

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>   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, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif  
à la croissance et la transformation des entreprises (n° 1673).

..... 2

Mercredi

6 mars 2019

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 29

**SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019**

**Présidence de  
Mme Olivia Grégoire,  
*Présidente***



*La commission spéciale a poursuivi l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 1673).*

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Mes chers collègues, nous poursuivons nos travaux en nouvelle lecture sur les articles du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE), en présence de M. le ministre de l'économie et des finances, M. Bruno Le Maire.

Ce matin, nous avons achevé l'examen de l'article 14. Nous avons déjà examiné 372 amendements, mais notre moyenne horaire est en baisse – nous sommes passés de quarante-deux à trente-trois amendements par heure. Mais, vous connaissant, j'ai bon espoir : nous saurons retrouver notre cadence, d'autant que M. de Courson est de retour parmi nous !

Cet après-midi, nous commençons par examiner, en priorité, les articles 44 à 52 *bis*, relatifs aux privatisations. Sur le fond, je resterai dans mon rôle, avec la réserve qui s'impose ; sur la forme, nous sommes tous d'accord sur le fait que le sujet à traiter est important et stratégique. Je vous propose donc une petite discussion préliminaire, afin que nous débattions librement, de manière nourrie et sincère, mais en gardant deux règles essentielles : le respect de la parole de chacun, malgré nos désaccords, et le respect des individus. Je ne souffrirai aucune attaque *ad hominem* ; ce n'est ni le lieu, ni l'endroit.

Je me propose de donner d'abord la parole à M. le ministre...

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Les députés d'abord.

**M. Ian Boucard.** Madame la présidente, Madame la rapporteure, Monsieur le rapporteur général, Monsieur le ministre, je tiens à vous redire succinctement pourquoi nous sommes opposés à la privatisation d'Aéroports de Paris.

Tout d'abord, c'est la première voie d'entrée sur le territoire national. Au moment où les Français veulent un meilleur contrôle de nos frontières, quelle drôle d'idée que de privatiser la principale ! C'est également une frontière extrêmement importante pour le tourisme : Aéroports de Paris est l'entrée et la sortie principales de notre pays. Le Gouvernement souligne souvent l'importance qu'il accorde au tourisme ; il devrait donc garder le contrôle d'Aéroports de Paris (ADP).

Ensuite, Aéroports de Paris est stratégique pour notre compagnie nationale, Air France. Toutes les grandes compagnies aériennes ont une base forte, un aéroport central, souvent contrôlé par l'État. Aéroports de Paris doit être celle d'Air France, pour que la compagnie nationale puisse développer toute sa puissance et poursuivre sa croissance. Les compagnies aériennes, réunies à Sydney en juin 2018, ont d'ailleurs appelé les États à garder la main sur leurs aéroports principaux. Les États-Unis, pays pourtant extrêmement libéral, ont d'ailleurs fait le choix de ne pas les privatiser : ce choix devrait nous interroger. À l'heure où le gouvernement néerlandais cherche à reprendre davantage la main sur Air France-KLM, nous devrions aussi nous interroger sur les moyens dont nous disposons pour aider la compagnie à être plus puissante.

Le seul grand aéroport privatisé est Heathrow, ce qui n'est pas sans lui poser problème. De même, en France, l'aéroport de Toulouse a été vendu à un actionnaire chinois sans aucune expérience aéroportuaire, qui s'apprête à le revendre avec une belle plus-value...

C'est un fiasco pour l'État. Les acteurs locaux soulignent à quel point c'était une erreur de vendre l'aéroport de Toulouse à cet actionnaire.

C'est enfin un mauvais calcul économique : les dividendes générés par Aéroports de Paris et encaissés par l'État sont supérieurs à ce que va rapporter cette privatisation. Comme le disait mon collègue Daniel Fasquelle lors de la première lecture, c'est un moyen pour l'État d'alléger sa dette, mais c'est un calcul budgétaire à très court terme, et une très mauvaise affaire à long terme pour notre pays. À plus forte raison si, comme dans le cas des autoroutes, l'actif prend de la valeur – ce qui est à peu près certain grâce à la croissance du trafic aéroportuaire et au développement des boutiques d'aéroports. Comme pour les autoroutes, l'État pourrait le regretter dans quinze ans !

Du reste, si vous choisissez malgré tout de privatiser Aéroports de Paris – ce que nous ne souhaitons pas –, notre collègue Éric Woerth proposera à l'article 49 un amendement de repli, sous forme d'une « clause de revoyure », permettant à l'État de demander un complément de prix à l'éventuel acheteur en fonction des résultats d'ADP.

**Mme Amélie de Montchalin.** Monsieur le ministre, il est essentiel que l'État mette ses moyens au service d'une ambition industrielle résolue ; vous vous y attellez. La privatisation d'ADP vise à réallouer les moyens publics, afin de soutenir l'innovation et l'industrie, prioritaires à l'heure où le Premier ministre a lancé les travaux préparatoires au projet de loi de programmation pluriannuelle de la recherche, dont j'ai l'honneur de piloter un des groupes de travail, sur l'innovation et la recherche partenariale, c'est-à-dire les liens entre la recherche publique et les entreprises privées. Nous soutenons votre démarche, car l'État doit permettre l'émergence d'une économie de la connaissance et de l'innovation.

Néanmoins, élue du territoire d'Orly, comme plusieurs collègues de la majorité, j'entends les inquiétudes légitimes des riverains. Cela fait des décennies qu'ils luttent pour sécuriser les créneaux et le couvre-feu autour de l'aéroport. Ils souhaitent comprendre de quels moyens l'État va se doter pour conserver un pouvoir de régulation fort et encadrer un développement économique certes bienvenu, mais créateur de nuisances. Quelles garanties pouvez-vous leur apporter afin que leur qualité de vie ne soit pas affectée par ce changement d'actionnariat ? Nous en comprenons les raisons, mais il ne saurait bouleverser la vie quotidienne des habitants de l'Essonne, du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne et des Yvelines.

**Mme Marie Guévenoux.** Mon intervention rejoindra celle de ma collègue Amélie de Montchalin puisque je suis, moi aussi, députée de l'Essonne. Un aéroport est évidemment une formidable opportunité d'emplois et de développement économique pour un territoire. Mais c'est aussi des nuisances environnementales, qui peuvent être particulièrement pénibles pour les riverains.

Avec M. Laurent Saint-Martin et tous les collègues de la majorité, élus du territoire d'Orly, nous soutenons la volonté du Gouvernement de céder des actifs de l'État afin d'investir massivement dans les innovations de rupture. Cela étant, ce nouveau régime d'exploitation de l'aéroport doit apporter des garanties environnementales et de qualité de vie aux riverains.

Lors de l'examen en première lecture, grâce à notre travail en commun, des avancées ont été obtenues, comme la rédaction d'un cahier des charges contraignant, et des amendements adoptés pour garantir la prise en compte des effets environnementaux de ses activités par ADP après la réforme.

Cependant, comme l'a dit Mme Amélie de Montchalin, cette cession d'actifs fait craindre à nos concitoyens une perte de contrôle et de régulation trop importante de l'État sur ces sujets. Avec M. Laurent Saint-Martin et plusieurs de nos collègues du territoire d'Orly, en première lecture, nous avons déposé plusieurs amendements sur deux points essentiels pour les riverains de l'aéroport : il s'agit d'inscrire dans la loi l'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 qui limite notamment à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly et instaure un couvre-feu interdisant les décollages et atterrissages entre vingt-trois heures trente et six heures quinze. Nous tenons à ce que ces mesures soient inscrites dans la loi. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous apporter, ainsi qu'aux habitants, des garanties solides afin d'assurer leur tranquillité ?

**M. Arnaud Viala.** Nous arrivons au point dur de notre débat, qui explique l'échec de la commission mixte paritaire (CMP). Si le Gouvernement avait accepté de revenir sur sa position initiale, nous n'en serions pas là... M. le rapporteur général ne semble pas d'accord, mais je pense que nous aurions trouvé un terrain d'entente si ce sujet avait été évacué de la discussion de la CMP.

La privatisation des Aéroports de Paris n'a rien à faire dans le projet de loi que vous présentez, Monsieur le ministre. Nous comprenons bien que vous êtes à la recherche d'un équilibre budgétaire, mais il ne doit pas se faire au prix de la cession des bijoux de famille, pour le dire trivialement ! En tout état de cause, nous ne sommes pas dans la logique de la loi PACTE.

En outre, vous oubliez un peu vite les exemples malheureux de privatisation d'aéroports. En Occitanie, l'aéroport de Toulouse, privatisé il y a quelques années, a été cédé à un groupe chinois qui, de toute évidence, cherche à le revendre. Nous avons pu observer les déboires liés à ce choix stratégique, car si cet aéroport est certes moins important que ceux de Paris, il est d'une importance capitale pour la région Occitanie, le sud-ouest et le sud de la France. Et les enjeux sont assez voisins de ceux relevés par nos deux collègues de l'Essonne en termes de nuisances pour les populations environnantes, dans la mesure où l'aéroport de Blagnac s'est beaucoup agrandi et est probablement appelé à s'étendre encore.

Cette expérience devrait conduire le Gouvernement à la plus grande prudence car les Aéroports de Paris sont des plateformes extrêmement importantes pour notre pays et pour la desserte européenne – en particulier Roissy.

Aéroports de Paris constituant un enjeu stratégique, je ne vois pas comment, au détour d'un projet de loi destiné à assouplir la réglementation encadrant l'économie française, nous pourrions décider de le céder au secteur privé. Ne sous-estimons pas les questions de sécurité nationale sous-jacentes, particulièrement prégnantes au lendemain d'une nouvelle attaque terroriste : la cession au secteur privé de la logistique aéroportuaire pose déjà question – je m'interroge deux fois par semaine lors de mes passages dans les aéroports pour venir à l'Assemblée nationale : est-il normal que des entreprises privées de sécurité assurent le contrôle des bagages et des passagers ? Selon l'heure à laquelle on passe, on est en droit de se demander si la sécurité des passagers est parfaitement garantie ou pas.

Se pose également, on l'a dit, la question de la place de notre compagnie aérienne nationale, mais également de l'avionneur européen Airbus, très liés aux aéroports nationaux.

Enfin, concernant la maîtrise des évolutions foncières et d'exploitation, ainsi que des nuisances sonores liées à ces plateformes aéroportuaires, les questions ayant été posées par

des collègues de la majorité, je ne doute pas que vous nous apporterez des réassurances. Sans les remettre en cause, on est en droit de se s'inquiéter de savoir comment ces engagements seront ensuite tenus sur la durée du contrat d'exploitation qui sera confié au privé.

Pour toutes ces raisons, je ne voterai pas ce projet de loi s'il inclut toujours les dispositions relatives à la cession des Aéroports de Paris.

