiffre d'affaires sur le commercial. Ce chiffre d'affaires impactera-t-il la redevance ? Au fond, l'État n'a-t-il pas intérêt à ce que les compagnies paient moins et retrouvent plus d'oxygène sur le plan financier ?

Enfin, comment comptez-vous prémunir le pays d'actionnaires indésirables – chinois par exemple ? J'accorde peut-être beaucoup trop d'importance à ce point, mais la question se pose lorsque l'on voit les réseaux qui sont créés un peu partout dans les ports et les aéroports. Personne ne doute que l'État conservera son pouvoir régalien et gardera la main sur la police aux frontières, notamment, mais comment comptez-vous nous prémunir d'une acquisition, sans doute très rentable, de la part d'un actionnaire potentiellement indésirable ?

M. Charles de Courson. Je tente toujours de m'intéresser aux problèmes de fond, quitte à adopter des positions que d'aucuns qualifieront d'originales. Je crois que le Gouvernement fait une erreur en expliquant qu'il privatise ces sociétés pour stimuler l'innovation, c'est-à-dire en consacrant les revenus de la vente – 300 millions environ – au financement du fonds pour l'innovation. C'est un très mauvais argument, parce que le produit des dividendes des trois sociétés concernées représente à peu près cette somme.

Le Gouvernement convaincra davantage en expliquant pourquoi il faut privatiser ADP. J'étais le rapporteur du texte qui régit actuellement ADP. Nous nous sommes heurtés à un problème très simple, celui des besoins financiers d'ADP pour son développement en France et à l'international – la grande stratégie consistant à créer un réseau de plateformes. Mais comme l'État étant, chacun le sait, impécunieux, il n'avait pas les moyens et les fonds propres d'ADP, à l'époque établissement public, étaient très faibles. Votre humble serviteur a donc déposé un amendement permettant de transférer la propriété des sols, ce qui a permis un apport en nature de l'État au capital. Même si pas un sou de dividende n'a été distribué depuis, le problème continue de se poser. L'État est à 50 %, et si l'on augmente le capital, il faut que l'État souscrive pour moitié.

Ensuite, l'internationalisation est en route – avec les aéroports africains depuis longtemps ainsi qu'avec la Turquie et d'autres négociations sont en cours.

Il y a par ailleurs le précédent des autoroutes. Je m'étais opposé fermement, avec François Bayrou, à leur privatisation. J'observe que certains qui avaient voté pour le regrettent aujourd'hui. En la matière, les investissements étaient faits, il n'y avait pas d'extension. C'était une machine à cash pour financer notamment la rénovation des routes nationales.

Enfin, l'État conservera tous les moyens de contrôle, et notamment la fixation des péages.

Reste le problème de la double caisse, ou plutôt de la triple caisse, Aéroports de Paris gagnant assez bien sa vie non seulement sur les commerces mais aussi sur l'immobilier, qu'elle concède en faisant des baux emphytéotiques. Faut-il utiliser les excédents de ces deux secteurs pour diminuer le montant des péages, ce que demande Air France qui représente environ 50 % du trafic avec KLM ? Je ne le crois pas. Il convient, au contraire, que cette rente soit utilisée pour développer l'entreprise.

Dernier point, ce n'est pas un monopole naturel. Ceux qui pensent avoir un monopole se trompent. Les compagnies peuvent en effet se délocaliser très facilement sur d'autres plateformes. Celles-ci, qu'elles soient publiques ou privées, sont en concurrence.

Telles sont les raisons pour lesquelles je suis favorable, sur le principe, à l'article 44. Mais le Gouvernement n'argumente pas bien pourquoi il veut privatiser Aéroports de Paris.

Mme Marie Lebec, rapporteure. En privatisant Aéroports de Paris, la Française des jeux et ENGIE, le Gouvernement se donne les moyens de sortir d'entreprises qui sont certes stratégiques mais dont la détention de capital ne l'est pas forcément, pour alimenter le

Fonds pour l'innovation de rupture qui permettra de soutenir les entreprises de demain. Cela nous permet aussi d'entrer dans la concurrence internationale sur d'autres domaines. Une partie de ce fonds est déjà fléchée en direction de l'intelligence artificielle, secteur d'avenir sur lequel la France doit rattraper son retard, et des nanotechnologies.

Je considère qu'ADP est un actif stratégique et j'espère vous démontrer, lors de l'examen des articles 44 à 50, que nous mettons en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires pour assurer une bonne régulation et le maintien du contrôle de l'État sans pour autant qu'il soit au capital de l'entreprise.

Vos amendements de suppression paraissent contradictoires avec vos propos, puisque l'article 44 prévoit les premières barrières que fixe l'État pour s'assurer du contrôle d'Aéroports de Paris. Cet article précise ainsi qu'ADP est privatisé pour soixante-dix ans et non plus pour une durée illimitée.

Il détermine également les conditions dans lesquelles l'État pourra interrompre le contrat une fois qu'ADP aura été privatisé si la mission n'est pas remplie.

L'ensemble des articles relatifs à ADP nous donnent un regard sur ce qui sera fait plus tard. Ainsi, l'article 49 rappelle aux acquéreurs quelles sont les différentes obligations de service public qu'ils devront accomplir.

Comme vous le voyez, un certain nombre de dispositions permettent de garantir le contrôle de l'État sur la société qui sera privatisée sans qu'il soit nécessairement au capital.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je vous propose de prendre tout le temps nécessaire pour expliquer les choix du Gouvernement. Je vous remercie une fois encore pour la qualité et la précision des questions qui ont été posées.

Monsieur Peu, le Gouvernement pense autant que vous à l'intérêt général. Un Gouvernement qui ne pense qu'à lui n'a jamais existé sous la V^e République. Je souhaite donc que le débat reste au niveau où il a été jusqu'à présent.

Oui, céder un certain nombre d'actifs est un choix stratégique du Gouvernement.

Y a-t-il une stratégie de l'État actionnaire ? Oui. Il y a même, dans tout ce projet de loi, une vraie redéfinition de la place de l'État dans une économie contemporaine, et de celle de l'entreprise. L'entreprise n'a pas uniquement vocation à faire des profits ; elle doit aussi participer à l'intérêt collectif, à l'intérêt social, à l'intérêt environnemental et il faut le reconnaître dans le code civil.

Nous défendons un État actionnaire qui se concentre sur un certain nombre de sujets prioritaires, mais qui accepte de céder des actifs lorsque leur gestion et les investissements peuvent être faits aussi bien, ou mieux, par un acteur privé dans un environnement où nous devons, comme l'a fort bien rappelé Charles de Courson, faire face à une compétition mondiale croissante. Donc, oui l'État restera actionnaire dans les domaines où nous estimons que l'intérêt général est en jeu. Toutes les entreprises stratégiques qui contribuent à la souveraineté de notre pays resteront dans le giron de l'État actionnaire. Je pense à la défense, à l'énergie nucléaire avec des entreprises comme Orano, EDF, Thales ou Naval Group. C'est un premier pilier de l'État actionnaire en 2018.

Ensuite, nous voulons évidemment un l'État actionnaire dans les grandes entreprises de service public. Contrairement à ce qu'ont dit certains qui voulaient jouer sur les peurs des

Français, il n'a jamais été question de privatiser les groupes qui doivent rester des groupes de service public. Je pense aux grands ports maritimes, à la SNCF, à la RATP et à La Poste – même s'il faudra permettre à celle-ci, alors que le volume du courrier diminue de 6 à 7 % chaque année ce qui engendre une baisse de 550 millions d'euros de recettes, de se développer dans un autre secteur, la banque assurances, avec CNP Assurances. Croire à des grands services publics, ce n'est pas les laisser immobiles face à la concurrence de plus en plus féroce : c'est au contraire leur permettre de se développer pour faire face à la concurrence. Je suis convaincu qu'un service public moderne peut réussir mieux que la concurrence, y compris privée.

Enfin un État actionnaire, c'est un état qui peut intervenir dans certaines entreprises lorsque c'est justifié. Je rappelle que j'ai nationalisé temporairement STX parce que c'était nécessaire pour mener à bien l'opération avec Fincantieri. Cela ne m'a posé aucun problème parce que j'estimais que l'intérêt général de la France était en jeu. C'est la même chose avec Dexia : l'État intervient parce que nous n'allons pas laisser un établissement financier de la taille de Dexia en faillite.

Je le répète, oui il y a une stratégie de l'État actionnaire et nous l'assumons. Monsieur Vallaud, vous devriez vous reconnaître dans cette stratégie, puisque quand vous étiez directeur de cabinet du ministre du redressement productif, vous avez cédé 8 % du capital d'ADP à Vinci.

M. Boris Vallaud. Mais cela reste une entreprise publique !

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. C'est bien vous qui avez ouvert le capital d'ADP à une grande entreprise privée, d'ailleurs solide dans le domaine aéroportuaire.

Cette stratégie de l'État actionnaire s'articule avec une vraie stratégie industrielle. On peut ne pas être d'accord avec nos choix, mais nous savons où nous voulons aller. Notre stratégie industrielle repose sur trois choix stratégiques.

Le premier, c'est la formation et la qualification car le premier défi industriel français est éducatif. Nous devons former, qualifier, donner des possibilités d'apprentissage à tous les jeunes qui voudraient s'orienter vers l'industrie. Nous devons mener la bataille culturelle pour l'industrie parce qu'il y a aujourd'hui une méconnaissance ou une dévalorisation des métiers industriels qui pénalise l'industrie. C'est une bataille que nous menons avec Muriel Pénicaud et Jean-Michel Blanquer.

Le deuxième choix consiste à restructurer notre industrie dans des filières plus cohérentes. Nous avons commencé à le faire et nous allons le poursuivre.

Le troisième choix, qui est un axe fondamental, c'est l'investissement dans l'innovation. C'est ce qui m'a amené à me battre pour préserver le crédit d'impôt recherche et le sanctuariser, comme l'a annoncé le Premier ministre. C'est ce qui m'amène aujourd'hui à vous présenter le Fonds pour l'innovation de rupture car notre industrie a besoin de ces innovations de rupture pour rester au niveau mondial. C'est ce qui nous amène également à proposer au Premier ministre et au Président de la République une mesure de suramortissement limitée dans le temps pour les PME quand elles se digitalisent ou se robotisent, parce que nous avons pris dans ce domaine un retard qui pénalise terriblement notre secteur industriel. Je rappelle qu'il y a un peu plus de cent robots pour 10 000 salariés en France, contre 184 en Italie et plus de 300 en Allemagne. Il est donc urgent de rattraper ce

retard. On peut être en désaccord avec cette stratégie de l'État actionnaire et notre stratégie industrielle, mais on ne peut pas contester que nous savons où nous voulons aller.

Le Fonds pour l'innovation de rupture est essentiel à nos yeux parce que personne ne veut financer ces domaines. Partout ailleurs dans le monde, notamment en Chine et aux États-Unis, le financement public et privé de l'innovation de rupture est massif. Cela a permis par exemple aux États-Unis d'avoir pris une avance, qui est préoccupante pour notre propre secteur spatial, en matière de lanceurs renouvelables, et à la Chine de faire de même en matière d'intelligence artificielle. Nous avons besoin que la puissance publique investisse dans les nouvelles technologies de rupture et prenne ainsi le relais d'investissements privés insuffisants. C'est le sens de ce Fonds pour l'innovation de rupture. Les premiers chantiers qui sont lancés concernent l'intelligence artificielle, mais on peut parfaitement envisager qu'il puisse aussi servir à la recherche, par exemple sur le stockage de l'énergie renouvelable. Personne ne sait si nous maîtriserons cette technologie de rupture dans cinq, dix, ou quinze ou ans, mais nul n'ignore que le premier continent qui y parviendra aura pris en matière de compétitivité industrielle et de compétitivité économique tout court une avance absolument considérable.

