



N° 396

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 2 novembre 2022.

PROPOSITION DE LOI

tendant à abroger les dispositions législatives relatives au transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Aéroports de Paris ,

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.),

présentée par Mesdames et Messieurs

Stéphane PEU, André CHASSAIGNE, Soumya BOUROUAHA, Moetai BROTHERSON, Jean-Victor CASTOR, Steve CHAILLOUX, Pierre DHARRÉVILLE, Elsa FAUCILLON, Sébastien JUMEL, Emeline K/BIDI, Karine LEBON, Jean-Paul LECOQ, Tematai LE GAYIC, Frédéric MAILLOT, Yannick MONNET, Marcellin NADEAU, Davy RIMANE, Fabien ROUSSEL, Nicolas SANSU, Jean-Marc TELLIER, Giovanni WILLIAM, Hubert WULFRANC, Christine ARRIGHI, Joël AVIRAGNET, Thibault BAZIN, Émilie BONNIVARD, Ian BOUCARD, Alexis CORBIÈRE, Jean-François COULOMME, Karen ERODI, Emmanuel FERNANDES, Sylvie FERRER, Raquel GARRIDO, Clémence GUETTÉ, Hubert JULIEN-LAFERRIÈRE, Mansour KAMARDINE, Andy KERBRAT, Bastien LACHAUD, Julie LAERNOES, Maxime LAISNEY, Élise LÉBOUCHER, Damien MAUDET, Paul MOLAC, Bertrand PANCHER, Mathilde PANOT, Francesca PASQUINI, Marie POCHON, Danièle OBONO, Nathalie OZIOL, Thomas PORTES, Loïc

PRUD'HOMME, François RUFFIN, Aurélien SAINTOUL, Isabelle SANTIAGO,
Ersilia SOUDAIS, Sophie TAILLÉ-POLIAN, Andrée TAURINYA, Matthias
TAVEL, Cécile UNTERMAIER, Boris VALLAUD, Léo WALTER,
députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En janvier 2018, le ministre de l'Économie annonçait le lancement d'un plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises. Afin d'abonder un fonds de dix milliards d'euros dédiés au financement de « l'innovation de rupture », ce plan autorisait notamment le gouvernement à privatiser le groupe Aéroports de Paris, détenu à 50,6 % par l'État.

La décision du gouvernement de se dessaisir d'un actif rentable et de renoncer à des recettes non négligeables au profit d'investissements dans l'immatériel aux contours pour le moins flous suscita dès l'origine de très vives contestations.

La mesure fut néanmoins adoptée de manière définitive par le Parlement le 11 avril 2019, à l'issue d'âpres débats.

Afin de faire obstacle à cette privatisation, 248 parlementaires de gauche et de droite décidèrent alors de lancer conjointement une procédure de référendum d'initiative partagée destinée à ratifier une proposition de loi *« visant à affirmer le caractère de service public national de l'exploitation des aéroports de Paris »*.

Le 9 mai, le Conseil constitutionnel validait cette initiative transpartisane, ouvrant la voie à la récolte des signatures citoyennes par l'intermédiaire d'une pétition en ligne.

Le Gouvernement décidait dans la foulée de surseoir à la procédure de privatisation jusqu'en mars 2020, date d'échéance de la procédure.

La méthode assez contraignante de recueil des signatures et la très faible médiatisation de la pétition ne permirent pas aux adversaires de la privatisation de réunir plus de 1 093 030 signatures sur les 4 717 396 requises pour l'organisation d'un référendum.

Si cet échec ouvrait la voie à la privatisation, la pandémie de Covid-19 est venue entre temps rebattre les cartes.

Dès le 12 mars 2020, la porte-parole du gouvernement reconnaissait que *« les conditions de marché (n'étaient) pas du tout favorables à une quelconque opération de privatisation, en particulier pour ce qui concerne ADP. »*

Des propos confirmés quelques mois plus tard par le ministre de l'Économie : « *Quand on voit l'activité, aujourd'hui, du transport aérien, honnêtement aller céder un actif au moment où il est bas parce qu'il y a moins de transport aérien et que le redressement du transport aérien prendra au moins deux ans, ça ne serait pas responsable vis-à-vis de l'argent des Français.* »

Si le processus de privatisation a ainsi été repoussé, au vu des circonstances, il n'a cependant pas été formellement abandonné. Le gouvernement peut à tout moment reprendre la vente du groupe s'il juge que les conditions économiques de cette cession sont à nouveau réunies.

Il est à cet égard intéressant d'observer que le groupe Aéroports de Paris, qui possède les plus grands aéroports français et a fortement développé sa participation dans le capital de nombreux aéroports internationaux, affiche cette année des résultats en forte hausse, beaucoup plus dynamiques qu'initialement attendu. L'aéroport de Paris-Orly, avec 3,1 millions de passagers, a récupéré la quasi-totalité de sa fréquentation d'avant-crise en atteignant 99 % du niveau de juillet 2019. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, avec 6 millions de passagers, a également progressé, remontant à 81 % de sa fréquentation d'avant-crise.

Au niveau de l'ensemble du groupe, intégrant les aéroports de New Delhi, Antalya, ou Santiago du Chili, le trafic a atteint, en juillet 2022, 83,7 % des niveaux de juillet 2019.

À moyen terme, l'exécutif pourrait donc de nouveau succomber à la tentation de céder Aéroports de Paris à des investisseurs privés, au risque de brader une infrastructure stratégique qui constitue l'une des principales portes d'entrée de notre pays et de l'Europe et un pôle d'activités majeur.

Afin de nous garantir contre ce risque et contraindre l'exécutif à passer de nouveau par la loi pour céder les parts de l'État dans le capital du groupe, la présente proposition de loi propose, dans son article unique, d'abroger les articles 135 et 136 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises qui autorisent le transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Aéroports de Paris.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – L'article L. 6323-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « La majorité du capital de la société mentionnée au premier alinéa est détenue par l'État. »
- ③ II. – La loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises est ainsi modifiée :
- ④ 1° L'article 130, dans sa rédaction résultant de l'article 15 de la loi n° 2022-172 du 14 février 2022 en faveur de l'activité professionnelle indépendante, est abrogé ;
- ⑤ 2° L'article 131 est abrogé ;
- ⑥ 3° L'article 132 est abrogé ;
- ⑦ 4° L'article 133 est abrogé ;
- ⑧ 5° Le I de l'article 135 est abrogé ;
- ⑨ 6° Les I et II de l'article 136 sont abrogés.
- ⑩ III. – Les V et VI de l'article 191 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques sont abrogés.

Article 2

La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