**Mme Zivka Park.** La question de la privatisation d'Aéroports de Paris suscite des débats allant au-delà du bien-fondé de la cession des parts détenues par l'État au sein de cette entreprise. Nous pouvons être fiers qu'ADP soit leader mondial dans la gestion des infrastructures aéroportuaires. La question de son avenir intéresse toute la Nation. Roissy, mon territoire, accueille le deuxième aéroport d'Europe et la préoccupation majeure de nos concitoyens est liée à l'augmentation de la pollution et des nuisances sonores engendrées par la croissance du trafic aérien.

Il faut un plan d'action stratégique visant à faire de la protection des riverains d'aérodromes une priorité. Penser que l'augmentation du trafic aérien est liée à la privatisation d'Aéroports de Paris nous détourne du combat en faveur de la réduction des nuisances sonores et environnementales. La réelle question est celle des conditions de l'acceptabilité de l'activité aéroportuaire sur le territoire.

L'équation que nous devons résoudre est complexe. Dans le cadre d'une compétition internationale, il s'agit d'absorber une partie de la croissance du trafic aérien mondial pour espérer en tirer un bénéfice territorial et national – création d'emplois dans le Val-d'Oise, que le chômage frappe plus fortement qu'ailleurs, retombées économiques pour la Nation –, sans dégrader les conditions de vie des riverains vivant à proximité.

Nous savons que les riverains subissent fortement les nuisances liées à l'activité aéroportuaire, au détriment de leur santé. En témoigne une récente étude de Bruitparif qui démontre que les riverains de l'aéroport du Val-d'Oise vivent en moyenne deux ans et demi de moins en bonne santé que les autres. Nous devons déployer tous les moyens allant dans le sens d'une réduction des nuisances sonores et environnementales et d'une amélioration de la qualité de vie des riverains.

Les progrès de l'aviation civile au cours des dernières décennies ont été spectaculaires, mais ils ne sont pas encore suffisants pour constater une réduction nette des nuisances. Notre pays est le deuxième pays aéronautique au monde : cela nous oblige à répondre aux défis que ce secteur pose.

Plutôt que des effets de manche, il faut développer une réflexion stratégique et globale sur la question des mesures opérationnelles de réduction de l'impact environnemental de la navigation aérienne, autrement dit de ses effets en termes de changement climatique, de bruit, de la qualité de l'air et de performance environnementale des aéroports.

Des avancées peuvent encore être enregistrées, notamment dans le domaine de la qualité de vie des riverains et leur prise en charge. Le fonds d'indemnisation à l'insonorisation doit être abondé et sécurisé afin de permettre l'accélération du processus. En l'état actuel de son financement, il faudrait quinze ans pour finaliser l'insonorisation de tous les logements...

**M. Sébastien Jumel.** Alors que la commission spéciale siège, il me semble que la commission des affaires économiques auditionne deux ministres. Il conviendrait de permettre au Parlement d'exercer ses prérogatives...

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** Les auditions de la commission des affaires économiques ont été annulées.

**M. de Courson.** Mais pas celles de la commission des finances...

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Pas celle de la commission des finances, M. de Courson a raison.

**M. Sébastien Jumel.** Dont acte, pardonnez-moi.

Les sénateurs ont rejeté avec courage ce mauvais projet de privatisation d'Aéroports de Paris. Nous persistons à penser qu'il est mauvais pour plusieurs raisons.

C'est d'abord une faute stratégique majeure : ADP dispose d'un monopole et même les États les plus libéraux, ceux qui inspirent au quotidien les politiques du Gouvernement – les États-Unis, pour ne citer qu'eux – considèrent que privatiser des aéroports, c'est se priver d'outils stratégiques.

C'est ensuite une faute économique indéniable, les élus de l'opposition ne sont pas les seuls à le dire. Privatiser un monopole naturel ou une activité économique non concurrentielle conduit toujours à de piètres résultats : le scandale de la privatisation des autoroutes nous le rappelle chaque jour.

C'est de surcroît une faute budgétaire. ADP est la première société aéroportuaire au monde : 281 millions de passagers, 4,478 milliards de chiffre d'affaires, un bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (en anglais, *earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* – EBITDA) de 1,961 milliard d'euros et un résultat net part du groupe de 610 millions d'euros. Le taux de marge d'ADP est de 14 %. C'est une source de revenus réguliers pour les comptes publics. Nous ne comprenons toujours pas pourquoi vous voulez tuer la poule aux œufs d'or. Quelle est la raison profonde d'un tel choix ?

C'est également une faute de méthode : on ne brade pas les biens communs, même pour financer un fonds d'innovation. Nous avons d'ailleurs formulé des propositions alternatives pour le financer. Les 300 millions d'euros annuels que rapportent vos privatisations, dans des conditions atypiques et exorbitantes de droit commun, tant sur la forme que sur le fond, ne sont rien au regard des 800 millions d'euros que génèrent chaque année les entreprises que vous envisagez de privatiser.

C'est enfin une faute démocratique. De nombreux spécialistes l'affirment, ADP n'est constitutionnellement pas privatisable. Malgré la modification de la composition du Conseil constitutionnel, j'espère que la jurisprudence nous donnera raison. ADP gère une frontière vitale, au cœur de notre capitale économique et politique. Une telle privatisation s'apparente à un abandon de souveraineté nationale, ce qui explique pourquoi nos voisins ne se sont pas engagés dans cette voie.

Jusqu'à ce jour, je pensais que nous partagions la même conception de l'État stratège, une conception gaulliste, qui considère que le marché ne peut pas tout et que l'État ne peut se désengager lorsque la souveraineté, les infrastructures, les déplacements de la

population sont en jeu. Or, en privatisant, vous faites la démonstration que le Gouvernement renonce à gouverner ! C'est à contre-courant de ce que tout le monde souhaite : un Gouvernement est là pour gouverner, un État est là pour protéger, pour déployer une vision stratégique de long terme – ce que la logique de privatisation ne permet pas.

Je rebondis sur l'intervention de notre collègue : nous sommes tous préoccupés par les problématiques environnementales, y compris les effets du trafic aérien sur les populations limitrophes des aéroports. Or la privatisation d'ADP introduira un nouvel acteur et une logique d'actionnaires, forcément opposés, ne nous racontons pas de baratin, à toute évolution en la matière. Sitôt que la règle à calcul l'emporte sur l'intérêt général, le voisinage, les conflits d'usage, les impacts sur les territoires concernés seront évidemment la variable d'ajustement...

Nous pourrions débattre des heures, tellement cette posture est incompréhensible. Je m'en tiendrai à un dernier point : certains départements franciliens envisagent de pas vous laisser brader les bijoux de famille et souhaitent acquérir une participation dans ADP. Nous ne savons pas encore s'il s'agira d'une vente unique ou à la découpe. Nous savons par contre que de nombreux opérateurs privés s'intéressent à la poule aux œufs d'or. Comment accueillez-vous cette initiative et, si vous optez pour une vente à la découpe, autoriserez-vous l'acquisition de telles participations, avec autorité de puissance publique, afin de bloquer une logique dommageable pour les territoires, une logique que ne prend pas en compte l'intérêt général ? Dans ces départements franciliens, on retrouve certains de vos amis...

Monsieur le ministre, ce sont les parlementaires, mais aussi les salariés et habitants de ces territoires, qui vous posent ces questions. Mme Thatcher inspire encore de nombreuses politiques – il ne faut jamais désespérer des traces qu'on laisse dans l'histoire : elle a privatisé des infrastructures majeures, notamment des ports, ce qui fait que le Royaume-Uni est aujourd'hui incapable de développer des politiques portuaires stratégiques. Les aéroports sont des infrastructures tout aussi sensibles.

**M. Paul Molac.** ADP a un rôle structurant dans les communications et ne peut développer une stratégie globale que s'il est un acteur public – qu'il s'agisse de l'État ou, éventuellement, de collectivités locales.

Je ne reviendrai pas sur les déboires de l'aéroport de Toulouse, mais insisterai sur le prix de vente : j'ai remarqué que l'État n'était pas forcément très bon quand il s'agissait de vendre ses actifs... Ainsi, les autoroutes ont été vendues 14 milliards d'euros. Or la Cour des comptes estime que le prix de vente a été sous-évalué d'environ 10 milliards. Elles ont un taux de rentabilité de 20 %. Je connais peu d'entreprises aussi profitables ! ADP est dans la même situation. Pourquoi ne pas encaisser ces ressources, année après année, et les affecter au fonds créé, plutôt que de vendre un tel capital ?

Monsieur le ministre, je suis sûr que vous serez sensible à ma métaphore car vous avez été ministre de l'agriculture. Je suis agriculteur ; quand j'ai une bonne vache, je ne la vends pas, je la garde et je lui fais faire des petits pour améliorer le patrimoine génétique de mon troupeau. La situation est identique pour ADP. On ne brade pas les éléments les plus intéressants de son patrimoine !

Mes collègues de La République en Marche soulignent à raison des points importants concernant le bruit, la qualité de l'air ou l'environnement, mais qui me semblent quelque peu hors sujet : que l'aéroport soit privatisé ou non, ces problèmes se posent...

Bref, cela ne me paraît pas une bonne idée.

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** C'est même une très mauvaise idée !

**M. Boris Vallaud.** Monsieur le ministre, je vais moins m'adresser à vous qu'à nos collègues de la majorité. À l'Assemblée nationale, puis au Sénat, nous avons écouté tous les arguments développés par le Gouvernement et la majorité. Nous avons beaucoup lu, travaillé et auditionné, mais nous restons dans une totale incompréhension. Vous êtes les seuls à soutenir ce projet et vous donnez le sentiment de jouer les apprentis sorciers : vous prenez des décisions irréversibles dont aucun d'entre nous n'aura à rendre des comptes à la fin de la concession, dans soixante-dix ans, sauf peut-être les plus endurants d'entre nous ou ceux qui ont la vie la plus saine !

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** Et notre jeune rapporteure thématique !  
(*Sourires.*)

**M. Boris Vallaud.** En dépit de nos différentes sensibilités partisans, nous estimons tous que c'est un énorme gâchis et une grossière erreur, un non-sens économique et une aberration stratégique.

Aéroports de Paris est leader mondial dans la gestion des aéroports. C'est une entreprise florissante, son chiffre d'affaires est en constante croissance, son taux de rentabilité est considérable. Les dividendes versés sont quasiment du même niveau que le budget de votre fonds de soutien à l'innovation radicale. Le montage même que vous envisagez est aberrant : en début de concession, vous indemniserez les actionnaires et, en fin de concession, vous devrez leur racheter les actions d'Aéroports de Paris – il faudra une juste et préalable indemnité pour récupérer l'actif. En réalité, c'est une concession perpétuelle, et non de soixante-dix ans, que vous créez.