Ce fonds a donc été constitué au sein de l'établissement public Bpifrance, structure contrôlée par l'État. Il est, à ce jour, constitué de numéraires issus des cessions effectuées au second semestre de l'année 2017 – ENGIE et Renault –, et à titre temporaire de titres EDF et Thales.

Je réponds immédiatement à la question très précise que vous m'avez posée, monsieur Woerth, sur la contribution des 10 milliards d'euros au désendettement de l'État. Vous le savez mieux que personne, la dette au sens maastrichtien du terme est une dette nette des actifs investis dans des actifs liquides – on retire les actifs liquides de la dette brute. Les liquidités du fonds viendront donc en déduction de la dette au sens maastrichtien du terme. De manière très concrète, elles vont réduire d'autant les besoins de financement de l'État, donc les émissions de dette de l'État. Certes, 0,5 point en moins, c'est modeste, mais c'est nécessaire alors que notre dette atteint pratiquement 100 % de la richesse nationale. S'agissant de l'évolution de cette dette, je rappelle qu'elle était de 64 % en 2007 et qu'après la crise de 2008 elle avait atteint 97 %. Elle va s'infléchir de quelque 5 points sur la durée du quinquennat.

On me dit qu'on pourrait prendre les dividendes d'ADP ou d'autres entreprises publiques pour financer le Fonds. Je reconnais que la question peut se poser, mais j'affirme que le choix que nous avons fait est sans doute le plus protecteur des intérêts de l'État et des Français parce que nous garantissons la stabilité du rendement à 2,5 %, soit 250 millions d'euros chaque année, autrement dit 2,5 milliards d'euros sur dix ans pour le financement de l'innovation de rupture. Je rappelle que le rendement de ces entreprises publiques n'est pas stable, par définition. On cite les 182 millions d'euros de dividendes d'ADP l'année dernière : c'est parce que la conjoncture est favorable. N'oublions pas qu'ils étaient de 25 millions d'euros en 2005. Bien sûr, on peut dire qu'Aéroports de Paris va se développer, que c'est une infrastructure dynamique, qu'elle est bien gérée, ce que je reconnais bien volontiers, mais personne ne peut garantir aux Français que dans cinq ou dix ans, le montant de ses dividendes sera encore de 182 millions d'euros puisqu'il y a dix ans il était de 50 millions d'euros. Or, en matière de financement des innovations de rupture, nous avons besoin de stabilité. Je revendique le choix que nous faisons car c'est celui qui donnera de la lisibilité sur notre politique d'innovation.

D'autres questions parfaitement légitimes ont été posées sur le choix précis qui est fait pour ADP en tant que tel. L'objectif de l'opération est de déléguer sa gestion et ses investissements à un opérateur privé, en estimant que celui-ci pourra faire aussi bien qu'un opérateur public dont ce n'est pas à mon sens la compétence première. En revanche, nous maintiendrons évidemment la régulation des tarifs et le rôle souverain de l'État en matière de contrôle aux frontières, ainsi que le contrôle des personnes. Je rappelle que cette régulation sera renforcée par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Le cahier des charges prévu, qui sera signé entre la puissance publique et le futur concessionnaire, prévoit qu'en cas de désaccord sur les tarifs, ceux-ci seront fixés unilatéralement par l'État. Un commissaire du Gouvernement sera chargé de cette régulation et nous conserverons le contrôle sur la nomination des dirigeants opérationnels. C'est l'État qui devra donner son accord en cas de changement du contrôle de la direction d'Aéroports de Paris. Nous contrôlerons tous les contrats qui dépassent la durée de la concession. C'est nous qui donnerons l'autorisation sur toutes les grandes constructions de commerce, parkings et autres ; c'est nous qui garderons le contrôle sur toutes les installations aéroportuaires ; c'est nous qui garderons la possibilité de résilier la concession en cas de faute ou de non-respect du cahier des charges ; c'est nous enfin qui garderons le contrôle sur le niveau d'endettement de la société.

Nous avons tiré toutes les conséquences des approximations ou des erreurs de l'État lorsqu'a été cédée la concession des autoroutes. C'est pour cela que j'ai exigé, depuis des mois, avec le Président de la République et le Premier ministre, un cahier des charges aussi strict qui renforce la régulation de l'État sur ADP par rapport à la situation existante. C'est un point absolument clé sur lequel je veux rassurer les Français. Nous garantissons les intérêts de nos concitoyens, nous renforçons la sécurité dans le contrôle des frontières et des personnes, et l'État conserve à tout moment le contrôle de la régulation d'Aéroports de Paris dans le schéma qui vous est proposé.

Chacun doit avoir à l'esprit qu'il y a une différence majeure entre ADP et les concessions autoroutières. La régulation tarifaire des autoroutes est définie une fois pour toutes lors de la conclusion du contrat. C'est cela qui a permis aux sociétés autoroutières de tirer un immense bénéfice de la privatisation des autoroutes. La régulation tarifaire des aéroports repose, quant à elle, sur un contrat négocié tous les cinq ans avec fixation annuelle de tarifs qui fait qu'il ne peut pas y avoir de sur-rémunération au-delà du coût moyen pondéré du capital.

Le système pour les concessions autoroutières, sur une période qui peut aller de vingt à quarante ans, garantit aux concessions d'autoroutes une évolution tarifaire minimale par rapport à l'inflation, si bien que la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes n'est pas plafonnée. Or depuis 2005, on a connu une forte baisse des taux d'intérêt, accentuée par la crise financière. Les sociétés concessionnaires qui s'étaient fortement endettées pour la concession et pour les investissements ont donc vu leur coût du capital décroître et la rentabilité associée à l'opération exploser. C'est une réalité liée à la situation financière qui n'avait pas été anticipée et qui est due au fait que la régulation tarifaire des autoroutes est définie une fois pour toutes, sans possibilité de correction au regard du niveau des taux d'intérêt ou de l'inflation. Le taux de rendement interne des sociétés concessionnaires autoroutières avait été évalué aux alentours de 6,5 % en 2005, alors qu'il a été en réalité de 9 %. C'est vrai, elles ont fait une belle opération ! Et, sauf à renationaliser l'ensemble des autoroutes, nous ne pouvons rien faire – mais on entre là dans une perspective totalement différente...

Les investissements réalisés sur le périmètre aéronautique ne peuvent avoir à aucun moment un rendement supérieur au coût moyen pondéré du capital, puisque tous les cinq ans, à l'occasion de la conclusion du contrat de régulation économique, l'ensemble des données économiques sont étudiées, examinées par les compagnies aériennes et validées par l'État. Cela me permet de répondre à la critique concernant Air France. La compagnie participe aussi à la définition des tarifs, elle participe au débat. Elle ne sera donc ni plus ni moins pénalisée avant qu'après l'opération : elle continuera exactement comme avant à participer à la définition des tarifs, tous les cinq ans

J'ai parlé du renforcement du rôle et des prérogatives de puissance publique de l'État : c'est essentiel à mes yeux pour le succès de cette opération. Je veux redire aux Français que nous protégeons leurs intérêts. Je rappelle également qu'Air France ne verra pas ses intérêts lésés puisqu'elle continuera, exactement comme avant, à participer aux décisions sur la définition des tarifs tous les cinq ans, dans le cadre du contrat de régulation économique (CRE).

Enfin, M. Woerth m'a demandé si l'État sortirait totalement du capital et s'il peut y avoir un actionnaire indésirable. Je ne me permettrai pas de citer quels sont les actionnaires indésirables, mais je pense que chacun a les mêmes présents à l'esprit. L'État restera-t-il ou non au capital d'ADP ? La question n'est pas tranchée. Nous vous demandons aujourd'hui de voter la possibilité pour l'État de céder en toute ou partie ses actifs pour qu'ADP soit géré et ses investissements décidés par un opérateur privé. Mais rien n'est encore arrêté sur les modalités de cette opération. J'écouterai attentivement vos propos en la matière. J'espère que le débat portera sur ce point, notamment en séance publique.

Au-delà de la régulation, de la fixation des tarifs, des missions d'intérêt général de contrôle des frontières et des personnes, la présence de l'État peut garantir aussi une meilleure surveillance de l'activité du concessionnaire. Reste à savoir à quelle hauteur. Il faudra en discuter. Ce qui est certain, c'est qu'il y a des arbitrages à faire entre la valorisation patrimoniale d'ADP, qui peut amener à céder le maximum d'actifs, et la nécessité de conserver éventuellement un contrôle de l'État encore plus important. En tout état de cause, les dispositions qui seront fixées sur les modalités de cession nous permettront d'éviter des actionnaires indésirables dans Aéroports de Paris. C'est un engagement du Gouvernement.

S'agissant de la Française des jeux, là aussi je suis très attaché à ce que nous conservions la possibilité d'exercer un contrôle fort sur le risque d'addiction. La mise en place d'une autorité spécifiquement chargée de cette action aura précisément vocation à renforcer encore plus la lutte contre cette addiction qui pourrait être une menace à la fois pour les mineurs et pour l'ordre public en matière de fraude et de blanchiment d'argent.

Dans cette stratégie globale, il y a d'un côté les cessions d'actifs que nous vous proposons pour Aéroports de Paris, la Française des jeux et Engie dans le cadre de régulations que je viens de rappeler, et de l'autre la mise en place d'un pôle financier public qui est l'un des plus importants au monde. C'est donc bien une stratégie qui conserve à l'État un rôle dans notre économie et dans son financement mais qui redéfinit de manière globale avec une vision nouvelle la place respective de l'État et de l'entreprise dans la société française.

Tous ces éléments sont de nature à rassurer les Français. Le Gouvernement a un cap stratégique en matière d'État actionnaire, de politique industrielle et de financement de l'économie. Chacun de ces trois points doit être défini par le projet de loi que nous avons l'honneur d'examiner.

M. Éric Woerth. Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions, même si certaines d'entre elles n'en sont pas vraiment.

Évidemment, le réseau de contraintes sera important. D'abord, la concession d'Aéroports de Paris est fixée pour une durée limitée de soixante-dix ans au terme desquels l'État redevient propriétaire. Cela aura un coût, avec une baisse de rentabilité pour l'actionnaire, donc une baisse du prix d'achat des actions.

Vous n'avez pas évoqué l'indemnisation, qui a elle aussi un coût. Vous allez en effet indemniser les actionnaires d'aujourd'hui pour la dépossession sur les soixante-dix ans.

Vous faites état de 250 millions d'euros de revenus qui serviront à financer le Fonds pour l'innovation de rupture. Il y a déjà eu deux programmes d'investissements d'avenir qui ont été prolongés au-delà du mandat de Nicolas Sarkozy et il y a aujourd'hui également un Grand plan d'investissement. Pourquoi ne pas avoir fondu ces 250 millions d'euros dans ce plan et les nanotechnologies ? Pourquoi cette complexité supplémentaire ?

Sur la dette, les 10 milliards ne seront pas utilisés. Je vois bien le raisonnement maastrichtien, mais le besoin de financement de l'État reste identique. J'imagine que l'État restera au capital d'ADP. Si vous ouvrez cette possibilité, c'est bien que le Gouvernement l'a en tête. En tout cas, je pense que ce serait souhaitable.

Enfin, il faut associer le Parlement au processus de valorisation. C'est pourquoi j'ai déposé des amendements en ce sens – on verra quel sort leur sera réservé.

