

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-1112

présenté par

M. Coquerel, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive,
M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 63, insérer l'article suivant:****« Participations financières de l'État »**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport d'information faisant état des privatisations des aéroports de Toulouse, Nice et Lyon et des problèmes financiers, de sécurité et de souveraineté nationale que ces privatisations peuvent poser.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce rapport pourra être rédigé par un groupe de travail associant quatre représentants de l'administration (à savoir un membre de l'Inspection générale des finances, deux membres de l'Inspection générale des affaires sociales et un membre de l'Inspection générale de l'administration).

Les aéroports sont un secteur stratégique pour l'État qui rapporte chaque année aux finances publiques plusieurs dizaines de millions d'euros de dividendes. Les aéroports sont un outil majeur de souveraineté pour la nation. En revendant ses parts dans les aéroports français, l'État délègue la gestion des sites à des entreprises privées. Alors que plusieurs privatisations ont eu lieu et que d'autres sont en cours à l'image du sort fait aux Aéroports De Paris, un bilan d'étape s'impose pour évaluer combien d'argent ont réellement rapporté ces cessions d'actifs publics et quels coûts directs et indirects elles ont induit pour les administrations publiques et l'intérêt de la nation. Les aéroports de Paris ont été les premiers, en 2005, à passer sous un statut privé. La loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports cède aux collectivités territoriales et aux Chambres de Commerces et d'Industrie

(CCI) la propriété et la gestion d'une grande majorité des aéroports provinciaux. L'État ne reste présent que sur les sites présentant un « potentiel national et international ». A ce titre, les aéroports de Lyon, Bordeaux, Marseille, ou Strasbourg pourraient un jour être également concernés par le processus de privatisation pour financer notamment la filière nucléaire et le désendettement. La privatisation de Toulouse-Blagnac s'est faite à ce titre dans des conditions nébuleuses. Les parties refusent de dévoiler le pacte d'actionnaires, et l'actionnaire majoritaire Chinois (49,9 %) agit en prédateur sur les profits.

Ce rapport visera notamment à déterminer si cette orientation politique de marchandisation des infrastructures publiques poussée par l'Union Européenne est judicieuse au regard de la perte de souveraineté nationale sur des éléments stratégiques.