Vous évoquez aussi, modestement, le remboursement de la dette. Mais quand on emprunte à des taux d'intérêt si bas – voire négatifs –, à des taux qui sont donc inférieurs au taux de rentabilité de l'entreprise que l'on privatise, il est antiéconomique de vendre des bijoux de famille pour rembourser de la dette !

Aberration économique, mais également erreur stratégique monumentale. ADP n'est pas une entreprise comme les autres : c'est un service public d'intérêt national, un monopole naturel, un bien commun, une frontière extérieure, un outil de souveraineté, un leader mondial. ADP n'est pas seulement un gestionnaire d'aéroport, c'est aussi un aménageur, un développeur, un exploitant, une entreprise propriétaire de 6 680 hectares de terrains et de bureaux, qui n'a pas d'équivalent en Europe. C'est une entreprise au cœur des intérêts stratégiques de la Nation et au cœur de tous les grands projets d'aménagement de la région Île-de-France – la ligne 17 du métro du Grand Paris ou Cœur d'Orly avec quinze hectares de bureaux. C'est le premier pôle d'emploi d'Île-de-France.

Demain, la régulation que vous prétendez maintenir sera limitée par le périmètre du service public aéroportuaire, devenu dérisoire au regard du périmètre réel de l'entreprise. Vous n'aurez plus la main pour peser sur ses orientations stratégiques : plutôt que les grands projets d'aménagement de la région Île-de-France, elle préférera peut-être le développement à l'international, ou celui des commerces et des bureaux.

Vous risquez aussi d'affaiblir le *hub* d'Air France. Vous venez de recevoir une leçon de vos homologues néerlandais : ils ont défendu leurs intérêts stratégiques. Nous devons défendre les nôtres ! Regardez ce qui se passe à Heathrow : les liaisons secondaires ont fondu. Nos liaisons intérieures sont menacées par cette privatisation.

Ces arguments sont d'autant plus pertinents que nous sommes instruits des conséquences des privatisations des autoroutes : elles font perdre des milliards d'euros de dividendes chaque année à la Nation. Nous sommes aussi instruits par la Cour des comptes des conséquences de la privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Tirons-en des leçons ! Ne commettons pas les mêmes erreurs et l'irréversible ! Les enjeux de souveraineté, de sécurité, de développement économique, tant au niveau national que régional, sont considérables. C'est pourquoi je m'adresse à vous, chers collègues : certains me font part, dans les couloirs, de leurs doutes, voire de leur désaccord. Il faut les exprimer quand l'essentiel est en jeu ! Il y va de l'intérêt national.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé la création d'une taxe sur les GAFAs, qui devrait produire 450 millions d'euros de recettes fiscales cette année. Affectez-les à l'innovation radicale ! Je connais trop le débat sur ces fichus 200 millions d'euros alloués à l'innovation : chaque année, il faut que Bercy donne l'exemple. Ces crédits sont très rigides à la baisse – du fait des dépenses de personnel. On essaie régulièrement de les débudgétiser. Après la création de ce fonds, ce sont les crédits encore inscrits au budget de votre ministère qui vont fondre ! Ce n'est rendre service ni à l'innovation, ni à la région Île-de-France, ni à Air France, ni à notre pays. Un tel sujet mériterait à tout le moins d'être soumis au débat national.

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Monsieur le ministre, j'aurais voté des deux mains la loi PACTE ; mais, comme d'habitude, on y a mis un sujet qui n'a rien à voir avec l'accompagnement, la croissance et la transformation des entreprises. Vous aviez fait la même chose dans la dernière loi relative à l'agriculture : il s'agissait de régler le problème du revenu de l'agriculteur ; au final, on a traité des produits phytosanitaires, du bien-être animal, mais surtout pas du bien-être de l'agriculteur et de son revenu !

Vous faites une erreur de calcul – ou plutôt de stratégie, puisque vous ne connaissez pas le prix de vente – et de raisonnement. Vous avez indiqué que les entreprises françaises payaient quatorze points de plus d'impôts que les GAFAs. Au lieu de chercher à imposer les GAFAs pour réduire l'écart, pourquoi ne pas permettre aux entreprises de se créer et de se développer plus facilement ? Il me semblait que c'était l'objet du projet de loi PACTE. S'il y avait plus d'entreprises, cela permettrait à chacune d'entre elles de payer moins d'impôts et cela en générerait beaucoup plus pour Bercy !

Air France a reçu de l'argent public. Demain, elle va payer des taxes à ADP, probablement conséquentes puisque nous ne les maîtriserons pas plus que nous maîtrisons aujourd'hui les péages d'autoroute. J'appelle cela un recyclage, pour ne pas dire un lessivage de nos impôts ! On aura l'impression de payer deux fois.

Quel sera le prix de vente ? Pour l'instant, nous ne le savons pas. Pourquoi ne pas prendre en compte ce que rapporte l'entreprise tous les ans ? Que vient faire cette privatisation dans la loi PACTE ? Ou alors, comme cela a déjà été dit dans l'hémicycle, c'est de la transmission, et non une privatisation... Très franchement, il vaudrait mieux faire disparaître ces dispositions avant que cela ne devienne un véritable scandale d'État.

**M. François Ruffin.** Je vais reprendre là où je m'étais arrêté hier, tout en essayant de baisser d'un ton pour les oreilles de mon collègue Charles de Courson, pour dénoncer le caractère incompréhensible de privatisation, tout comme notre collègue socialiste, qui parle de gâchis, et mon collègue Les Républicains, qui parle de scandale d'État. M. Roger Karoutchi l'a rappelé au Sénat : Aéroports de Paris est une entreprise dynamique et qui investit, il faut la garder. Même le Conseil d'État s'est montré plus que réservé sur l'opération.

Et surtout, apprenons à tirer des leçons de l'histoire : les autoroutes, vendues environ 10 milliards d'euros en dessous de leur prix de marché, rapportent chaque année 4 à 5 milliards d'euros de dividendes aux actionnaires – assez pour rendre gratuits les transports publics de toutes les villes du pays ! Encore aujourd'hui, M. Dominique de Villepin paie cette décision et il est interpellé sur le sujet à chaque fois qu'il passe à la radio. N'oublions pas non plus que le mouvement des gilets jaunes est aussi une révolte des péages.

Le Président de la République aurait aussi pu apprendre de ses propres erreurs : c'est qui lui, en tant que ministre de l'économie, a autorisé en 2014 la vente de l'aéroport de Toulouse à un groupe chinois pourtant peu recommandable, en mentant aux Français puisqu'il a déclaré que les acteurs publics resteraient majoritaires alors qu'un pacte d'actionnaires secret donnait en réalité les pleins pouvoirs au groupe chinois en question. Résultat : l'investisseur a siphonné la trésorerie et s'est octroyé des dividendes colossaux au détriment de l'investissement, au point que l'État a refusé de le laisser devenir majoritaire. Comprenez la colère face à ces cas répétés ! Aujourd'hui, l'actionnaire chinois, qui a acheté ses parts pour un montant de 300 millions d'euros, se propose de les revendre à 500 millions alors qu'il a touché entre-temps 27 millions d'euros de dividendes ! Encore une fois, le Président de la République, ex-ministre de l'économie, aurait pu apprendre de ses propres erreurs.

J'en viens enfin au cas d'Aéroports de Paris. En 2013, 13 % des parts de l'entreprise ont été cédées à Vinci et au Crédit Agricole. Aujourd'hui, elles sont valorisées au double de leur prix de vente ! C'est bel et bien une perte pour l'État, qui aurait mieux fait de conserver ses parts et de percevoir des dividendes.

M. Le Maire soutient que cette privatisation est une nécessité absolue. Mais personne ne perçoit cette nécessité absolue ! Les arguments qui nous sont fournis sont pathétiques. On nous dit qu'Aéroports de Paris fonctionne mal : en termes de dividendes, pourtant, les résultats sont là ! On nous dit que l'aéroport Charles de Gaulle est descendu au 37<sup>e</sup> rang mondial sur le plan de la qualité. Et pour cause : depuis l'ouverture du capital en 2005, deux mille postes ont été supprimés alors que le trafic a doublé ! La seule ouverture du capital a contribué à la dégradation de la qualité du service et rien ne laisse penser qu'une privatisation complète de l'aéroport entraînerait une amélioration.

On nous dit enfin que cette privatisation servira à diminuer la dette française de 5 milliards d'euros – sur un montant total de 2 300 milliards. Quel argument laborieux ! Cette part est si infime ! Comment ne pas comprendre que l'on s'apprête à faire un cadeau, peut-être à des copains, peut-être en guise de compensation ? Si, à l'arrivée, c'est Vinci qui hérite d'Aéroports de Paris et qui bénéficie d'une indemnisation compte tenu de l'impossibilité de revendre les terres pendant soixante-dix ans, l'affaire paraîtra cousue de fil blanc et ce sera en effet un scandale d'État !

Enfin, s'il s'agit de trouver des milliards, la Cour des comptes nous propose des solutions dans le rapport qu'elle publie cette semaine. La délinquance financière, estime-t-elle, n'est pas poursuivie comme elle devrait l'être. Voilà des milliards, même des

dizaines de milliards à récupérer ! Vous pourriez les utiliser pour nourrir l'investissement et réduire la dette de la France ! Hélas, vous mettez beaucoup plus de célérité à vendre les bijoux de famille.

**Mme Cendra Motin.** Je voudrais quant à moi témoigner d'une privatisation réussie, celle de l'aéroport de Lyon. Dans un rapport sur le processus de privatisation des aéroports de Lyon et de Nice, la Cour des comptes a reconnu que de grands progrès avaient été accomplis et que l'État avait précisément tiré les leçons de la vente de l'aéroport de Toulouse. C'est ainsi que la méthode de calcul de la valorisation de l'aéroport a été largement revue pour mieux correspondre à l'objectif de rentabilité et de valorisation de l'État. Tous les acteurs locaux ont été associés à ces processus et ont salué la réussite de la vente des aéroports de Lyon et de Nice, à l'opposé de l'expérience de Toulouse.

Le développement de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry a de réels effets sur l'emploi et sur l'économie. La plaine de Saint-Exupéry, notamment, classée depuis des années comme territoire de développement économique, ne décollait pas parce que l'État ne parvenait pas à tirer le meilleur parti de l'aéroport. Depuis sa privatisation, force est de constater que de nouvelles entreprises se sont installées ; des emplois directs et indirects ont été créés, le trafic intérieur et international s'est développé, une nouvelle aérogare a été construite. Tous ces progrès sont dus au nouvel actionnariat et à la dynamique qu'il a suscitée.

Riveraine de l'aéroport, je reste néanmoins très attentive à son impact sur la vie quotidienne et j'ai de fréquents échanges avec une association de citoyens qui s'inquiètent de sa dimension environnementale. C'est une question essentielle dont il faut tenir compte. Là encore, les acteurs concernés déploient des efforts et l'exemple de ce territoire montre que le dialogue est possible. Tout n'est pas noir : ne négligeons pas les progrès accomplis depuis la privatisation de Toulouse.