Sur la Française des jeux, il faut profiter de sa privatisation pour qu'il y ait un régulateur unique. Nous avons créé l'autorité de régulation des jeux en ligne, l'ARJEL, qui a fait ses preuves dans le cadre des moyens qui sont les siens. Il faut avoir une vision globale de la régulation des jeux, qu'il s'agisse des jeux en dur ou des jeux en ligne. Il conviendra aussi probablement de revoir la fiscalité des jeux, qui a un peu vieilli. Cela devait être fait lorsque les jeux en ligne sont devenus licites. Il importera également de s'interroger sur l'ouverture ou non d'un certain nombre de jeux, au-delà du monopole actuel de la Française des jeux. Toutes ces questions doivent être posées lors de la privatisation, parce que c'est bien à ce moment-là que nous devons définir les règles des jeux d'argent en France.

M. Laurent Saint-Martin. Le ministre a fort bien précisé que l'ambition du Gouvernement était bien de remettre l'État à sa juste place et qu'il ne s'agissait en aucun cas de faire moins d'État pour moins d'État.

Je voudrais illustrer la différence entre l'État actionnaire et l'État régulateur en prenant l'exemple de l'aéroport d'Orly que je connais bien pour en être riverain. Un arrêté du 6 octobre 1994 a fixé à 250 000 le nombre maximal de créneaux aériens par an. Que l'État soit actionnaire majoritaire, minoritaire ou plus du tout actionnaire, cet arrêté ministériel n'a nullement vocation à être remis en question, comme l'ont confirmé la ministre des transports et le président d'ADP.

C'est un bon cas d'école pour expliquer que régulation n'est pas actionnariat. Que l'État reste régulateur, plutôt qu'actionnaire, sert d'ailleurs Air France. Car, si vous développez l'aéroport d'Orly, ce sont plutôt les compagnies *low cost* qui iront s'installer sur cet aéroport, que la compagnie nationale, laquelle risque de perdre des parts de marché. Quant à savoir si cela va dans l'intérêt des particuliers de préserver les parts de marché d'Air France, c'est un autre débat.

Notre collègue Éric Woerth a raison de mentionner le véhicule que constitue le Fonds pour l'innovation de rupture, fort de 250 millions d'euros. Comme membre du comité de surveillance du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) et comme ancien salarié d'un des opérateurs qui financent l'innovation, à savoir BPI France, j'observe tout de même une différence entre ces deux types de financement : les procédures en place au SGPI sont peut-être un peu plus lourdes, si on les compare à l'agilité avec laquelle BPI France peut investir en direct, certes pour des montants souvent moins importants. Voilà ce qui justifierait, à mes yeux, de ne pas forcément passer par le SGPI pour utiliser ces 250 millions d'euros.

M. Daniel Fasquelle. Sans conteste, ce fonds sera utile. Mais avouez que 250 millions d'euros ne représentent cependant que très peu, surtout si on prétend faire entrer l'économie française dans le nouveau monde, dans le nouveau siècle et dans la nouvelle économie. Ce fonds est donc nécessaire, mais sa dotation reste très insuffisante.

Vous soutenez, monsieur le ministre, qu'on sait toujours où on veut aller du point de vue stratégique. Ce n'est pourtant pas toujours le cas. Parmi les secteurs stratégiques, vous évoquiez ainsi, tout à l'heure, les grands ports maritimes. Pourquoi ceux-ci et pas les aéroports ? Je peine à comprendre.

Vous avez parlé de STX : prenons l'exemple d'Alstom. Cette entreprise produit les turbines de nos centrales nucléaires. Pourtant, l'ancien ministre de l'économie, aujourd'hui Président de la République, a largement contribué à la vente d'Alstom Énergie : cela a affaibli Alstom Transport – Les Républicains l'avaient dénoncé à l'époque. Ainsi, le TGV nous échappe maintenant, Alstom étant tombé sous la coupe de Siemens, même si vous soutiendrez le contraire. Loin d'un mariage entre égaux, nous avons vu la disparition d'un fleuron de l'industrie française.

Enfin, l'État doit investir aussi dans les infrastructures essentielles, qui peuvent d'ailleurs être ensuite une source de revenus pour lui. Des erreurs communes à toutes les tendances politiques ont été commises à cet égard. Si l'État avait ainsi développé un réseau de téléphonie mobile, pour le louer ensuite, non seulement tous les Français auraient eu accès à ce type de téléphonie – ce qui n'est pas le cas, aujourd'hui, dans certains endroits de ma circonscription – mais l'État aurait largement amorti ce réseau, qui lui rapporterait de l'argent.

Oui, il faut porter un nouveau regard sur le rôle de l'État. Mais les propositions du Gouvernement, à cet égard, relèvent vraiment de l'ancien monde plutôt que du nouveau. Nous formulerons, quant à nous, dans les mois qui viennent, des propositions sur le rôle que l'État doit avoir dans l'économie française.

M. Boris Vallaud. Si on vous écoute, monsieur le ministre, on se rend compte que la « juste place » de l'État dans les entreprises, c'est pour vous dehors, et non dedans.

Dans le cas d'Alstom, il aurait sans doute été utile que l'État rachète 20 % de Bouygues, pour continuer de peser sur le cours suivi par ce qui constitue un fleuron de l'industrie nationale. Nous savons qu'il y a trois mille doublons entre les sites allemands et les sites français et que les dégâts industriels seront considérables en France, au-delà des délais que vous avez obtenus.

Dans le contrat de régulation économique, Air France n'occupe qu'une place modeste. Certes, à chaque contrat, elle s'efforce d'obtenir une position qui lui soit plus favorable. Mais je pense qu'il lui sera beaucoup plus difficile de négocier un contrat de régulation économique avec un opérateur privé, dont les intérêts seront distincts de ceux de

l'État et de ceux d'Air France. En effet, si les compagnies mettent en concurrence les aéroports, les aéroports font de même avec les compagnies. Cela fait donc naître un risque pour Air France ;

Quant au rendement du fonds, vous avez eu raison de souligner qu'on ne peut garantir les rendements d'ADP à l'avenir. Mais vous auriez pu « caper » ce rendement, en offrant la garantie de l'État si ce rendement devait descendre en dessous d'un seuil défini à l'avance. En réalité, nous assistons seulement à une débudgétisation, parce que le Gouvernement ne veut pas assumer le niveau nécessaire de crédits budgétaires en faveur de l'investissement.

Loin de tout fétichisme de la nationalisation, j'estime cependant que l'État doit non seulement intervenir comme régulateur, mais aussi comme architecte de certaines opérations industrielles. Les fétichistes de la privatisation, quant à eux, semblent en revenir ; ainsi, au Royaume-Uni, l'entreprise ferroviaire East Coast pourrait être renationalisée. Nous pourrions tirer des leçons du passé, et de ce qui se passe chez nos voisins.

M. Stéphane Peu. Monsieur le ministre, je ne voulais certes pas dire que le Gouvernement ne pensait qu'à lui, ce qui eût été inutilement polémique. Quand on réfléchit à des cessions d'actifs ou à des privatisations, il est cependant tentant de n'envisager l'avenir qu'à quatre ou cinq ans, plutôt que de développer une vision d'État stratège à moyen terme. En l'occurrence, qu'il s'agisse d'ENGIE, de la Française des jeux ou d'ADP, les enjeux stratégiques de l'État et de la nation française me semblent être sacrifiés à une vision de court terme. Il s'agit seulement de combler le trou du budget.

En outre, de toutes les objections formulées à votre rencontre, la seule à laquelle vous n'avez pas répondu est celle qui portait sur la transition énergétique – ce qui semble donner raison à Nicolas Hulot. Quel est le rôle d'ADP et du développement des infrastructures aéroportuaires dans la transition énergétique ? Quand l'impact d'opérations est tel sur le climat et sur la transition énergétique, l'État doit s'impliquer dans la conduite de ces investissements, qu'il s'agisse de leur rythme, de leur montant ou des enjeux qu'ils recouvrent.

Enfin, je n'ai pas été convaincu de l'absence de risque pour Air France de cette évolution d'ADP. Être autour de la table des négociations tarifaires ne revient pas au même selon que les partenaires sont comme des compagnons ou sont au contraire des représentants d'intérêts divergents. Je persiste à penser, malgré vos explications, que la privatisation d'ADP présente de grands risques pour Air France et pour son *hub*, l'aéroport de Charles-de-Gaulle.

M. Ian Boucard. Nous avons entendu qu'il ne serait pas forcément bon pour Air France d'investir dans un quatrième terminal, car cela ferait le jeu des compagnies *low cost*. Pourtant, Air France milite en faveur d'un quatrième terminal, ce qui prouve manifestement que cela va dans son intérêt. Dans le secteur à bas coût, Air France pourrait d'ailleurs y aller plus franchement peut-être, même si elle a déjà lancé Hop! et Joon.

Toutes les compagnies aériennes qui fonctionnent aujourd'hui correctement s'appuient sur un *hub* fort, en général géré par un État. Sans même parler des Émirats arabes unis ou des compagnies américaines, considérées là-bas comme des actifs stratégiques, comme Daniel Fasquelle nous l'a expliqué, je songe aux pays émergents. Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple parmi d'autres, Turkish Airlines se développe énormément du fait d'une volonté très forte de l'État turc : à l'aéroport d'Istanbul, celui-ci n'hésite pas à faire des investissements considérables.

Sans forcément prendre chez nous les mêmes décisions, nous ne saurions toutefois considérer que la privatisation d'ADP pourra être neutre pour notre compagnie nationale, ne serait que parce que, comme l'a dit Stéphane Peu, ses interlocuteurs changeront.

M. Guillaume Kasbarian. Une commission d'enquête a travaillé durant six mois sur le cas d'Alstom, de sorte que tout a été dit, je crois sur ce thème. Mais je voudrais revenir sur trois points.

Premièrement, j'entends dire que l'État, loin d'être un État stratège, ne voit qu'à court terme et brade les fleurons de l'industrie nationale. Un État stratège est pourtant un État qui doit faire des choix et définir ce qui est stratégique – ou non. Car, si tout est stratégique, plus rien ne l'est vraiment. Si nous devons identifier des entreprises ou des secteurs stratégiques, chacun d'entre nous aurait certainement des réponses très différentes, de sorte qu'on arriverait à couvrir tous les secteurs économiques : agriculture, énergie, télécommunications, industrie lourde, industrie pharmaceutique, industrie de défense, industrie de l'armement, industrie automobile, industrie aéronautique, industrie agroalimentaire... Dans tout cela, n'y a-t-il rien qui ne soit pas stratégique ? L'État ne possède pourtant pas des actions dans tous ces secteurs. Le fait qu'un secteur soit comme stratégique n'exige pas que l'État soit actionnaire des entreprises qui y appartiennent.

Deuxièmement, vous laissez entendre que l'actionnariat apporte une garantie de préservation de nos intérêts stratégiques. Ce n'est pas totalement vrai. Le fait d'être actionnaire ne donne pas forcément la maîtrise de quoi que ce soit. D'abord, un actionnaire très minoritaire ne saurait avoir de poids dans les décisions prises sur la marche de l'entreprise. Ensuite, comme l'a démontré David Azéma dans sa publication *L'Impossible État actionnaire ?*, les intérêts de l'État ne se trouvent pas forcément mieux préservés par le fait qu'il est actionnaire.

Les États-Unis, nos partenaires au sein de l'OTAN, ne considèrent pas du tout qu'il leur faille être actionnaire de leurs entreprises de défense. Les fournisseurs de la défense américaine sont pourtant, sans conteste, des entreprises stratégiques.

Troisièmement, vous invoquez une perte de souveraineté du fait de la privatisation. Comme l'a excellemment démontré notre collègue Saint-Martin, l'État continue cependant de disposer de son pouvoir de régulation, du levier des commandes publiques, des règles et décrets qu'il édicte... autant d'outils de contrôle qui sont, en fait, beaucoup plus puissants que l'actionnariat. Or la privatisation ou la cession de participations ne fait pas renoncer l'État à ces leviers.

