

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 mars 2019

**CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1761)**

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 484

présenté par  
M. Nadot

-----

**ARTICLE 44**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

En additionnant les trafics passagers d'Orly et de Roissy, Aéroports de Paris (ADP) représente la première société aéroportuaire du monde. Au-delà des terminaux aéroportuaires d'ADP (Le Bourget, Orly, Roissy-Charles-de-Gaulle 1 et 2), ce sont également 6 680 hectares de bâtiments, terrains, tarmacs et infrastructures (équivalent à près de 2/3 du territoire de la Ville de Paris). Point d'entrée sur le territoire de plus de 100 millions d'individus en 2017, l'entreprise représente un actif particulièrement important pour l'État, qui a perçu plus de 1,1 milliard d'euros de dividendes entre 2006 et 2016. L'échéance de la concession est extrêmement longue (70 ans). En théorie, une telle durée devrait permettre au concessionnaire d'amortir largement ses investissements. Pourtant est prévu que le retour de la gestion des aéroports dans le giron de l'État donnera lieu à une indemnisation des actionnaires privés à l'échéance : un coût qui peut s'avérer exorbitant. Du point de vue économique, une concession d'ADP ne semble donc pas judicieuse. L'exemple de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est de ce point de vue éclairant. Quant à l'aspect foncier, la concession est au mieux hasardeuse : comment maîtriser le potentiel très lucratif du patrimoine foncier ? ADP est au cœur de très importants intérêts stratégiques de la France : contrôle des frontières, impact climatique du transport aérien, aménagement du territoire, tourisme, environnement. Sans équivalent en France, la concession d'ADP pour 70 ans est contraire à l'alinéa 9 du préambule de la Constitution de 1946 qui dispose que « Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité. » Rappelons qu'avec la décision 71-44 DC du 16 juillet 1971, le Conseil Constitutionnel a conféré à cet alinéa une valeur constitutionnelle après l'entrée en vigueur de la Constitution de 1958 (Ve République).

La concession d'Aéroports de Paris n'étant pas opportune, il n'y a pas lieu de définir par la loi les conditions de fin de concession.