**M. Charles de Courson.** J'ai combattu la privatisation des concessions d'autoroutes sous M. Dominique de Villepin – nous sommes même allés au Conseil d'État où nous avons hélas perdu. *A posteriori*, tout confirme que c'était vraiment une erreur. Toutefois, ceux qui utilisent cet argument pour justifier ou récuser la privatisation d'Aéroports de Paris ont tort, car les deux situations n'ont rien de comparable. Les concessions autoroutières étaient purement nationales, arrivaient à échéance – elles ont été prolongées – et commençaient à dégager un flux de trésorerie considérable qui aurait permis de financer la modernisation des routes nationales françaises. En clair, la comparaison entre la concession d'ADP et les concessions autoroutières est inadaptée.

Par ailleurs, j'ai exercé pendant dix ans la fonction de rapporteur sur le budget du transport aérien – et, dans une autre existence, j'ai également suivi ces questions à la Cour des comptes. Les motifs qu'invoque le Gouvernement pour privatiser ADP ne sont pas recevables. On nous explique qu'il faut trouver 10 milliards d'euros d'actifs à placer à la Banque publique d'investissement afin de disposer de 300 millions d'euros par an pour financer un fonds d'innovation de rupture. Nul besoin de privatiser pour y parvenir : il suffirait, Monsieur le ministre, de déposer un amendement instaurant un prélèvement en amont de 300 millions d'euros sur l'ensemble des dividendes que touche l'État, et non pas simplement sur ceux qu'il touche au titre de telle ou telle entreprise – pour alimenter un fonds d'innovation ; nous aurions plaisir à le voter et l'affaire serait réglée. Telle est à mon sens la principale faiblesse de la thèse du Gouvernement, qui consiste à prétendre qu'il faudrait céder 10 milliards d'actifs pour disposer d'un revenu annuel supplémentaire de 300 millions. Il n'y a pas besoin de cela.

Abordons le problème sur le fond. La véritable question à poser est la suivante : faut-il privatiser ADP ainsi que les plateformes régionales ?

Commençons par réfuter plusieurs arguments contre la privatisation qui ne me semblent pas solides. Le premier d'entre eux est un vieil argument d'économistes : ADP serait un monopole naturel. Eh bien non... Contrairement à ce que vous pourriez croire, ce n'est pas le cas : les compagnies aériennes ont le choix des plateformes aéroportuaires qu'elles utilisent pour le transport de fret et aussi, en partie, pour celui des voyageurs puisqu'il est toujours possible d'établir un lien direct supplémentaire entre telle et telle plateforme. Autrement dit, les plateformes sont en concurrence. La théorie du monopole naturel ne tient donc pas.

Autre argument : la plateforme aéroportuaire serait un élément de souveraineté. Soit, mais qu'elle soit publique ou privée ne change rien : l'État conserve la maîtrise de l'ensemble des moyens liés aux entrées, aux sorties et aux contrôles. L'argument de la souveraineté n'est donc pas bon.

Troisième argument : l'échec de la privatisation de l'aéroport de Toulouse. Pour porter un regard équilibré sur les choses, il faudrait envisager tout à la fois Toulouse et Nice, qui fut plutôt un succès. Pourquoi ? Parce que le choix du gestionnaire a permis d'établir des lignes directes – je reviendrai sur l'aménagement du territoire. Toulouse, en revanche, fut un échec pour la raison qu'a expliquée la Cour des comptes : le cahier des charges n'était ni fait, ni à faire. On a confié l'aéroport à un investisseur chinois – en réalité, à une société ayant des filiales dans des paradis fiscaux ; l'interlocuteur avec lequel s'est faite la négociation a disparu et il paraît qu'il aurait été en prison pendant plusieurs années... Bref, une histoire incroyable. L'acquéreur s'apprête désormais à revendre ses parts moyennant une plus-value qui n'est finalement pas si importante, de l'ordre de 50 à 60 millions d'euros. Quoi qu'il en soit, soyons équilibrés : c'est parce que l'on a mal privatisé l'aéroport de Toulouse que cette opération a échoué.

Venons-en maintenant aux arguments en faveur de la privatisation d'ADP. Il s'agit en fait de contribuer à la création de réseaux de plateformes aéroportuaires afin d'éviter que chacun gère son propre aéroport. Cela vaut pour les aéroports de province comme pour les aéroports parisiens. Or, les compagnies aériennes se réorganisent autour de trois grands pôles : Air France-KLM, Lufthansa et British Airways. Il faudrait donc créer un réseau aéroportuaire, si possible en cohérence avec le regroupement des compagnies. C'est d'ailleurs ce qu'a commencé de faire ADP en prenant des participations dans l'aéroport de Schiphol ; il y a aussi des participations des collectivités territoriales. En ce qui me concerne, Monsieur le ministre, je voterais des deux mains la privatisation d'ADP si elle s'inscrivait dans une stratégie de gestion des plateformes aéroportuaires ; mais en l'état, ce n'est pas le cas.

Il faut envisager l'entrée des collectivités territoriales au capital d'ADP, comme nous l'avions évoqué en première lecture. C'est déjà le cas à Schiphol, qui fonctionne très bien. Les régions, qui sont compétentes en matière de développement économique, pourraient donc utilement entrer au capital d'ADP aux côtés d'investisseurs privés. On conduirait ainsi une véritable grande politique des plateformes aéroportuaires françaises, qu'il s'agisse d'ADP ou des plateformes régionales.

Certains de nos collègues semblent croire qu'ADP est encore une plateforme franco-française : pas du tout ! L'internationalisation de cette plateforme est largement engagée puisqu'elle détient des participations dans Schiphol, la majorité des parts de l'aéroport Atatürk d'Istanbul et la gestion de plusieurs aéroports africains. Pour poursuivre cette

internationalisation, il faut à mon sens privatiser ADP, mais il faut le faire dans le cadre d'une stratégie, et non d'une simple approche à peine patrimoniale pour se procurer 10 milliards d'euros. Pourquoi dans ce cas avoir choisi ADP plutôt qu'un petit bout d'EDF ou d'Engie ? Encore une fois, cet argument ne tient pas debout. Je le répète : je suis favorable à la privatisation d'ADP pour peu qu'elle s'inscrive dans le cadre d'une stratégie d'internationalisation afin de défendre au mieux les intérêts de la plateforme et, éventuellement, de la compagnie nationale.

**M. Vincent Descoeur.** Au-delà de la question de la souveraineté et du caractère éminemment stratégique des plateformes parisiennes, qui me conduisent à penser que ce projet n'est pas judicieux, je tiens à appeler votre attention, Monsieur le ministre, sur l'avenir de la desserte des aéroports de Paris par les lignes aériennes intérieures faisant l'objet d'une obligation de service public lorsque l'État aura cédé tout ou partie de sa participation dans ADP. Comment l'État compte-t-il garantir la continuité de ce service public aérien ? Pouvez-vous nous assurer qu'après la privatisation, ces lignes intérieures continueront de bénéficier de créneaux à Orly ? Je pense bien entendu à la ligne que je connais le mieux, Aurillac-Paris, mais cette question vaut pour l'ensemble des lignes régionales qui sont d'ores et déjà des variables d'ajustement pour les gestionnaires des plateformes et qui pourraient à l'avenir être détournées vers d'autres plateformes si tel est le bon vouloir des futurs actionnaires. Ce sujet ne me semble pas anodin à la veille de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités.

**Mme Laure de La Raudière.** Le groupe UDI-Agir et Indépendants est très partagé sur la question de la privatisation d'ADP, ce qui explique pourquoi certains de ses membres n'ont pas voté la loi PACTE en première lecture.

Pour ce qui me concerne, je rejoins l'avis de M. de Courson : ADP doit faire l'objet d'une stratégie de développement international. L'entreprise se porte bien, ce qui explique que les opposants à la privatisation refusent que l'État la cède. Je pense au contraire que la privatisation est la bonne méthode de développement international d'ADP car elle donnera davantage de souplesse à son cadre de gestion, mais à condition que l'État définisse une stratégie, pourquoi pas en impliquant les collectivités territoriales, comme il a été proposé en première lecture.

Ensuite, examinons les objectifs du Gouvernement : il s'agit de créer un fonds d'innovation de rupture. Peu nombreux sont ceux qui en parlent, mais c'est un enjeu absolument stratégique pour la France. Ce fonds permettra d'investir dans les technologies d'intelligence artificielle, de chaînes de blocs et dans toutes les technologies sous-jacentes de l'économie de demain. Or, si l'État a un rôle, c'est bien celui de préparer l'avenir. En privatisant ADP et en créant ce fonds d'innovation de rupture, c'est précisément ce qu'il fait. Permettez-moi une analogie avec le monde de l'élevage, Monsieur l'ancien ministre de l'agriculture : vous vendez une vache Prim-Holstein rentable, mais votre but est de changer de race et investir dans un nouveau type d'élevage productif à terme. Je souscris à cette ambitieuse transformation de votre élevage.

**M. Sébastien Jumel.** Toutes les vaches ne se valent pas : les plus lourdes se crashent aisément...

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Je remercie l'ensemble des intervenants pour leurs prises de parole courtoises et apaisées. Pour leur répondre, je passe successivement la parole à Mme la rapporteure, à M. le rapporteur général et à M. le ministre.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Le grand nombre d'interventions illustre la complexité et le caractère stratégique de cette privatisation.

Je commencerai par répondre à l'argument selon lequel la privatisation d'ADP est au cœur de l'échec de la CMP. Soulignons avant toute chose les nombreux apports du Sénat, que nous avons tâché de reprendre dans toute la mesure du possible dès lors qu'ils permettaient d'enrichir de rôle de régulateur de l'État. Dès la première lecture, le Parlement a tout fait pour renforcer le dispositif sur ce point. J'ajoute qu'il existait dans le texte d'autres points de désaccord avec le Sénat ; la privatisation d'ADP est certes un enjeu important, mais il n'est pas le seul.

Ensuite, certains d'entre vous contestent la présence de la privatisation d'ADP dans ce texte. Rappelons comment se découpe le projet de loi : la première partie porte sur la création, la transmission et la vie de l'entreprise. La deuxième concerne le financement, les troisième et quatrième parties portent sur le rôle de l'entreprise au XXI<sup>e</sup> siècle. Enfin, la partie dont je suis rapporteure a trait au développement d'une nouvelle politique industrielle de l'État, qui s'articule autour de trois axes : renforcer la protection de l'innovation, en favoriser le financement – y compris par la création du fonds d'innovation de rupture et donc par la privatisation d'ADP – et protéger les investissements stratégiques.

J'en viens sur le fond à la question de la privatisation d'ADP et aux différentes mesures que nous prenons pour renforcer le rôle régulateur de l'État. La privatisation d'ADP correspond effectivement à un choix de politique publique : la majorité et le Gouvernement sont en effet persuadés que le Gouvernement peut jouer un rôle plus efficace en tant que régulateur qu'en tant qu'actionnaire. C'est ce qui justifie le choix de se retirer.