Dans le cadre de la privatisation d'un aéroport, il garde ainsi le contrôle de la douane, de la police, des listes de compagnies autorisées ou non à atterrir ou à décoller, mais aussi du contrôle aérien. Dans un secteur stratégique, l'État peut ainsi, sans être actionnaire, avoir des leviers de contrôle qui sont beaucoup plus puissants.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il y a du vrai dans toutes les interventions que nous venons d'entendre. Elles reflètent moins des postures idéologiques qu'une réflexion collective de philosophie politique sur ce que doit être la place de l'État dans une économie moderne.

Pour moi, la participation de l'État au capital d'une entreprise n'est qu'un moyen, non une fin. Nous fixons trois objectifs à l'intervention de l'État dans l'économie réelle : la régulation, le soutien à l'innovation et la protection. Pour atteindre ces trois objectifs, nous

sommes prêts à considérer une éventuelle montée dans le capital des entreprises – permanente ou temporaire – l’obtention d’actions préférentielles... Ces moyens ne sont cependant que la voie empruntée pour atteindre les trois objectifs stratégiques – réguler, innover, protéger.

Qu’est-ce, en outre, qu’un intérêt stratégique ? J’ai rejoint en 2009 la Caisse de dépôt et placement du Québec. Orientée vers des investissements publics de long terme, elle venait de perdre, en 2008, beaucoup d’argent. Parmi les trois investissements qui avaient coûté le plus à la caisse, il y avait un investissement minoritaire dans l’aéroport de Heathrow. Monsieur Vallaud, quand vous soutenez que les dividendes d’un aéroport sont assez stables, je vous engage à vous interroger sur leur pérennité – et sur leur stabilité. Si les choses vont bien aujourd’hui, elles peuvent aller moins bien demain. J’en ai vu un exemple concret.

La Caisse a cependant gardé cet investissement. J’ai pu ainsi constater que le plan d’affaires d’un aéroport repose d’abord sur les revenus, normalement stables et récurrents, tirés des boutiques. Un aéroport, c’est un centre commercial avec des ailes ! Eh bien, à mon sens, le secteur stratégique de l’État n’englobe pas les centres commerciaux avec des ailes... Certes, un aéroport ne se réduit pas à cela. Il y a aussi des enjeux de bien commun : la sécurité, la fixation des tarifs, des enjeux environnementaux essentiels, tels que la pollution de l’air ou le bruit. Sur ces sujets-là, il est en effet essentiel que l’État garde une main. C’est bien ce que prévoit ce projet de loi. Il prévoit également que la régulation et l’encadrement des tarifs seront définis dans le cadre d’une négociation entre l’État et le concessionnaire. Si, dans le cadre de cette négociation, l’État veut avoir un impact, que ce soit sur les investissements ou sur la fixation des tarifs, il le pourra.

Quant à Air France, elle est engagée dans une compétition mondiale. Nous souhaitons tous qu’elle l’emporte dans cette bataille difficile, qui met aux prises des compagnies du monde entier. Pour qu’Air France gagne cette compétition mondiale, il faut aussi que son *hub* soit de classe mondiale. Sans être aujourd’hui dans les premiers de la classe, il se place dans le premier tiers. Il faut que son développement se poursuive ; or les besoins d’investissements sont énormes. Air France ne sera puissante que si son *hub* est puissant et se développe. La compétition mondiale engagée du côté des compagnies trouve son équivalent dans la compétition engagée entre les aéroports.

Comme élu en Amérique du Nord, il m’arrive de passer pas mal de temps dans les aéroports américains. Je ne pense pas qu’ils soient des exemples d’efficacité, de propreté ou de qualité du service. Certes, ils sont tous publics ; mais ils ne fonctionnent pas très bien. Quand vous consultez le classement des cent premiers aéroports mondiaux, classement établi par les voyageurs, le premier aéroport américain est celui de Cincinnati, à la trente-quatrième place ; celui de Houston est quarante-huitième et celui de San Francisco cinquante-et-unième.

Je pense que notre aéroport national peut faire mieux et que le projet proposé permettra d’y arriver.

M. Bruno Le Maire, ministre de l’économie et des finances. Je répondrai aux questions précises qui m’ont été posées.

Monsieur Woerth, vous m’avez interrogé sur la méthode d’indemnisation d’ADP. Permettez-moi d’abord de souligner l’incongruité de la situation actuelle. Si l’État a 50,6 % des actifs d’ADP, le secteur privé en détient quant à lui 49,4 %. Des acteurs privés participent ainsi, à hauteur de 49,4 % à l’exploitation, illimitée dans le temps, d’un actif stratégique... Nous ne saurions nous satisfaire de cette situation.

Je trouve d'ailleurs qu'il est impropre d'employer le terme de privatisation. Une privatisation aurait consisté à abaisser la part de l'État dans le capital d'ADP à 40 % ou à 30 %. C'était, de loin, la solution la plus simple ; une simple ligne dans le projet de loi PACTE aurait épargné des débats très longs. J'ai pourtant écarté d'emblée cette proposition, que je n'ai faite ni au Premier ministre ni au Président de la République, car c'eût été donner à un acteur privé la détention illimitée des pistes, du foncier, des boutiques, des hôtels et des infrastructures. Nous avons opté pour une concession d'une durée de soixante-dix ans.

Nous devons par conséquent indemniser ADP de sa perte d'une exploitation infinie au profit d'une exploitation limitée dans le temps, à savoir pour une période de soixante-dix ans. De ce point de vue, je considère que nos intérêts stratégiques et les intérêts publics français se trouvent renforcés. Le préjudice sera évalué par la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie futurs ; l'indemnisation sera versée en deux temps. Un premier versement sera effectué lors de la mise en place du nouveau régime, un second à l'issue de la période d'exploitation de soixante-dix ans. Ce second versement correspondra à la valeur nette comptable constatée des actifs à cette date. Il soldera l'indemnité et permettra une indemnisation qui soit la plus juste possible.

Nous n'allons pas décider seuls de cette indemnisation. Au contraire, elle sera soumise à un organisme indépendant, la commission des participations et des transferts, qui est compétente pour se prononcer lorsque l'État cède des participations dans des sociétés. Elle rendra un avis sur le montant proposé par l'État, pour que cette indemnisation soit juste.

Monsieur Woerth, vous avez également évoqué la nécessaire clarification de la fiscalité de la Française des jeux, comme des jeux de hasard en général. Je suis ouvert à cette discussion, soit dans le cadre de l'examen du présent projet de loi, soit ultérieurement.

Monsieur Fasquelle, vous dites que le Fonds pour l'innovation est insuffisamment abondé. Je rappelle que son aide s'élève cependant, sur dix ans, à 2,5 milliards d'euros. S'y ajoutent les six à sept milliards d'euros du crédit d'impôt recherche, ainsi que les dix milliards d'euros par an de la fin du Programme d'investissement d'avenir (PIA). En outre, nous souhaitons que ce fonds, aujourd'hui national, évolue demain hors de nos frontières. Le Président de la République a déjà proposé à la chancelière allemande la création d'un fonds franco-allemand, préfiguration d'un fonds européen dont les moyens financiers démultipliés seront à la hauteur de ce que réclament les innovations de rupture.

En ce qui concerne les investissements dans des infrastructures essentielles, je reconnais qu'il puisse y en avoir besoin. Cela fait partie du rôle de l'État d'en réaliser.

Monsieur Vallaud, vous m'avez, avec M. Peu, interrogé sur Air France. Il n'y a aucun changement par rapport à la situation existante. Vous prétendez que la compagnie aurait plus de possibilités d'influer, du fait du caractère public d'ADP. Ce n'est pas le cas. Air France donne son avis sur la fixation des tarifs aéroportuaires établie tous les cinq ans par le contrat de régulation économique (CRE). L'entreprise continuera de le faire. Elle se plaint déjà du faible niveau des tarifs. On peut donc reconnaître qu'elle n'est pas satisfaite aujourd'hui. Elle ne le sera peut-être pas plus demain. Mais le passage à un régime de concession ne modifie en rien les termes du débat sur ce sujet-là.

Ensuite, pour répondre à des arguments parfois avancés par Air France, j'attire votre attention sur le fait que les taxes aéroportuaires ne représentent que 3 % à 4 % des coûts d'Air France, contre 30 % pour ses coûts de personnel. Mieux vaut donc faire porter les efforts et les gains de compétitivité sur ce dernier poste, me semble-t-il. Ce sera plus efficace !

Voici mon sentiment profond : l'avenir d'Air France se joue non pas dans le niveau des taxes aéroportuaires, mais dans le retour de la compétitivité et du dialogue social au sein de l'entreprise, avec notamment la fin des grèves systématiques qui sont parfois le seul argument employé, avant même l'amorce de toute discussion. Voilà ce qui amènera le relèvement d'Air France que j'appelle de mes vœux.

Nous avons fait, pour sa direction, le choix d'un dirigeant et d'un responsable spécialiste du secteur aérien. Je crois profondément que ce choix permettra le relèvement de cette compagnie à laquelle nous sommes tous attachés.

Enfin, monsieur Vallaud, je partage totalement votre opinion que l'État doit jouer, dans certaines opérations industrielles, un rôle d'architecte. La question des choix à prendre se posera bientôt dans le domaine de l'énergie, notamment celle du *mix* énergétique et du calendrier de la transition énergétique. Voilà un domaine où une planification de l'État est nécessaire. Je n'hésite pas à employer ce terme, car les investissements sont tellement considérables qu'on a besoin de savoir où nous allons à quinze, vingt ou vingt-cinq ans.

Monsieur Peu, je n'avais effectivement pas répondu à votre question sur la transition énergétique et sur les obligations d'ADP en matière environnementale. C'est une question clé. L'entreprise ADP a déjà des obligations en matière environnementale, notamment en matière de construction. Je pense que nous pouvons renforcer ces obligations. Je suis favorable à ce que nous écrivions dans la loi qu'ADP doit tenir compte de l'impact de ses activités sur l'environnement. Même si cela n'est pas prévu pour le moment, cela ne me pose aucune difficulté. Je suis ouvert aux suggestions en ce domaine.

Sur le plan de la méthode, je suis convaincu que nos discussions vont permettre d'améliorer le texte et d'éclairer le Gouvernement, notamment s'agissant du maintien, ou non, de l'État dans le capital d'ADP, ou encore de la question environnementale. C'est l'objet du débat parlementaire.

Mme la présidente Olivia Grégoire. Nous échangeons ainsi librement depuis une heure et demie. Je suggère que nous reprenions maintenant l'examen des amendements.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable sur les trois amendements de suppression.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements CS576, CS674 et CS2159.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CS274, CS273 et CS272 de M. Stéphane Peu et CS675 de M. Daniel Fasquelle.

M. Stéphane Peu. Je présenterai de manière groupée mes trois amendements. Ils portent tous sur la durée de la concession. La concession envisagée pour ADP représente plus du double de celle qui a été octroyée aux investisseurs privés dans le cadre de la privatisation des aéroports de Lyon ou de Toulouse, sans qu'aucune des spécificités d'ADP ne parvienne à justifier d'une durée aussi importante.

Nous faisons remarquer que l'ordonnance du 29 janvier 2016 pose le principe d'une durée limitée, calculée en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements. Son décret d'application du 1^{er} février 2016 précise que la durée du contrat

ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amorce les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services.

En conséquence, ces amendements visent à appliquer une durée de concession plus limitée eu égard à ce qui s'est fait dans le cadre des autres privatisations en France et à l'international.

Le premier propose donc une limitation de la concession à dix ans, le deuxième à vingt ans et le troisième à trente ans. Ces différentes durées me semblent plus raisonnables et plus équilibrées que les soixante-dix ans envisagés.

M. Daniel Fasquelle. Si aucun de ces trois seuils ne vous convient, je vous propose de diviser simplement par deux la durée proposée dans l'article, pour limiter la concession à trente-cinq ans.

Mme Marie Lebec, rapporteure. La durée de soixante-dix ans est relativement classique. Le viaduc de Millau est ainsi concédé pour soixante-dix-huit ans et Eurotunnel pour quatre-vingt-dix-neuf ans. La durée de soixante-dix ans prend en compte les contraintes liées à la stabilité de l'entreprise, notamment en matière d'investissements. Avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Permettez-moi de vous faire remarquer à nouveau que la durée de soixante-dix ans représente une amélioration très significative par rapport à ... l'infini. Actuellement, les actionnaires privés, même s'ils sont minoritaires, ont en effet devant eux l'éternité... La durée de soixante-dix ans marque donc une nette amélioration par rapport à l'éternité.

Ensuite, il faut de la durée et de la visibilité pour faire des investissements aussi importants sur l'infrastructure. La durée de soixante-dix ans nous semble donc raisonnable. Comme l'a rappelé la rapporteure, c'est similaire à la durée de la concession du tunnel routier du Fréjus, du tunnel du Mont-Blanc ou du viaduc de Millau.

M. Ian Boucard. Dans ces exemples, la concession a été octroyée alors que l'ouvrage n'était pas encore construit, en particulier pour le viaduc de Millau. S'agissant d'ADP, les infrastructures sont là. Même si des investissements devront être effectués, des bases solides existent d'ores et déjà. Elles permettent d'ailleurs à cette entreprise d'être rentable.

L'État a vendu les autoroutes trente-cinq ans après leur construction, si ma mémoire est bonne, au moment, précisément, où ces ouvrages devenaient rentables, ce qui n'avait pas manqué de susciter des discussions animées. De ce point de vue, l'amendement de Daniel Fasquelle me semble intéressant, si on imagine que les investissements réalisés par les concessionnaires seront rentabilisés eux aussi d'ici à trente-cinq ans.

Mme la présidente Olivia Grégoire. Nous avons passé une heure et demie à expliquer que le modèle d'ADP n'est en rien similaire au modèle d'exploitation des autoroutes. Je suis donc étonnée qu'on y revienne encore.

M. Charles de Courson. Pourquoi soixante-dix ans ? On nous dit de regarder les infrastructures nouvelles telles que le tunnel du Fréjus ou le viaduc de Millau mais on n'est pas du tout dans le même cas. ADP, c'est déjà près de 70 millions de voyageurs. D'ailleurs, les durées d'amortissement des pistes d'ADP ne sont absolument pas de soixante-dix ans. Je trouve donc cette durée un peu trop longue. En outre, plus vous réduirez la durée, plus

l'indemnité – telle que vous envisagez de la calculer – diminuera puisqu'elle correspond à la valeur actualisée des *cash flows* futurs sur soixante-dix ans. Cela permettrait de faire une petite économie. Trente-cinq ans me semble la bonne durée.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. J'entends tous ces arguments. Cependant, il reste des investissements très lourds à faire, notamment à l'aéroport Charles-de-Gaulle, qui justifient une durée de concession plus longue. D'autre part, contrairement à ce que vient de dire Charles de Courson, quand vous échangez l'éternité contre une durée, plus celle-ci est courte et plus le montant de l'indemnisation est élevé. Or les intérêts patrimoniaux de l'État pourraient être remis en cause si la valeur d'indemnisation excède ou approche la valeur de cession. Avis défavorable.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements CS274, CS273, CS272 et CS675.

Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CS626 et CS628 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CS403 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. L'article 44 prévoit en 2089 la restitution à l'État de tous les titres de capital détenus par ADP dans des entreprises, quelles que soient ces entreprises et à partir du moment où elles exercent une partie, même infime, de leur activité en Île-de-France. Cette mesure paraît disproportionnée. Il convient donc de la préciser en la limitant, d'une part, aux entreprises liées à l'activité aéroportuaire et d'autre part, qui exercent majoritairement leur activité en Île-de-France.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. On ne peut pas ne restituer à l'État que les titres des entreprises dont l'activité est majoritairement située en Île-de-France car il peut y avoir des activités situées en Île-de-France ou hors de l'Île-de-France qui, bien que minoritaires, sont fondamentales.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. L'État indemnise tout. Il est donc normal que tout soit restitué à l'État à l'issue de la période de soixante-dix ans.

M. Charles de Courson. Tout ne sera pas restitué, puisque le projet de loi prévoit que si l'activité n'est pas située au moins partiellement en Île-de-France, les titres ne seront pas restitués à l'État. Si vous jugez excessif de fixer un minimum à 50 %, fixez-le à 5 ou à 10 %. On ne va pas restituer des activités qui ne sont qu'à quelques pourcents en Île-de-France. Je retire mon amendement et en déposerai un autre fixant un minimum à 5 %.

L'amendement CS403 est retiré.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement CS277 de M. Stéphane Peu.

Elle aborde l'amendement CS402 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. J'ai trouvé étonnante la rédaction de l'article. En effet, à l'occasion des nationalisations et privatisations antérieures, on a toujours procédé de la même manière : on confiait le dossier à un groupe de trois experts, l'un de la Cour de cassation,

l'autre de la Cour des comptes et le troisième, du Conseil d'État. Ils procédaient à une estimation selon les deux méthodes pratiquées, combinées : celle de la valeur patrimoniale et celle des *cash flows* actualisés. Curieusement, vous utilisez exclusivement la méthode du *cash flow* actualisé. Ce n'est pas à la loi de choisir une méthode. Les experts transmettront leur estimation à la commission de privatisation, qui vérifiera si la méthodologie utilisée est correcte. Après, c'est vous, monsieur le ministre, qui ferez un choix. Je pense que cet article pose un problème constitutionnel.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Vous proposez que la méthode de calcul de l'indemnisation soit non plus fixée par la loi mais par d'autres instances compétentes alors même que, pour garantir que l'expropriation est équitable, il faut que le calcul de l'indemnisation soit prévu par la loi.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Nous estimons que le fait de préciser la méthode d'indemnisation dans la loi sécurise juridiquement l'opération. Comme vous le dites très bien, il existe en effet deux méthodes d'indemnisation. Nous avons écarté celle qui repose sur la base des actifs car il est impossible de déterminer ce que sera la valeur des actifs dans soixante-dix ans. Le calcul sera donc effectué sur la base du *cash flow*, suivant la méthode que vous avez vous-même définie. Ce choix a été soumis au Conseil d'État. Des experts juridiques se sont donc penchés longuement sur le sujet. Dans son avis, le Conseil d'État considère qu'il s'agit d'une méthode classique d'évaluation des entreprises. Il précise qu'en l'espèce, on ne peut pas lui opposer de méthode plus pertinente.

M. Charles de Courson. La jurisprudence du Conseil constitutionnel est claire : l'indemnisation doit être juste et préalable. Vous vous souvenez de ce qui est arrivé à nos collègues de gauche quand ils ont nationalisé : leurs décisions ont été annulées par le Conseil constitutionnel car les modalités de calcul qu'ils avaient retenues n'étaient pas justes. Il a fallu délibérer à nouveau et confier à une commission le soin d'évaluer l'indemnisation. Il serait plus prudent d'en faire autant car vous ne savez pas ce qui peut se passer en soixante-dix ans. Le Gouvernement recourt d'ailleurs ici à un mélange des deux méthodes, s'appuyant sur la valeur actualisée déduction faite de la valeur nette comptable des mêmes biens à la fin de l'exploitation mentionnée – c'est-à-dire dans soixante-dix ans. Je le répète : j'ai des doutes quant à la constitutionnalité de cet article.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. La comparaison n'est absolument pas pertinente. Dans le cas des nationalisations de 1982, le Gouvernement avait choisi de retenir comme seul critère d'indemnisation un prix qui n'était pas conforme au prix de bourse des actifs nationalisés. Le Conseil constitutionnel avait donc indiqué qu'il fallait indemniser les acteurs privés à juste valeur. Nous, au contraire, retenons la seule méthode d'indemnisation qui soit considérée comme juste par le Conseil d'État : elle repose sur la valeur nette comptable des actifs. Nous avons sécurisé juridiquement le montant et la méthode d'indemnisation.

La commission rejette l'amendement.

Elle étudie l'amendement CS880 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement a pour objectif de nous assurer que les recours éventuels qui seront introduits contre le texte fixant le montant de l'indemnité seront traités rapidement et donc directement devant le Conseil d'État.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable. Cela accélérera effectivement la procédure.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS478 de M. Éric Woerth et du sous-amendement CS2390 de la rapporteure Marie Lebec.

M. Éric Woerth. Il s'agit d'associer le Parlement à la valorisation de l'indemnisation en élargissant la composition de la commission *ad hoc* à deux représentants du Parlement. Je suis persuadé qu'on trouvera au moins une personne compétente parmi les 577 députés pour siéger de façon efficace au sein de cette commission... Il s'agit aussi de permettre aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat de bénéficier d'une information en temps réel et de prévoir que cette information soit rendue publique. Le sous-amendement de la rapporteure dévitalise une bonne partie de mon amendement en supprimant la disposition visant à associer le Parlement à l'avis de valorisation donné à la commission des participations. Je regretterais donc qu'il soit adopté.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Le sous-amendement CS2390 a pour objet de ne conserver qu'une partie de l'amendement. Le 1° qui a pour objet de prévoir la présence d'un député et d'un sénateur dans la commission *ad hoc* chargée de calculer l'indemnité versée à ADP présente des difficultés. Il ne devrait pas s'agir d'une instance politique mais d'une instance purement technique. Les personnes retenues par le projet de loi pour faire partie de cette commission le sont pour leurs compétences. Il s'agit du premier président de la Cour des comptes, du président de l'Autorité des marchés financiers et du président du Conseil supérieur de l'ordre des experts comptables.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je partage l'objectif, poursuivi par Éric Woerth, de bonne information du Parlement mais en l'espèce, le mieux est l'ennemi du bien. Si nous prévoyons la présence de responsables politique dans cette commission, composée d'experts indépendants et chargée de rendre un avis sur l'indemnité, je crains que cela se retourne contre nous et que les actionnaires individuels nous le reprochent. Ils pourraient considérer en effet que ces responsables politiques ont par définition un engagement et qu'ils peuvent être juges et parties. Il est donc préférable d'adopter votre amendement tel que modifié par le sous-amendement de la rapporteure. Ainsi, le Parlement sera informé et il y aura publication de l'avis après la privatisation.

M. Éric Woerth. Beaucoup de choses se retournent contre nous sans qu'en général, on l'ait prévu avant... Cela fait le charme de la vie politique. (*Sourires.*) On peut considérer en effet que ce n'est pas le rôle du Parlement que d'entrer directement dans le vif des sujets, mais il s'agit là d'un bien national à valoriser. Il est donc normal que des élus de la nation, dont certains sont aussi compétents que les personnes que peut nommer la Cour des comptes, puissent participer à une commission saisie pour avis et non pour rendre une décision.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Il ne s'agit pas de la valorisation d'une société mais de l'indemnisation d'ADP, acteur privé. Je suis réservé quant à l'idée que des parlementaires se prononcent techniquement sur le montant de l'indemnisation d'un actionnaire privé.

M. Charles de Courson. Certes, on ne rachète pas des actions, mais des actifs. Cependant, les actifs sont un élément de valorisation de l'entreprise, qui est cotée en bourse.