**M. Sébastien Jumel.** C'est quand l'État renonce qu'il est efficace ?

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Vous pouvez ne pas être d'accord, Monsieur Jumel, mais il n'empêche que l'État sera désormais plus régulateur qu'il ne l'est actuellement.

**M. Sébastien Jumel.** C'est la théorie du renoncement...

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Laissez la rapporteure poursuivre ; vous pourrez intervenir de nouveau plus tard.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** L'État sera plus régulateur puisque nous renforçons les dispositions en la matière. Prenons un exemple concret : la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports attribue à ADP la gestion et l'organisation de la plateforme aéroportuaire *ad vitam aeternam* ; le présent projet de loi, en revanche, permettra à l'État de redevenir propriétaire d'ADP au terme de soixante-dix ans. C'est un changement majeur.

Plusieurs dispositions de renforcement sont également proposées dans le texte. Les missions régaliennes ne sont pas affectées : l'État reste chargé du contrôle des frontières et les douaniers demeureront des acteurs majeurs de la lutte contre le trafic de stupéfiants. Nous avons également ajouté plusieurs contraintes dans le cahier des charges de l'exploitant, comme la possibilité qu'a l'État d'imposer des investissements, et celle de donner ou de retirer son agrément aux principaux dirigeants opérationnels d'ADP. Nous garantissons la protection de l'environnement et des conditions de travail des salariés – grâce au rôle actif d'un membre du groupe GDR – et nous nous employons à prendre en compte la situation des

riverains des deux aéroports. Enfin, nous avons prévu des dispositions prévoyant la résiliation du contrat du gestionnaire en cas de faute grave.

J'en viens à la question du fonds d'innovation. Certains d'entre vous arguent du fait que l'on aurait tout aussi bien pu affecter directement les dividendes sans passer par la privatisation. Pour commencer, les dividendes ne sont ni continus, ni réguliers : il y a quelques années, ils étaient nettement inférieurs. Mais surtout, nous voulons donner de la prévisibilité aux acteurs. En prévoyant pour le fonds un rendement de 2,5 % par an, les entreprises bénéficiaires auront reçu suffisamment de fonds en dix ans pour développer l'innovation.

Nous avons aussi fait un choix de philosophie politique. Certes, un aéroport revêt une dimension stratégique puisqu'il est un point d'entrée sur le territoire. Il existe cependant des entreprises, notamment dans les secteurs de l'intelligence artificielle et des nanotechnologies, dans lesquels l'intervention de l'État actionnaire est plus nécessaire que dans ADP. Il nous paraît donc tout à fait pertinent d'organiser ce fonds pour garantir la prévisibilité et soutenir l'innovation dans des entreprises qui ont davantage besoin de ces fonds qu'ADP.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué le cas d'Air France. M. de Courson a très bien expliqué qu'ADP n'est pas un monopole naturel, puisque les différentes plateformes européennes se livrent une forte concurrence. ADP voudra rester dans cette logique concurrentielle et, de ce fait, ne pas augmenter à l'excès les redevances aéroportuaires. Le coût annuel de fonctionnement qu'induisent les redevances pour les compagnies n'est pas très important – il est de l'ordre de 3 % à 5 % pour Air France. L'essentiel est que l'État reste un acteur important du contrôle des redevances. Le rôle de l'Autorité de supervision indépendante (ASI) des redevances aéroportuaires est renforcé. Toutes ces conditions permettront à Air France de continuer de se servir d'ADP comme pôle stratégique de son développement.

Enfin, ceux qui travaillent à mes côtés connaissent mon tropisme pour le développement à l'international. Mme de La Raudière a estimé à juste titre qu'il faut parier sur le développement international d'ADP. Je ne crois pas que cette stratégie puisse être récusée : il est absolument essentiel que l'excellence française en matière aéroportuaire puisse s'exporter dans le monde. L'entreprise ADP réalise d'ores et déjà 20 % de son activité à l'international et est présente dans plusieurs pays. Il faut encourager cette dynamique. Que l'on privatise ou non l'entreprise, cette stratégie ne changera pas.

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** Certains d'entre vous s'interrogent pour savoir si la privatisation sert à désendetter l'État, à financer un fonds d'innovation ou à revoir le rôle de l'État. Nous faisons les trois en même temps : c'est toute la beauté du processus prévu... Nous allons désendetter l'État français, très endetté ; en même temps, nous en profiterons pour financer un fonds d'innovation de rupture et revoir en profondeur le rôle de l'État stratège, innovant et protecteur au XXI<sup>e</sup> siècle. Certes, il abandonnera la collecte de dividendes commerciaux en échange d'une somme rondelette mais surtout, son rôle sera révisé en profondeur.

On parle souvent de conflits d'intérêts potentiels concernant cet actif. Le véritable conflit d'intérêts tient au fait que l'État est partout : il est tout à la fois à la caisse, à l'entrée et à la sortie, il gère la sécurité et le trafic aérien, et il bénéficie des recettes commerciales. Il est temps de mettre fin à cette situation et de s'assurer que l'État fait ce qu'il doit faire – les

pouvoirs régaliens sont non seulement assurés, mais aussi renforcés – et qu’il cesse de faire ce qu’il ne doit pas faire, c’est-à-dire gérer des boutiques commerciales.

Permettez-moi de revenir sur certaines contrevérités. ADP serait un leader mondial : en ce qui concerne le nombre de voyageurs, c’est en effet le cas, mais convenez que la quantité n’est pas toujours un gage de qualité. En l’occurrence, les grands voyageurs internationaux placent l’aéroport Charles de Gaulle au 37<sup>e</sup> rang mondial en termes de qualité de service, et Orly bien plus loin encore. Pour mettre ADP au niveau des plus grands aéroports mondiaux de manière à l’inscrire dans la compétition internationale, faire de la France, de l’Île-de-France et de Paris des champions mondiaux de l’attractivité et s’assurer que notre compagnie nationale est à la hauteur de la concurrence, il faut investir massivement dans les aéroports de Paris ; or l’État n’en a pas les moyens. Il faut donc trouver une autre méthode pour assurer la régulation tout en permettant le développement de l’aéroport afin de le mettre au niveau des standards internationaux de qualité.

ADP n’est pas un monopole, puisque l’entreprise est en concurrence avec les aéroports internationaux. Elle n’est cependant pas en concurrence avec les aéroports locaux, Monsieur Descoeur, mais il faut s’assurer que sa privatisation ne se traduira pas par la fermeture de ce que l’on appelle exagérément des « petites lignes » et qu’au contraire, elle permettra leur développement. Il va de soi que c’est l’un des facteurs de succès de l’entreprise : plus les voyageurs seront attirés vers l’aéroport Charles-de-Gaulle et plus ils rayonneront sur le plan international selon une logique gagnant-gagnant.

Cette mesure n’a rien à voir avec la loi PACTE, nous est-il dit. Au contraire : nous sommes au cœur de la croissance et de la transformation des entreprises. Il s’agit en effet de la croissance d’une grande entreprise française et de celle de la compagnie aérienne nationale. Tous les chefs d’entreprise qui souhaitent exporter leurs marchandises partout dans le monde le savent : nous avons besoin d’un aéroport de classe mondiale ; nous n’y sommes pas encore tout à fait.

Une fois n’est pas coutume, je suis d’accord avec M. Ruffin : oui, nous devons apprendre de nos erreurs, et c’est exactement ce que nous faisons. La manière dont nous envisageons la régulation d’ADP à la suite de cette cession d’actifs n’a rien à voir avec la manière dont a été organisée la cession des autoroutes. Votre groupe et celui de votre voisin, M. Jumel, sont les deux groupes qui n’ont pas voté en faveur de la privatisation desdites autoroutes ; je comprends que vous les critiquiez. La réalité, cependant, est la suivante : on apprend de ses erreurs. C’est l’État qui gardera le dernier mot sur les tarifs ; nous ne serons pas obligés, comme c’est le cas aujourd’hui, de négocier à genoux une obole auprès des compagnies concessionnaires en cas de crise.

Nous vendrions la vache laitière ou les bijoux de famille, nous dit M. Molac. Non, nous vendons une compagnie liée à une activité économique qui connaît des hauts et des bas. Actuellement, elle connaît plutôt un haut ; en tant que vendeur, je préfère qu’on vende dans une situation favorable que pendant un creux. N’oubliez pas cependant que les dividendes d’un aéroport fluctuent : entre 2008 et 2010, ils ont diminué de 40 %, puis ils ont de nouveau baissé de 15 % en 2016. Et lorsqu’il s’agit de financer de l’innovation de rupture, de telles variations du jour au lendemain ne permettent pas de financer quoi que ce soit.

Les collectivités territoriales peuvent apporter une contribution importante à la gestion d’un actif stratégique de ce type, notamment en ce qui concerne les enjeux liés aux riverains, entre autres. Elles ont un intérêt au développement d’un aéroport international de

qualité mondiale. Je me félicite à cet égard de certains apports de la commission du Sénat, même si je regrette qu'ils aient été balayés lors du débat en séance. Le Sénat avait en effet proposé en commission plusieurs dispositions intéressantes que nous reprendrons par amendement.

Enfin, nous ne ferons de cadeau à personne ; j'espère que tout le monde ici y sera sensible. Nous ne vivons pas dans une République bananière, mais en France. L'objectif est que ces processus soient transparents, clairs et rigoureux. Dans le concert des nations, nous voulons faire de la France un exemple de la qualité de ces processus. Je suis convaincu que nous en sommes capables.

Telles étaient les quelques contrevérités sur lesquelles je tenais à revenir, Madame la présidente.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je commencerai par vous remercier tous pour la qualité des débats que nous avons sur le fond concernant la privatisation d'ADP ; le sujet le mérite et il est bon que chacun puisse exposer ses convictions, car toutes sont respectables. Permettez-moi de vous faire part des miennes et de vous exposer le sens que nous donnons à cette opération de privatisation.

Examinons tout d'abord le cadre général dans lequel s'inscrit cette décision : c'est celui de ma volonté et de celle du Gouvernement de redéfinir les places respectives de l'État et de l'entreprise dans l'économie française. Cette ambition est bien au cœur du projet de loi PACTE. J'estime que le rôle de l'État consiste à s'occuper des grands services publics, à défendre l'ordre public économique – ce qui me conduit à agir fortement en cas de fermeture d'usine lorsque je le juge nécessaire – et à défendre des intérêts économiques stratégiques liés aux activités militaires ou nucléaires, par exemple. Le rôle de l'entreprise, en revanche, consiste naturellement à générer des profits et à créer des emplois, mais aussi à se donner une raison d'être en participant à la défense de l'environnement, à la lutte contre le réchauffement climatique, à l'intégration des personnes les plus fragiles et des personnes en situation de handicap. Je réaffirme l'importance que j'attache à cette raison d'être, qui figure dans le code civil et dans le présent projet de loi. Autrement dit, cette opération de privatisation repose sur une ambition politique, au sens noble du terme, de redéfinition des places respectives de l'État et de l'entreprise dans notre économie.

Que privatisons-nous ? Un monopole ? Cela aurait peut-être pu s'entendre il y a quinze ou vingt ans, mais ADP n'est plus un monopole depuis qu'il existe des *hubs* qui concurrencent la desserte des aéroports parisiens, qu'ils se trouvent en Europe – Francfort et Heathrow notamment – ou dans le Golfe pour ce qui concerne les grandes traversées internationales.

ADP est-elle une entreprise stratégique ? Non. La frontière est stratégique mais l'entreprise est commerciale. Est-elle un outil de souveraineté ? Non. La frontière relève de la souveraineté ; ADP est avant tout une entreprise commerciale. Rappelons au passage que 49 % de ses parts sont déjà détenues par des actionnaires privés : ce n'est donc pas comme si elle était détenue à 95 % par des fonds publics. Voyons exactement quelle entreprise nous privatisons, quelle est son activité et ce qui se cache derrière les grands mots « stratégique », « service public » et « souveraineté » : le résultat opérationnel courant d'ADP tient pour 26 % aux activités aéroportuaires. Le reste de ce résultat se répartit ainsi : 39 % pour les activités commerciales – hôtels, parcs de stationnement et boutiques –, 16 % pour l'immobilier et 18 % pour le développement international. En clair, hormis les activités aéroportuaires – que l'on

pourrait d'ailleurs considérer comme commerciales, mais admettons qu'elles ne le soient pas –, l'activité d'ADP dépend à 74 % d'un résultat commercial. J'insiste sur ce point pour définir de quoi nous parlons.

On invoque une privatisation stratégique en citant abondamment les autoroutes. On a moins parlé, cher Monsieur Vallaud, des privatisations décidées entre 1997 et 2002. On aurait par exemple pu considérer qu'un opérateur de téléphonie – en l'occurrence France Telecom – était absolument stratégique pour l'indépendance de la Nation.

**M. Boris Vallaud.** Je le pense en effet.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Il a pourtant été privatisé...

**M. Dominique Potier.** C'était une erreur.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Vos commentaires vous appartiennent ; je me contente de remarques objectives et factuelles. De même, la compagnie Air France a été privatisée entre 1997 et 2002. Je le dis à ceux qui nous reprochent de laisser KLM entrer au capital d'Air France au motif qu'elle est une compagnie stratégique : si elle était aussi stratégique, il ne fallait pas la privatiser !

Quant à moi, je ne conteste pas les choix faits à l'époque, que je juge plutôt judicieux. Je citerai toutefois un dernier exemple susceptible d'être critiqué : ce n'est ni Air France ni France Telecom, mais Eramet. L'une des activités les plus stratégiques, pour la Chine comme pour les États-Unis, c'est la maîtrise des minerais précieux et des métaux rares, indispensables au développement des technologies de l'avenir – les batteries à ion et lithium, liquides ou solides, notamment. Si les métaux rares étaient aussi stratégiques, il ne fallait pas privatiser Eramet... C'est pourtant ce qu'on a fait entre 1997 et 2002 !

Qu'est-ce qui est stratégique dans ADP ? La frontière, qui restera contrôlée de la même manière qu'aujourd'hui.

Pourquoi privatisons-nous ? Le rapporteur général l'a rappelé et je reviendrai sur les propos judicieux de M. de Courson et de Mme de La Raudière. La première raison consiste à prévoir et faciliter le développement international d'ADP pour en faire un leader mondial du secteur aéroportuaire, pour améliorer la qualité de service des aéroports de Paris et permettre une stratégie de développement. Je suis tout à fait prêt à ce que nous réfléchissions ensemble à la manière dont cette stratégie de développement se déploiera conjointement entre ADP et la compagnie nationale, Air France.

Ensuite, nous privatisons pour participer au désendettement, même pour un montant modeste.

Enfin, nous privatisons pour financer un fonds pour l'innovation de rupture que j'estime, quant à lui, absolument stratégique. On m'oppose l'argument selon lequel il était totalement inutile de créer de fonds de rupture : il suffirait d'utiliser les dividendes, comme s'ils étaient garantis *ad vitam aeternam*. C'est faux dans le passé, c'est incertain dans l'avenir. Faux dans le passé : en 2018, les dividendes se sont élevés à 173 millions d'euros, mais ils n'étaient que de 92 millions en 2014 et 78 millions en 2011, avec des variations annuelles pouvant atteindre 20 % en fonction de la situation du trafic aérien. Incertain dans l'avenir : la part de risque lié à l'incertitude du trafic est forte. En outre, vous réclamez tous – de manière

tout à fait légitime – une fiscalité sur le kérosène aérien, au motif qu’il n’est pas normal de taxer le diesel routier sans taxer le kérosène aérien. Ce qui risque de dégrader fortement les résultats des compagnies aériennes et des grands *hubs* aériens.

Enfin, la prise de conscience du coût environnemental du passager aérien peut aussi avoir un impact sur le résultat des grandes infrastructures aéroportuaires ; personnellement, je ne parierai pas sur le maintien de dividendes structurellement élevés, alors même que, pour financer l’innovation de rupture, nous avons besoin de certitudes et de revenus absolument réguliers. En effet, ce qui est stratégique, ce n’est pas les activités du XX<sup>e</sup> siècle, mais le financement des activités du XXI<sup>e</sup> siècle : le rôle de l’État stratège n’est pas de toucher des dividendes sur les activités du XX<sup>e</sup> siècle, mais de financer les activités du XXI<sup>e</sup> siècle, qui feront la différence entre les nations qui gagnent et les nations qui perdent, entre les vainqueurs et les vaincus. Pour cette raison, j’estime indispensable de dégager dès aujourd’hui des moyens financiers importants, réguliers et sûrs pour l’intelligence artificielle et pour le stockage des données, et non pour les boutiques et les hôtels de luxe.

Pourquoi vendre maintenant ? On me dit parfois qu’on ne vend pas sa vache de concours. Mais si je reprends mon ancienne casquette de ministre de l’agriculture, je répondrai qu’il vaut mieux vendre sa vache quand elle produit son meilleur lait plutôt que lorsqu’elle est tarie ! En d’autres termes, il n’est pas de mauvaise politique de privatiser quand l’entreprise se porte bien et que les cours sont hauts, parce que c’est là que l’entreprise rapporte le plus au Trésor public et donc aux contribuables.

Cela dit, je ne suis pas sourd, j’entends vos inquiétudes et vos critiques et je veux y répondre. Comme je l’ai toujours dit, je souhaite que nous profitions de cette nouvelle lecture pour améliorer le texte, en renforçant encore les protections que nous apportons aux citoyens, à l’État et à la Nation dans le cadre de cette privatisation. Pour cela, nous apportons quatre types de garanties.

Le premier type de garanties, c’est une garantie de bonne gestion, celle qui repose sur le maintien de la double caisse, avec une séparation entre les activités aéroportuaires et les activités commerciales – ceci afin d’éviter que le boom des activités commerciales ne puisse financer des activités qui seraient moins compétitives. Cette garantie de bonne gestion me paraît très importante pour l’infrastructure.

Le deuxième type de garanties est constitué de celles fournies en termes de cession et d’exploitation, avec un cahier des charges précis – dont je suis disposé à vous fournir les clauses si vous le souhaitez, afin que nous puissions en discuter de manière précise et détaillée.

Ce cahier des charges comporte d’abord des clauses sur les conditions de cession d’Aéroports de Paris. Premièrement, ne pourront participer à la future cession par l’État de ses parts d’ADP que les acheteurs qui rempliront des conditions strictes en termes de fonds propres, d’expérience dans le secteur du transport aérien, mais aussi – ce troisième point n’est pas le moins important – d’indépendance vis-à-vis des États. L’État français ne cède pas ses participations – ou une partie de ses participations – dans Aéroports de Paris pour les transférer à un autre État ou à une entreprise qui serait sous son contrôle. Deuxièmement, le cahier des charges contient des garanties sur les modalités d’exploitation, inspirées – je le dis pour M. François Ruffin – des leçons que nous avons tirées de la cession des autoroutes.

Le cahier des charges comportera des points précis sur le respect de l'environnement, sur les services, sur les emplois – cela a été rajouté à la demande de M. Peu –, sur la qualité du service aéroportuaire et sur le développement international. Il comportera également des garanties sur la présence de l'État, avec un commissaire du Gouvernement et des dirigeants qui seront agréés par l'État pour toutes les activités qui ressortissent de la souveraineté de l'État. Pour être tout à fait précis, le directeur de la sécurité d'Aéroports de Paris, quelles que soient les modalités de cession que nous choisirons, devra être choisi par l'État afin qu'en matière de sécurité, les droits souverains de l'État, la protection des personnes et la sécurité des frontières soient garantis par l'État et exclusivement par l'État, y compris dans le cadre d'une structure privée.

Une autre garantie en matière d'exploitation est celle apportée par le contrat de régulation économique pluriannuel. Sur ce point, je confirme ce qui a été dit par certains députés de la majorité : oui, après l'opération de privatisation, les garanties sur les tarifs seront plus fortes qu'auparavant. M. François Ruffin a rappelé à juste titre ce qui s'était passé avec les autoroutes ; en ce qui concerne ADP, le contrat de régulation économique prévoit que les tarifs aéroportuaires seront déterminés dans le cadre d'une discussion entre la société Aéroports de Paris, les compagnies aériennes et l'État ; et c'est lui qui, *in fine*, fixera les tarifs aéroportuaires.

Si les garanties ont vocation à être plus importantes après l'opération de privatisation d'ADP, c'est aussi parce que nous renforçons le rôle de l'Autorité de supervision indépendante (ASI), qui donnera pour la première fois un avis sur le coût moyen pondéré du capital, afin d'éviter l'effet d'aubaine qui s'est produit dans le cadre de la privatisation des autoroutes, et qui veillera au contrôle du respect du contrat de régulation économique pluriannuel.

En résumé, l'État gardera le dernier mot sur la fixation des tarifs aéroportuaires et le contrôle sera renforcé au titre de l'Autorité de supervision indépendante : ce sont donc des garanties solides – plus solides que celles d'aujourd'hui – que nous apportons dans le cadre de cette opération.

J'entends parfois affirmer que le cahier des charges n'est pas contraignant, ce qui est faux, puisqu'il est soumis à contrôle et que le non-respect de ses dispositions pourra entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à 2 % du chiffre d'affaires de la compagnie. Le cahier des charges est donc strict, contrôlé et soumis à des sanctions.