On peut déduire une valeur implicite que valorise le marché des actifs par différence entre la valeur de l'entreprise et les actifs non rachetés. Vous avez donc raison mais partiellement tort.

*La commission **adopte** le sous-amendement CS2390 puis l'amendement CS478 **sous-amendé**.*

Elle aborde l'amendement CS275 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Cet amendement vise à permettre à l'État de mettre un terme à la concession, intégralement ou partiellement, dans le cas où le groupe Aéroports de Paris manquerait aux objectifs en matière de préservation de l'emploi et des conditions de travail des salariés que nous proposons par ailleurs de fixer dans son cahier des charges.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Si on reprend les mécanismes qui existent actuellement, le cahier des charges mentionné à l'article L. 6323-4 du code des transports ne fixe aucun engagement en matière d'emploi et de conditions de travail. Le conseil d'administration propose la convention collective qui doit être approuvée par le ministre des transports. Aucun changement n'est prévu de ce point de vue dans le cahier des charges. Enfin, il ne me paraît pas pertinent de figer pour soixante-dix ans l'évolution de l'emploi et des conditions de travail d'ADP.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable.

M. Stéphane Peu. Il ne faut pas travestir mes amendements ! Je n'ai pas proposé de figer pendant soixante-dix ans les conditions de travail d'ADP ! Il s'agit de permettre à l'État de reprendre en partie ou en totalité la concession en cas de manquement aux conditions de travail et d'emploi fixées dans le cahier des charges pendant la durée de la concession. Reste à les fixer dans le cahier des charges. Par parenthèse, il faudrait de temps en temps écouter les acteurs concernés par les lois que nous votons : lorsqu'ils sont tous opposés aux dispositions proposées, ce n'est jamais bon pour la suite. En l'occurrence, les salariés d'ADP, tous syndicats confondus, sont hostiles à ce texte. Ne pas traiter la question de l'emploi et des conditions de travail, ne pas prévoir de garde-fou en la matière dans ce projet de loi ne sera pas de nature à les rassurer.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je vous prie de m'excuser, monsieur Peu, si vous estimez que j'ai travesti votre amendement : ce n'était pas mon intention. Je voulais simplement dire que les dispositions actuelles du cahier des charges relatives aux conditions de travail et à la préservation de l'emploi ne seront pas modifiées. Je pense notamment aux garanties fixées par la convention collective qui doivent être approuvées par le ministre des transports.

*La commission **rejette** l'amendement CS275.*

Elle examine l'amendement CS276 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. J'imagine, après avoir entendu M. le ministre, que le cahier des charges comprendra des clauses environnementales ou visant au respect des critères relatifs à la transition énergétique. Cependant, ces clauses ne vaudront rien si nous ne nous dotons pas d'outils pour les faire respecter. Nous proposons que l'État puisse mettre un terme intégralement ou partiellement à la concession dans le cas où le groupe Aéroports de Paris manquerait à ses objectifs en matière de préservation de l'environnement.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à cet amendement. Cependant, à la suite de notre rencontre avec les syndicats, nous avons souhaité que des dispositions protectrices de l'environnement soient incluses dans le cahier des charges. Cette question sera débattue un peu plus tard. Des sanctions pécuniaires, d'un montant de 2 % du chiffre d'affaires par manquement sont également prévues.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. J'approuve l'intention, mais la sanction me semble un peu excessive, puisque cela revient à mettre un terme à la concession. J'invite M. Peu à retirer son amendement. D'autres amendements, déposés par le rapporteur général, seront examinés qui visent à renforcer le cahier des charges en matière environnementale.

M. Stéphane Peu. Je suis prêt à retirer mon amendement mais la question que je soulève est celle des moyens de faire respecter le cahier des charges.

L'amendement CS276 est retiré.

La commission aborde l'amendement CS700 de Mme la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que les cinq cas de faute énumérés dans le projet de loi ne sont pas cumulatifs et que la réalisation d'un seul d'entre eux suffit à permettre aux ministres concernés de mettre fin à la mission confiée à Aéroports de Paris.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable à cet amendement qui renforce la faculté de mettre fin au contrat. Je veux dire à nouveau à M. Peu qu'on peut effectivement singulariser la condition environnementale dans ce cahier des charges.

La commission adopte l'amendement.

Elle étudie l'amendement CS404 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. J'ai été un peu étonné par l'alinéa 17 qui prévoit de transférer des actifs à l'État, moyennant une indemnité lorsqu'il est mis fin à la mission d'ADP en cas de manquement. Mais l'indemnité de rupture prévue est fixée dans la loi au montant net comptable des biens qui ont été concédés, ce qui n'est pas possible. Il y aura indemnisation sur le fondement d'une expertise, à la suite d'un contentieux. Il n'est pas du domaine de la loi que de fixer cette indemnisation. Mon amendement précise donc que cette indemnisation sera fixée dans les conditions de droit commun pour éviter une éventuelle annulation du dispositif par le Conseil constitutionnel sur le fondement du droit de propriété.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable : la mission et le statut d'ADP sont *sui generis* et non de droit commun. Cela étant, dans les faits, l'objectif est de se rapprocher le plus possible du droit commun.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Plus le législateur est précis, moins il y a de contentieux. C'est pourquoi nous apportons cette précision dans la loi.

M. Charles de Courson. Le Conseil constitutionnel exige que l'indemnisation soit juste et préalable. Vous faites donc une erreur en faisant figurer cette disposition dans la loi.

M. Daniel Fasquelle. Gravons ce propos de M. le ministre : « *plus le législateur est précis, moins il y a de risques de contentieux* ». J'espère que vous vous appuierez sur cette

phrase pour revenir sur la rédaction que vous proposez de l'objet social dans le code civil : cette rédaction est une folie au regard des contentieux qu'elle va entraîner.

La commission rejette l'amendement CS404.

Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CS631 et CS630 de la rapporteure .

Puis elle adopte l'article 44 modifié.

Article 45 (article L. 6323-2 et L. 6323-4 du code des transports) : *Cahier des charges d'ADP*

La commission est saisie des amendements identiques CS676 de M. Daniel Fasquelle et CS2160 de M. Dominique Potier.

M. Daniel Fasquelle. L'amendement CS676 est défendu.

M. Boris Vallaud. L'amendement CS2160 aussi.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à ces amendements de suppression. L'article 45 précise les modalités du cahier des charges. Pour mener à bien le projet de privatisation, cet article paraît donc particulièrement utile. Il permet par ailleurs de fixer un grand nombre d'exigences auxquelles devra satisfaire Aéroports de Paris.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, elle rejette l'amendement CS278 de M. Stéphane Peu.

Elle examine l'amendement CS705 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement d'appel vise à obtenir un engagement sur la transmission du projet de cahier des charges aux instances représentatives du personnel et la possibilité qui leur sera laissée d'émettre des observations à son sujet.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je propose à Mme Lebec de retirer cet amendement qui rejoint les préoccupations exprimées par M. Peu puisque j'ai demandé au président d'ADP de tenir les salariés régulièrement informés de l'avancement des différentes étapes préalables à la privatisation. Je lui ai aussi demandé de les informer de l'élaboration du cahier des charges des exploitations aéroportuaires. Je me suis rendu moi-même à ADP pour présenter l'opération et recevrai à nouveau les salariés dans le cadre du processus législatif en cours. Les garanties demandées par cet amendement et, précédemment, par M. Peu sont donc d'ores et déjà prévues.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je retire donc l'amendement.

L'amendement CS705 est retiré.

La commission étudie l'amendement CS721 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que les investissements qui pourront être imposés par l'État à Aéroports de Paris devront respecter le principe législatif de juste rémunération des capitaux.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CS632 de la rapporteure.

Elle est saisie de l'amendement CS723 du même auteur.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement a pour objet d'exclure de manière dérogatoire et exceptionnelle la participation du commissaire du Gouvernement au conseil d'administration d'ADP pour les réunions portant sur la négociation du contrat de régulation économique, ce pour éviter tout conflit d'intérêts.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

M. Charles de Courson. Je suis tout à fait favorable à l'amendement de notre rapporteure mais est-ce là le seul cas possible de conflit d'intérêts ?

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Nous n'avons pas identifié d'autres cas, mais vous pourrez déposer un amendement le cas échéant et nous le prendrons évidemment en compte.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine, en présentation commune, les amendements CS279, CS280 et CS281 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. L'amendement CS279 vise à garantir le maintien du nombre actuel de représentants des salariés au sein du conseil d'administration d'ADP : les salariés craignent notamment que leur représentation soit réduite, ce qui limiterait leur voix au chapitre.

L'amendement CS280 concerne les collectivités locales. Nous nous trouvons dans un système dépassé qui ne correspond pas à la réalité des impacts d'ADP sur les territoires : seule la ville de Paris et celle d'Orly siègent au conseil d'administration. Or l'impact sur les territoires a beaucoup changé, de même que l'organisation territoriale de l'Île-de-France. C'est pourquoi nous proposons que les départements et la région puissent être représentés au conseil d'administration. Je vous fais grâce de tous les impacts des aéroports relevant d'ADP sur les territoires, les riverains et les infrastructures...

J'en viens à l'amendement CS281. L'alinéa 11 de l'article 45 permettra de rechercher la responsabilité sans faute de l'État dans l'hypothèse où ce dernier prendrait une décision affectant significativement ou durablement l'activité d'ADP. À nos yeux, il n'est pas souhaitable d'ouvrir cette possibilité, car cela conditionnerait la mise en place d'une régulation visant l'intérêt général au respect des intérêts privés du groupe ADP. La sauvegarde de l'intérêt général, notamment pour des raisons liées à la santé et à l'environnement, doit permettre à l'État d'édicter des normes sans avoir à indemniser le secteur privé.

Mme Marie Lebec, rapporteure. J'émet un avis défavorable à l'amendement CS279 qui fixe à six le nombre des représentants des salariés au conseil d'administration d'ADP. Dans le cadre de sa privatisation, ce groupe devrait se rapprocher du droit commun : le nombre des membres du conseil d'administration serait ainsi ramené à dix ou douze, et il serait disproportionné que les salariés représentent la moitié du total.

Même avis en ce qui concerne l'amendement CS280 : à l'heure actuelle, il n'y a que trois censeurs auprès du conseil d'administration. Porter leur nombre à onze, comme vous le proposez, serait là encore une mesure disproportionnée. Cela relève, par ailleurs, d'une décision du conseil d'administration et non de la loi. Je tiens également à signaler que j'ai déposé un amendement visant à créer un comité des parties prenantes, qui aura pour objet d'associer davantage les collectivités territoriales – vous savez qu'elles se sont manifestées avant l'examen du projet de loi.

S'agissant de l'amendement CS281, il faut que l'État puisse continuer à légiférer ou à réglementer dans l'ensemble des domaines, comme vous l'avez dit. Néanmoins, l'idée de la responsabilité sans faute est que si une décision affecte durablement l'activité d'ADP ou lui porte préjudice, il est normal qu'il y ait une indemnité. C'est pourquoi je donne aussi un avis défavorable à cet amendement.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même position.

M. Stéphane Peu. Nous pourrions discuter plus longuement de ces différentes questions en séance, mais je voudrais ajouter un mot au sujet des collectivités territoriales. C'est à la loi de fixer les règles de leur association, et non à la future société ADP : ce serait un non-sens. Il faut associer au sein du conseil d'administration, qui est l'instance décisionnaire, les collectivités subissant un impact – il a ainsi été question précédemment du bruit, des infrastructures, du foncier et de l'aménagement.

La commission rejette successivement ces amendements.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CS633 et CS629 de la rapporteure.