Le troisième type de garanties que nous apportons est celui des garanties en termes de sécurité. Nous allons évidemment faire en sorte que le contrôle des frontières reste aux mains des forces de sécurité publique : les services des douanes garderont toutes leurs attributions et le contrôle des personnes et des biens continuera à être effectué par les services publics. M. Viala a dit, à juste titre, qu'un certain nombre de contrôles sur les bagages sont aujourd'hui effectués par les personnels de sociétés privées, pour lesquels on a parfois des doutes... Pourtant, à l'heure actuelle, le groupe Aéroports de Paris est public ; ce qui montre bien que la sécurité n'a rien à voir avec le caractère public ou privé d'ADP, en tout cas, que le fait qu'ADP soit public ne suffit pas à garantir une sécurité absolue aux infrastructures. Ce que nous souhaitons, en revanche, c'est renforcer les contrôles aux frontières et les opérations de douane et les laisser strictement et rigoureusement aux mains de la puissance publique. Il n'y a pas de privatisation des frontières, mais simplement la privatisation d'une société commerciale, ce qui est très différent.

Le quatrième type de garanties est celui de la garantie patrimoniale. En effet, au terme des soixante-dix ans de concession, l'État français va récupérer l'intégralité du foncier et des infrastructures d'Aéroports de Paris – des infrastructures très importantes, comme l'a rappelé M. Vallaud, et qui en l'état actuel appartiennent pour une durée illimitée à 49 % à des acteurs privés...

Vous voulez des garanties supplémentaires ; je le redis, j'entends parfaitement les demandes qui me sont faites par des députés de tous les groupes, et je suis prêt à examiner ces demandes de manière très constructive. Ainsi, vous me rapportez des demandes formulées par les communes proches des installations aéroportuaires, inquiètes au sujet de l'augmentation du nombre de rotations, du bruit, et du respect de l'environnement. Je comprends ces inquiétudes qui portent, je le rappelle, sur des points actuellement régis par des dispositifs qui sont au mieux de niveau réglementaire, et je vous suggère que nous étudions le renforcement de ces dispositifs et leur inscription dans la loi, afin de leur conférer un caractère législatif. Voilà la proposition que je fais à Mme de Montchalain, à Mme Guévenoux et à Mme Park : c'est bien la preuve qu'à l'issue de la privatisation, vous aurez des garanties plus fortes que celles existant aujourd'hui, notamment pour les riverains.

Vous m'avez demandé si les départements franciliens pourraient participer à cette opération. Ma réponse est oui : nous allons étudier ensemble dans quelles conditions cela pourrait se faire.

Enfin, M. Descoeur m'a demandé s'il fallait apporter des garanties sur les lignes régionales. Là encore, ma réponse est oui : nous allons chercher ensemble, durant le débat, un moyen de garantir que les lignes régionales continueront à être bien desservies par Aéroports de Paris.

Pour conclure, je considère que nous avons une occasion unique de développer Aéroports de Paris à l'international et d'en faire un leader de la desserte aéroportuaire internationale, tout en désendettant l'État et tout en finançant les innovations futures. Mesdames et Messieurs les députés, sachons saisir cette opportunité. Et à ceux qui m'ont reproché de vouloir vendre les bijoux de famille, je dis que telle n'est pas notre intention : ce que nous voulons faire, c'est financer les futurs joyaux de la couronne !

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Je vais maintenant donner la parole à ceux qui souhaitent s'exprimer mais, afin que nous terminions cette discussion avant le petit matin, je précise que chaque intervention sera désormais limitée à deux minutes.

**M. Sébastien Jumel.** Premièrement, rien ne prouve que les garanties promises n'auraient pas pu être obtenues si l'État était resté actionnaire majoritaire ; deuxièmement, nous n'avons pas eu connaissance du cahier des charges, et il serait bon que nous puissions en disposer pour l'étudier et nous assurer de l'existence des garanties que vous avez évoquées. Cela dit, pour avoir une vision stratégique sur soixante-dix ans en matière aéroportuaire, il faut quand même être balèze ! Si le futur propriétaire de la poule aux œufs d'or modifie les clauses et les garanties contenues dans le cahier des charges, devra-t-il s'acquitter d'indemnités ? Il serait intéressant de connaître les conditions financières des « clauses de revoyure ».

Je dois dire, Monsieur le ministre, que j'ai eu l'impression en vous écoutant de prendre un cours accéléré de libéralisme actualisé. La définition moderne – en tout cas, celle de votre nouveau monde – de l'État stratège, c'est un État qui renonce aux outils stratégiques

du présent dans l'espoir de maîtriser les outils virtuels de demain, dont on ne sait pratiquement rien... C'est là, vous en conviendrez, une nouvelle définition qui perturbe singulièrement les fondamentaux gaullistes !

Enfin, vous semblez avoir une vision complètement autarcique de la situation d'ADP. Alors qu'au Royaume-Uni, on a fait la démonstration que des compagnies étaient en situation monopolistique pour justifier les privatisations, vous-même tentez de parvenir à la même conclusion en tirant argument du fait que nous ne sommes pas en situation monopolistique... Ne craignez-vous pas que vos amis européens libéraux interprètent le fait que Vinci dispose de plateformes aéroportuaires en Angleterre et se porte acquéreur d'ADP comme une situation monopolistique portant atteinte à la concurrence libre et non faussée ? Nous en avons connu un exemple récent avec Alstom-Siemens, monsieur le ministre, et qui vous a mis en colère... Pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise, sans doute faudrait-il anticiper ! Pour notre part, nous estimons que vous vous apprêtez à commettre une triple erreur – de méthode et de stratégie, mais aussi budgétaire –, et la passion avec laquelle vous développez votre argumentation est loin de suffire à nous convaincre du contraire.

**M. Dominique Potier.** Monsieur le ministre, vous avez développé une thèse selon laquelle il y a, d'une part, des investissements stratégiques d'avenir et, d'autre part, des objets qui peuvent être privatisés. Sans refaire tout le débat, je voudrais vous rappeler qu'il existe une autre conception : dans un monde tout proche du péril écologique, et où la question des souverainetés va être capitale, il y a certains objets – je pense au foncier agricole, aux aéroports et aux ports – qui font partie de l'identité d'une Nation et des éléments stratégiques qui ne doivent pas s'envisager à court terme, mais à l'échelle séculaire d'une civilisation, et qu'il est capital de maîtriser. Sur ce point, votre conception et celle du groupe Socialistes et apparentés correspondent à deux visions du monde.

Si votre démonstration a été brillante, Monsieur le ministre, je vous avoue avoir été un peu perdu quand vous nous avez expliqué que l'État serait davantage en mesure d'exercer un contrôle sur ADP une fois que le groupe aurait été privatisé – mais sans doute aurons-nous l'occasion d'y revenir. Je voudrais cependant vous interroger sur un point très précis, à savoir la comptabilité de l'opération. De nombreux détracteurs de la privatisation soutiennent que nous ne retrouvons pas notre argent dans cette opération : selon eux, aussi bien actuellement qu'en projection, Aéroports de Paris, dans sa configuration d'actionnariat actuelle, rapporte davantage à l'État que s'il était privatisé. Pouvez-vous nous faire une démonstration d'une clarté absolue de l'intérêt de cette opération ?

**Mme Marie Guévenoux.** Monsieur le ministre, je veux vous remercier pour votre exposé à la fois très complet et convaincant : le groupe La République en Marche partage votre vision sur les rôles respectifs de l'État et de l'entreprise.

Je vous remercie également pour les réponses précises que vous avez apportées pour démontrer que nous ne cédon pas une entreprise stratégique, mais bien une entreprise commerciale, et que nous ne renonçons pas à notre souveraineté – car ce sont là des arguments qui procèdent tantôt d'une certaine mauvaise foi, tantôt d'une méconnaissance du dossier, et qui, en tout état de cause, sont de nature à inquiéter nos concitoyens.

Enfin, je vous remercie d'avoir évoqué votre préoccupation quant au ressenti des riverains, et de nous avoir indiqué les garanties que vous souhaitez apporter, notamment en permettant l'inscription dans la loi du couvre-feu et du plafonnement, d'ici à l'examen du texte en séance publique. Ce sont là des réponses auxquelles M. Laurent Saint-Martin et

Mme Amélie de Montchalin et l'ensemble de mes collègues élus du territoire d'Orly sont particulièrement sensibles.

**M. Charles de Courson.** Monsieur le ministre, vous connaissez ma position sur le fond, que j'ai longuement exposée tout à l'heure. Votre réponse à de nombreuses questions consiste à dire qu'il y aura un cahier des charges. Or, comme je l'avais déjà dit en première lecture, quand on privatise, il y a des modalités de privatisation – qui, elles, ne figurent pas dans le cahier des charges : vous nous avez bien dit que vous vouliez garder la liberté d'opter entre le gré à gré et un appel d'offres. Votre thèse serait plus crédible si vous vous prononciez dès maintenant pour un appel d'offres, comme je vous l'avais suggéré au nom de mon groupe en première lecture, en vous mettant en garde contre le gré à gré : si vous choisissez cette voie, quoi qu'il adienne, vous serez mis en accusation !

Dès lors, pourquoi ne pas mettre en place un cahier des charges de la privatisation – à l'image du cahier des charges de l'exploitation auquel vous vous référez –, qui serait communiqué à notre commission spéciale ? J'attire votre attention sur le fait que cela vous protégerait contre le pilonnage auquel vous vous exposerez inévitablement si vous optez pour le gré à gré : vous serez alors accusé de copinage, de préparer un futur pantouflage, et j'en passe ! Que pensez-vous de l'idée consistant à établir, en plus du cahier des charges d'exploitation – je parle du nouveau cahier des charges d'ADP ne concernant que les plateformes parisiennes, car le reste représente aujourd'hui 15 % à 20 % de l'activité d'ADP, et ce n'est pas ce cahier des charges qui va prévoir comment doit être exploité l'aéroport Atatürk d'Istanbul... –, un autre cahier des charges où seront détaillées les conditions dans lesquelles sera effectué l'appel d'offres pour vendre tout ou partie – puisque ce point ne semble pas tranché – de la participation de l'État dans ADP ?

**M. François Ruffin.** Quand j'entends le rapporteur général dire que la France n'est pas une République bananière, j'ai envie de lui répondre que si – au moins en partie ! Je pense que nous avons affaire en France à un capitalisme un peu incestueux fait de pantouflage et de rétropantouflage, d'une économie mise au service d'une caste et, en matière de privatisation, de vente et de revente, de fusions-acquisitions – bref, d'arrangements entre copains et coquins, je le dis comme je le pense !