La commission examine ensuite l'amendement CS722 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je vous propose de limiter l'assujettissement d'ADP aux obligations de publicité et de mise en concurrence aux seuls contrats de travaux : cela permettra de conserver les contrats conclus en sociétés filiales ou avec des coentreprises, notamment en matière commerciale.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements de précision CS635, CS656, CS636, CS637 et CS634 de la rapporteure.

La commission examine ensuite les amendements identiques CS1203 de M. Jean-Luc Lagleize et CS2016 de M. Jean-Paul Mattei.

Mme Isabelle Florennes. L'amendement CS1203 permettra à l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) de donner un avis sur le niveau de notation proposé par ADP, afin d'éviter un niveau qui exigerait une rentabilité

anormalement élevée et ferait peser des tensions inflationnistes sur les redevances aéroportuaires dues par les compagnies aériennes, et en premier lieu Air France.

M. Philippe Bolo. Je n'ai rien à ajouter au sujet de l'amendement CS2016 : tout vient d'être dit.

Mme Marie Lebec, rapporteure. J'émet un avis défavorable : le niveau de notation n'est pas proposé par ADP, mais par l'État, et ne relève pas des compétences de l'ASI, qui est chargée d'émettre un avis sur les redevances aéroportuaires. Cela ne correspond pas à la mission de l'ASI, qui n'est pas équipée pour exercer la mission que vous proposez de lui donner.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette ces amendements.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CS648 de la rapporteure.

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CS2353 de la rapporteure et CS283 de M. Stéphane Peu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Mon amendement précise qu'ADP devra exercer ses missions en tenant compte des effets de ses activités sur l'environnement, selon des modalités définies dans le cahier des charges.

M. Stéphane Peu. Le cahier des charges prévu par le code des transports sera enrichi par l'article dont nous discutons, et il va de soi qu'il faut notamment ajouter un objectif de préservation de l'environnement.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à votre amendement sans l'être, sur le fond, à la prise en compte de l'impact environnemental d'ADP. En ce qui concerne les gaz à effet de serre qui sont visés par l'amendement, il semblerait qu'ADP ne soit pas responsable des principales émissions – ce sont plutôt les compagnies aériennes...

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je suis favorable à l'amendement de la rapporteure, car il permettra de prendre en compte les impacts environnementaux des activités d'ADP. Il faut également souligner que c'est un amendement qui doit beaucoup à M. Peu. Nous verrons si cela peut être reconnu de manière plus claire par la suite. Je suis en revanche défavorable à l'amendement CS283.

La commission adopte l'amendement CS2353.

L'amendement CS283 est ainsi sans objet.

La commission examine ensuite, en présentation commune, les amendements CS282 et CS284 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Ces amendements s'inscrivent dans le même esprit, mais j'ai l'impression qu'ils rencontreront moins de succès que ma précédente proposition... Il s'agit d'ajouter au cahier des charges un objectif de préservation de l'emploi, afin d'éviter une éventuelle purge des effectifs – cela peut arriver lors d'une privatisation trop peu encadrée. Il y a aussi la question du statut des salariés d'ADP : vous savez qu'ils y sont attachés, et ils ont raison de l'être.

M. Charles de Courson. Ce n'est pas un statut, mais une convention collective.

M. Stéphane Peu. Le projet de loi, tous articles confondus, ne comporte pas une seule mention du devenir des salariés. Dans cette affaire de privatisation, il n'est nulle part question du statut, de l'emploi et de l'avenir des salariés : ils sont totalement absents de ce texte. Nous avons déposé un certain nombre d'amendements pour les y introduire, car ce sont des acteurs de premier plan dans l'entreprise.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Nous avons rencontré ensemble les syndicats, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, et j'ai noté, moi aussi, qu'ils étaient inquiets de l'avenir de leur société. Je l'ai dit précédemment : ce texte ne changera rien à leur statut, car il faudra toujours que la convention collective soit validée par le ministre des transports. J'émet un avis défavorable à votre amendement, car il ne me paraît pas souhaitable de figer les conditions d'emploi des salariés pour les soixante-dix années à venir, c'est-à-dire pendant la durée de la concession ou à son échéance, comme le proposent respectivement vos amendements CS282 et CS284.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. J'entends les remarques formulées par M. Peu, et je veux rappeler que rien ne changera pour les salariés en raison de ce projet de loi. La convention collective doit être approuvée par le ministre des transports, qui est chargé d'exercer la tutelle de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), sur proposition du conseil d'administration d'ADP : cela restera le cas, y compris lorsque la cession d'actifs aura eu lieu. Si vous estimez qu'il faut le rappeler dans la loi – elle ne fait pas mention des salariés d'ADP, en effet –, je vous suggère de déposer un amendement en ce sens, auquel nous pourrions travailler ensemble dans les jours qui viennent. Cela permettra peut-être de rassurer les salariés.

M. Stéphane Peu. Je répondrai présent à cette invitation, bien sûr, mais je ne retire pas mes amendements.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis la commission examine l'amendement CS2398 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. J'ai déposé cet amendement pour préciser que le cahier des charges devra garantir les conditions d'exercice d'une activité d'aviation générale sur les aérodromes exploités par ADP – cela correspond à une demande des aéro-clubs concernés.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable : cet amendement répond à des préoccupations exprimées par M. Mattei, dont je veux saluer le travail.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CS2356 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Nous en venons à l'amendement que j'évoquais tout à l'heure en réponse à M. Peu : je vous propose de créer un comité consultatif local, distinct des organes de direction d'ADP, afin de regrouper *a minima* les collectivités territoriales, les riverains et les associations de protection de l'environnement.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CS714 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'objet de cet amendement est de garantir la bonne adéquation du cahier des charges d'ADP avec les évolutions à venir du secteur aéroportuaire : au moins une évaluation de la réalisation du cahier des charges devra avoir lieu.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CS285 et CS286 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. L'amendement CS285 vise à apporter une clarification : en cas de non-respect des engagements fixés par le cahier des charges, l'article 45 prévoit des sanctions limitées à 2 % du chiffre d'affaires hors taxes lors du dernier exercice clos d'ADP, sous un plafond global par année civile, ce qui risque d'empêcher l'autorité administrative de prononcer des sanctions à la hauteur des préjudices subis en cas d'atteintes particulièrement graves. Par ailleurs, l'amendement CS286 propose des sanctions plus adaptées, plus cohérentes et plus dissuasives : le plafond serait ainsi porté à 5 % pour chaque manquement.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à l'amendement CS285 qui supprimerait le plafond de sanction de 2 % du chiffre d'affaires, pour ne garder que le plafond global de 10 % : le problème est que si une sanction équivalant à 10 % du chiffre d'affaires était prononcée, on ne pourrait plus adopter de sanctions au cours de la même année, car le plafond global aurait déjà été atteint. En ce qui concerne l'amendement CS286, je trouve qu'il serait excessif de porter le plafond par manquement de 2 à 5 %, compte tenu des pratiques en vigueur. Il faut aussi noter que le projet de loi prévoit déjà une augmentation, puisque ce plafond passera de 0,2 à 2 %.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette successivement ces deux amendements.

Puis elle adopte l'amendement CS701 de la rapporteure, visant à apporter une précision juridique.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CS287 de M. Stéphane Peu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable, pour les mêmes raisons : cet amendement porterait le plafond annuel à 20 %, ce qui me paraît disproportionné.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 45 modifié.

Après l'article 45

La commission examine, en discussion commune, les amendements CS288 et CS289 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. L'amendement CS288 vise à empêcher la sous-traitance de second degré, en raison du péril qui en résulte pour la sécurité nationale. L'amendement CS289 est un amendement de repli.

Mme Marie Lebec, rapporteure. J'émet un avis défavorable à ces deux amendements. En effet, il ne me paraît pas nécessairement pertinent de limiter la sous-traitance à un seul niveau : toutes les précautions sont prises pour garantir que la sous-traitance d'ADP s'exerce dans le plus grand respect des règles de sécurité, notamment dans le cadre de la loi du 27 mars 2017 qui a instauré une obligation de vigilance des sociétés mères. Le plan de vigilance prévu par la loi est en cours d'élaboration, sous l'égide de la déontologue du groupe ADP.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

M. Stéphane Peu. Plus les niveaux de sous-traitance sont nombreux, plus le contrôle perd en efficacité, aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé. Pour des enjeux aussi stratégiques que ceux des aéroports, on ne peut pas se contenter des règles de droit commun. Je rappelle en effet qu'il y a des précédents à ADP : le plan des pistes d'Orly a été divulgué, de même qu'un schéma de vidéosurveillance, au moment de sa mise en place, et c'était le fait d'une sous-traitance de deuxième ou troisième niveau. Ce ne sont pas des fantasmes, des vues de l'esprit ou des suspicions excessives : on constate souvent que plus les niveaux de sous-traitance sont nombreux, plus le contrôle est difficile à exercer.

M. Roland Lescure, rapporteur général. L'objectif est louable, mais je ne suis pas sûr que vos amendements soient la meilleure manière de l'atteindre. Je connais moins bien que vous les cas que vous avez cités, mais la fuite venait-elle vraiment d'un sous-traitant de sous-traitant ? Par ailleurs, je rappelle que nous cherchons aussi à limiter les coûts et à nous assurer que l'on obtient les meilleurs prix possibles lorsque l'on passe des appels d'offres. Or la sous-traitance d'une sous-traitance peut conduire à un meilleur service ou à un meilleur prix. Je comprends l'objectif que vous visez, mais je pense qu'on ne peut l'atteindre qu'avec un véritable contrôle de la sécurité : ce contrôle existe, comme la rapporteure l'a dit, et il faudra s'assurer que ce sera toujours le cas par la suite.

La commission rejette successivement ces amendements.

Article 46 (article L. 6323-6 du code des transports) : *Nouvelles dispositions de maîtrise des emprises foncières*

La commission examine l'amendement CS2161 de M. Dominique Potier.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Nous l'avons déjà dit précédemment dans la discussion : mon groupe considère que la privatisation d'ADP est une erreur stratégique et économique. Nous regrettons que le Gouvernement privilégie cette option à celle d'une optimisation des dividendes perçus. C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 46.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable à cet amendement, comme à tous ceux visant à supprimer un article du projet de loi. Ce que vous proposez ne serait pas pertinent si nous voulons garantir la bonne réalisation de la privatisation d'ADP : cet article comporte, en effet, des dispositions relatives à la maîtrise foncière. Il est ainsi prévu que tout projet d'opération conduisant à la cession, à l'apport ou à la création d'une sûreté doit être validé par l'État et que toute opération réalisée sans accord est nulle.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis que l'excellente rapporteure.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en présentation commune, les amendements CS290, CS291 et CS292 de M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Quand il s'agit du foncier, on touche au grisbi (*Sourires*). L'amendement CS290 prévoit que le foncier dont l'État est propriétaire ne pourra pas être cédé par ADP pendant la durée de la concession, car c'est le bien de tous les Français. Il convient de préserver les intérêts patrimoniaux de l'État, c'est-à-dire de nos concitoyens.

L'amendement CS291, si vous me permettez de le présenter en même temps, vise à mieux associer les salariés à la vie de l'entreprise – pardon d'être redondant, mais c'est un sujet qui nous tient à cœur. Nous pensons que les salariés ne sont pas que de simples producteurs : ce sont aussi des acteurs de l'entreprise. L'amendement permettra au comité d'entreprise de se saisir de tout projet de cession, d'apport ou de création de sûreté.

Enfin, notre amendement de repli CS292 vise à permettre aux collectivités locales d'Île-de-France – la région, les départements et les communes – de pouvoir acquérir prioritairement le foncier de l'État s'il est vendu. Cela permettra de préserver l'intérêt public.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable à ces trois amendements. Depuis une loi adoptée en 2005, le foncier concerné est la propriété d'ADP, et non de l'État. En ce qui concerne la préservation des intérêts patrimoniaux, l'article 46 prévoit qu'ADP devra reverser 70 % de la plus-value réalisée lors d'une éventuelle cession, qu'il faudra l'accord de l'État pour réaliser toute opération de cette nature et que l'État devra s'y opposer si cela risque de nuire à l'activité aéroportuaire.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis défavorable. Je voudrais rassurer M. Peu : ADP n'aura pas d'intérêt à agir. Comme la rapporteure l'a très bien rappelé, 70 % du produit des cessions iraient en effet à l'État. Les opérations n'auront donc pas lieu pour des raisons d'ordre financier. L'État pourra également s'opposer à une cession : cela fait partie des éléments de contrôle du cahier des charges. Enfin, on peut envisager que des cessions soient opportunes : si l'on souhaite réaliser une ligne de transport passant par une partie du foncier d'ADP, il y aura un motif d'intérêt général susceptible de justifier une cession partielle. J'invite donc à retirer l'amendement CS290 ; sinon, je donnerai un avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis la commission adopte successivement les amendements CS639 et CS640, de précision juridique, et l'amendement CS641, rédactionnel, de la rapporteure.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CS405 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Aux termes de l'alinéa 8 de l'article 46, « lorsqu'il fait partie du domaine public, le terrain d'assiette des aérodromes exploités par Aéroports de Paris en application de l'article L. 6323-2 peut faire l'objet d'un transfert de gestion au profit de l'État sur décision du préfet territorialement compétent ». Il manque un élément : que ce soit en contrepartie d'une indemnité fixée dans les conditions du droit commun. Pendant la durée de la concession, l'État ne peut pas s'approprier sans indemnité un terrain qui a été

concéder. Comment indemniserait-on ADP ? C'est l'objet du bref dispositif que je vous propose.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis favorable.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. C'est un amendement de précision qui est utile afin de nous épargner un risque de dérive « *nougateuse* » du texte, à laquelle je sais que Charles de Courson est sensible (*Sourires*). J'émetts donc un avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Olivia Grégoire. À l'unanimité.

Puis la commission adopte l'article 46 modifié.

Article 47 (article L. 6323-4-1 [nouveau] du code des transports) : *Principe de la caisse double*

La commission examine l'amendement CS2162 de M. Dominique Potier.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Cet amendement est défendu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à l'amendement CS2162, qui supprime l'article 47. En effet, cet article stabilise le principe de la double caisse, actuellement déjà mis en pratique par Aéroports de Paris, pour le sécuriser sur le plan juridique. Ainsi, les résultats de différentes opérations d'ADP sont comptabilisés dans deux comptabilités différentes, et seule l'une d'entre elle sert d'assiette au calcul des redevances aéroportuaires. La caisse régulée inclura toutefois des activités dont la nature n'est pas purement aéroportuaire.

Il s'agit d'assurer une incitation de la société à investir dans les infrastructures aéroportuaires et à développer le trafic de la plateforme et la connectivité de la France avec le reste du monde.

Une hausse des tarifs des redevances dans les prochaines années apparaît, par ailleurs, peu probable, en raison de la concurrence croissante entre aéroports européens, qui conduit ceux-ci à se rendre aussi attractifs que possible pour les compagnies aériennes du monde entier, notamment en escale.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie des amendements identiques CS1212 de M. Jean-Luc Lagleize et CS2017 de M. Jean-Paul Mattei.

M. Philippe Bolo. L'amendement CS2017 a pour objet de prévoir que l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) détermine le coût moyen pondéré du capital d'ADP moyennant le renforcement de son indépendance et de ses pouvoirs, afin d'assurer la lisibilité de la régulation et de la trajectoire des tarifs et, *in fine*, de permettre au législateur veiller aux intérêts des compagnies aériennes.

Mme Isabelle Florennes. L'amendement CS1212 est défendu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il n'est pas de la compétence de l'ASI de déterminer le coût moyen du capital – en revanche, elle homologue annuellement les tarifs des redevances.

Je suis donc défavorable à ces amendements.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine l'amendement CS642 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement est rédactionnel.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS1205 de M. Jean-Luc Lagleize.

Mme Isabelle Florennes. Cet amendement vise à supprimer les transports publics du périmètre d'activités régulées sur lesquelles sont assises les redevances aéroportuaires qui alimentent la « caisse aménagée » servant au financement du service public.

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'article 47 conserve et stabilise le système actuel, qui fonctionne bien et qu'il ne me paraît pas souhaitable de modifier de quelque manière que ce soit.

Vous estimez que ce n'est pas aux compagnies aériennes de payer pour les transports publics, car il ne s'agit pas d'activités purement aéroportuaires. En réalité, c'est justement l'intégration de certaines activités qui ne sont pas, au sens strict, purement aéroportuaires, comme les transports publics, les parkings, ou certaines prestations foncières et industrielles, qui justifie le fait qu'aujourd'hui, ADP est une « caisse aménagée », plutôt qu'une double caisse. Cet aménagement se fait au profit des compagnies aériennes : en effet, il s'agit là d'activités non régulées et à prix libres, qui peuvent être rentables. Les faire figurer dans la caisse régulée permet de faire diminuer le coût du capital sur cette caisse, donc le tarif des redevances applicables aux compagnies aériennes.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CS2320 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement est rédactionnel.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS1206 de M. Jean-Luc Lagleize.

Mme Isabelle Florennes. Cet amendement vise à instaurer une contribution des activités commerciales au bénéfice des prestations du périmètre régulé, sous la forme du

versement d'au moins 50 % du résultat opérationnel des activités commerciales au périmètre régulé.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Certaines activités non régulées – parkings, prestations industrielles – sont déjà incluses dans la caisse servant de base au calcul des redevances et font diminuer le coût du capital. Par ailleurs, il s'agit d'inciter les activités commerciales à prospérer et à acquérir une rentabilité propre, ce qu'elles auraient moins de capacité à faire si 50 % de leurs bénéfices étaient reversés à la caisse régulée.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 47 modifié.

Article 48 (article L. 6325-2 du code des transports) : *Contrat de régulation économique pluriannuel*

La commission examine l'amendement CS2163 de M. Dominique Potier.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Cet amendement est défendu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à la suppression de l'article 48, qui précise les modalités de définition du contrat de régulation économique (CRE).

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS1207 de M. Jean-Luc Lagleize.

Mme Isabelle Florennes. Cet amendement vise à rendre obligatoire la conclusion d'un contrat de régulation économique d'une durée limitée à cinq ans avec l'État pour Aéroports de Paris, les aérodromes civils relevant de la compétence de l'État accueillant plus de cinq millions de passagers par an, les aéroports dont le service public est financé par les seules redevances aéroportuaires, et les aéroports dont le service public est financé par les redevances aéroportuaires complétées par une partie des recettes issues des activités commerciales et de services.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Votre amendement a pour objet de rendre obligatoire la conclusion d'un contrat de régulation économique. Or, il est satisfait par l'alinéa 2 de l'article 48, dans la mesure où l'utilisation de l'indicatif a valeur d'impératif.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

Mme Isabelle Florennes. Puisque l'amendement CS1207 est satisfait, je le retire.

L'amendement CS1207 est retiré.

La commission examine l'amendement CS715 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement est rédactionnel.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie des amendements identiques CS1211 de M. Jean-Luc Lagleize et CS2018 de M. Jean-Paul Mattei.

Mme Isabelle Florennes. L'amendement CS1211 est défendu.

M. Philippe Bolo. Il est proposé avec l'amendement CS2018 que, dans le cas d'Aéroports de Paris, les objectifs du contrat de régulation économique, en particulier les plafonds tarifaires et ceux liés à la qualité des services publics, soient fixés, par accord entre l'État et ADP, après avis conforme de l'autorité publique indépendante chargée de la supervision des décisions en matière de redevances aéroportuaires, sous réserve que son indépendance et ses prérogatives soient renforcées.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits, puisque l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, qui doit déjà donner un avis conforme sur le contrat de régulation économique, a donc un regard sur les objectifs de service publics fixés dans le CRE.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Pour les mêmes raisons, je souhaite le retrait de ces amendements.

M. Philippe Bolo. Je retire l'amendement CS2018.

Mme Isabelle Florennes. Je retire également l'amendement CS1211.

Les amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CS638 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement est rédactionnel.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS1208 de M. Jean-Luc Lagleize.

Mme Isabelle Florennes. L'article 48 a pour objet de définir le rôle du cahier des charges d'Aéroports de Paris, de valeur réglementaire, en matière d'orientation et d'encadrement des investissements et des objectifs de qualité du service public aéroportuaire ainsi qu'en matière d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires.

L'amendement CS1208 vise à préciser que, pour protéger les exploitants d'aéronefs d'une situation de monopole géographique pouvant entraîner des niveaux de tarifs de redevances trop élevés, le prochain contrat de régulation économique conclu entre l'État et Aéroports de Paris prend effet au 1^{er} avril 2020.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il est déjà prévu que le prochain contrat de régulation économique conclu entre ADP et l'État prenne effet au 1^{er} janvier 2021. Une date d'effet au 1^{er} avril 2020 serait trop précoce, car elle ne permettrait pas à l'ensemble des consultations et procédures de se dérouler comme requis. Je suis donc défavorable à l'amendement CS1208.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS1209 de M. Jean-Luc Lagleize.

Mme Isabelle Florennes. L'amendement CS1209 est défendu.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement est satisfait.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Même avis.

Mme Isabelle Florennes. Je retire l'amendement CS1209.

L'amendement CS1209 est retiré.

La commission examine l'amendement CS720 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement est défendu.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Cet excellent amendement de Mme la rapporteure prévoit qu'en l'absence de contrat de régulation économique entre l'État et l'exploitant, la fixation des tarifs des redevances de manière unilatérale par l'État s'opère sans préjudice des missions de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires. J'y suis très favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CS713 de la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que l'État fixe les tarifs dans le respect du principe général de rémunération des capitaux investis par Aéroports de Paris.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 48 modifié.

Membres présents ou excusés

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises

Réunion du jeudi 13 septembre 2018 à 15 heures

Présents. – M. Patrice Anato, M. Didier Baichère, M. Jean-Noël Barrot, Mme Marie-Noëlle Battistel, Mme Sophie Beaudouin-Hubiere, M. Philippe Bolo, M. Ian Boucard, Mme Anne-France Brunet, M. Anthony Cellier, M. Philippe Chassaing, M. Charles de Courson, M. Pierre Dharréville, Mme Coralie Dubost, M. M'jid El Guerrab, M. Daniel Fasquelle, M. Éric Girardin, Mme Olga Givernet, Mme Valérie Gomez-Bassac, Mme Olivia Gregoire, M. Stanislas Guerini, Mme Nadia Hai, M. François Jolivet, M. Guillaume Kasbarian, Mme Fadila Khattabi, M. Michel Lauzzana, Mme Célia de Lavergne, Mme Marie Lebec, M. Roland Lescure, Mme Graziella Melchior, Mme Patricia Mirallès, M. Patrice Perrot, M. Laurent Pietraszewski, M. Dominique Potier, M. Laurent Saint-Martin, M. Jacques Savatier, M. Denis Sommer, M. Adrien Taquet, M. Boris Vallaud, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, M. Éric Woerth, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. – Mme Élodie Jacquier-Laforge, M. Arnaud Viala

Assistaient également à la réunion. – M. Damien Adam, Mme Isabelle Florennes, Mme Christine Hennion, M. Hubert Julien-Laferrriere, M. Denis Masségli, M. Stéphane Peu, M. Damien Pichereau