Trois opérations auxquelles M. Emmanuel Macron a été mêlé ne sont pas marquées par la plus grande transparence et n'ont pas profité à l'État. Quand il était secrétaire général de l'Élysée, alors qu'il avait précédemment essayé d'avoir M. Arnaud Lagardère comme client à la banque Rothschild, il l'a retrouvé opportunément au moment de la cession des parts d'EADS, et on peut dire que M. Arnaud Lagardère s'est beaucoup mieux trouvé de cet arrangement que l'État... Il y a eu aussi l'opération consistant pour Bouygues à sortir du capital d'Alstom, et enfin le rachat de SFR par M. Patrick Drahi : dans ces trois cas, où la transparence a fait défaut, il y a forcément des soupçons.

J'ai bien peur qu'il en soit de même pour la privatisation d'Aéroports de Paris, dont rien ne garantit qu'elle se fera dans la transparence ; et si le nom qui sort du chapeau est celui de Vinci, alors l'opération sera cousue de fil blanc ! Et quand on nous dit qu'on pourra revoir tout ça dans soixante-dix ans, c'est une vaste blague ! On ne nous dit même pas à quel prix vont être cédés les actifs et, quand je vois qu'on les dénigre en disant que les dividendes ne sont pas si élevés et que les actifs ne sont pas d'une si bonne qualité que ça, j'ai l'impression qu'on cherche en fait à faire baisser le prix d'entrée !

**M. Boris Vallaud.** Monsieur le ministre, aucun des arguments que vous avez développés n'est de nature à nous convaincre : selon nous, vous raisonnez en banquier, ni plus ni moins, et certains des arguments que vous avancez sont même franchement aberrants. Quand vous nous dites que le service public aéroportuaire sera mieux régulé après la privatisation qu'il ne l'est en ce moment, n'est-ce pas un aveu du caractère défaillant de l'État actuel – en d'autres termes, du fait que vous n'exercez pas comme il se doit vos missions de service public ?

Vous dites qu'ADP n'est pas un actif stratégique : dans ce cas, pourquoi faut-il le réguler ? Vous dites qu'on ne peut pas financer l'innovation par les dividendes et sur ce point, vous avez raison : cela devrait se faire par l'inscription de 200 millions d'euros sur l'innovation radicale dans le budget de l'État, ou encore par d'autres choix. Ainsi, puisque la taxe sur les GAFAs va offrir un rendement croissant au cours des trois prochaines années – vous l'avez vous-même annoncé –, pourquoi ne pas affecter le produit de cette nouvelle taxe à l'innovation radicale ?

En réalité, vous vous payez de mots et entretenez une espèce de fétichisme de la privatisation en évoquant celles de 1997. Sans contester que certaines privatisations aient pu produire les effets qu'on en attendait, je pense qu'il faut savoir regarder plus loin en arrière, en s'interrogeant notamment sur le démantèlement de la Compagnie générale d'électricité effectué en 1986, dont aujourd'hui nous payons *cash* les conséquences avec Alstom, Areva et beaucoup d'autres entreprises qui se sont retrouvées dans de grandes difficultés, alors même qu'il s'agissait d'entreprises privées, avec toutes à leur tête un dirigeant plein de compétence et d'un indépassable talent...

Pour ma part, je ne pense pas que l'État fasse nécessairement moins bien que le secteur privé ; l'histoire de France a d'ailleurs souvent montré le contraire. Certes, nous avons en France une tradition colbertiste, qui n'est ni le capitalisme rhénan, ni le modèle libéral financier anglo-saxon, mais à force de vouloir singer les autres, nous finissons par régresser. En l'occurrence, compte tenu de l'infrastructure particulière d'ADP, aucun argument ne peut nous convaincre de l'intérêt de sa privatisation, et vous êtes en train de commettre l'irréparable, Monsieur le ministre, car aucun retour en arrière ne sera possible.

**M. Arnaud Viala.** Monsieur le ministre, vos arguments sont peu convaincants, en particulier quand vous évacuez les questions de la souveraineté et de la sécurité en nous expliquant qu'on ne vend pas la frontière, mais seulement une entreprise commerciale. J'aimerais avoir des précisions sur deux points.

Premièrement, au sujet des dessertes locales, si ADP est un établissement majoritairement détenu par le public, nous sommes un certain nombre ici à voyager régulièrement dans de petits avions indispensables à l'aménagement du territoire mais qui, très souvent, ne peuvent pas décoller à l'heure prévue, au motif que le créneau promis par ADP n'est plus disponible, et doivent se poser, que ce soit à Orly ou à Roissy, à des kilomètres du terminal, avec des passagers acheminés en bus et arrivant à destination avec une demi-heure à une heure de retard sur l'horaire annoncé... Or ADP est actuellement détenu par le secteur public, dont on imagine qu'il est suffisamment puissant pour exiger que ces dessertes continuent d'exister. Après la privatisation, comment allez-vous faire pour qu'un cahier des charges, aussi précis soit-il, puisse garantir la pérennité de ces dessertes sur une période aussi longue que celle envisagée pour la concession ?

Deuxièmement, les riverains expriment des préoccupations justifiées quant à l'augmentation des nuisances provenant des immenses plateformes aéroportuaires d'ADP à la suite de la privatisation. Là encore, comment allez-vous faire pour garantir un minimum de quiétude à ces riverains sur une durée de concession de soixante-dix ans, compte tenu de l'évolution des usages et des technologies – celles qu'on imagine, mais aussi celles dont il est difficile d'avoir une idée sur une si longue période ? En affirmant maîtriser cet aspect des choses grâce à un cahier des charges très précis, il me semble que vous prenez un énorme risque, car les besoins des exploitants passeront toujours avant leurs conséquences.

**Mme Zivka Park.** Je veux également remercier M. le ministre pour ses explications et pour les réponses qu'il a apportées à toutes les questions ayant été posées, notamment en ce qui concerne le renforcement du dispositif d'aide aux riverains. Si l'État prend la décision de privatiser, il est important qu'il ne se désengage pas. Certains de nos collègues ont trouvé tout à l'heure que les préoccupations des riverains étaient hors sujet : pour ma part, je pense qu'il faut justement poser sur la table les enjeux un peu oubliés aujourd'hui : persister à occulter les problématiques environnementales de ce débat, c'est ne pas vouloir comprendre que les enjeux environnementaux sont tout aussi importants que les enjeux économiques.

**M. Sébastien Jumel.** Ces enjeux sont incompatibles avec la logique de l'actionnaire !

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Madame la rapporteure, vous avez terminé votre propos en disant, d'une voix qui s'éteignait un peu, que l'organisation d'ADP était appelée à évoluer, que l'on privatise ou pas... Si vous en tirez la conclusion qu'il faut privatiser, pour ma part j'estime au contraire que nous pouvons garder ADP !

Quand vous parlez de notre trente-septième place, monsieur le rapporteur général, je ne la conteste pas, mais je préférerais que vous utilisiez alors l'appellation de Roissy, afin d'éviter d'associer le nom de Charles de Gaulle à cette trente-septième place...

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** C'est vrai !

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** En revanche, vous pourrez à nouveau parler de l'aéroport Charles-de-Gaulle s'il passe un jour à la première place du classement !

Vous avez dit une autre chose qui me gêne, même si elle est exacte, c'est que l'État n'a pas les moyens : il les a, puisque l'activité d'ADP rapporte de l'argent ! Le problème, c'est que l'État n'est pas capable de faire un emprunt pour investir, et qu'il confond dépenses d'investissement et dépenses de fonctionnement de l'État – et comme l'État ne nous présente pas de comptes administratifs et qu'il n'est pas toujours sérieux dans le suivi budgétaire, comme le montrent les rapports de la Cour des comptes, cela peut effectivement poser problème.

Monsieur le ministre, le projet de loi PACTE ne fera pas exception à la règle en ce qui concerne les nombreuses contraintes environnementales qui s'imposeront par la loi aux repreneurs, comme elles s'imposent à toutes les entreprises de France – même si, entre parenthèses, une loi peut toujours être modifiée. J'en déduis qu'il doit être très intéressant de miser sur le développement d'ADP, quelles que soient les contraintes à venir. Si tel est le cas, il vaut mieux que l'État garde ADP, afin de continuer à disposer d'une source de revenus quasiment inépuisable...

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Mes chers collègues, cela fera bientôt deux heures que nous discutons à bâtons rompus – le temps passe vite – et je suggère maintenant que M. le ministre réponde aux interventions. Nous ferons ensuite une petite pause, avant de passer à l'examen des amendements.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Cette pause me semble une très bonne idée, Madame la présidente...

Je me félicite à nouveau des échanges que nous avons, qui permettent d'approfondir et de bien clarifier la décision que la majorité et le Gouvernement veulent prendre, et de lever un certain nombre d'ambiguïtés et d'inquiétudes : ce faisant, nous nous livrons à un utile travail démocratique.

Monsieur Jumel, vous nous demandez d'avoir accès à la version préalable du cahier des charges – sa rédaction n'est pas définitive, puisqu'il relève du domaine réglementaire – et ma réponse est oui : je vais demander à mes services d'adresser dans les meilleurs délais ce document aux membres de la commission spéciale.

Monsieur Potier et Monsieur Ruffin, vous m'avez interpellé sur la transparence financière de l'opération et, puisque vous me le demandez, je vais m'efforcer d'être très précis. L'opération ne se fera que si elle est rentable pour le Trésor public. Afin de le déterminer, nous avons d'abord anticipé les dividendes sur soixante-dix ans en les actualisant – sous le contrôle d'une autorité indépendante dont je vous parlerai prochainement. Nous allons ensuite évaluer le prix de cession que les investisseurs sont prêts à payer au terme de l'appel d'offres – sur lequel je reviendrai également –, étant précisé que le prix de cession doit évidemment être supérieur à l'anticipation des dividendes sur la durée totale de la concession, à savoir soixante-dix ans. Si jamais cela ne devait pas être le cas, c'est-à-dire si les investisseurs ne veulent pas déboursier suffisamment, je le dis très simplement, l'opération ne se fera pas. Il n'est pas question de procéder à une opération qui ne serait pas rentable financièrement pour l'État.

Le contrôle de l'opération sera assuré par deux commissions, à savoir d'une part la Commission des participations et des transferts (CPT), qui intervient lors de toutes les cessions d'actifs, d'autre part une commission *ad hoc*, qui comportera un membre de la Cour des comptes, un membre de l'Ordre des experts-comptables et un membre de l'Autorité des marchés financiers (AMF), qui veillera à la régularité et à l'intérêt de l'opération. Il y aura donc un double contrôle indépendant sur la pertinence financière de l'opération, avant que le ministre de l'économie et des finances, *in fine*, ne donne ou non le feu vert à l'opération. De deux choses l'une : soit les deux commissions me disent que cette opération est pertinente pour les intérêts financiers et patrimoniaux de l'État et ma réponse sera oui, soit les commissions ne me donnent pas leur aval et ma réponse sera non – je suis aussi simple et direct que cela.

Pour répondre à la question très importante de M. Charles de Courson ainsi qu'aux remarques de M. Ruffin, je vous indique qu'il n'y aura pas d'opérations de gré à gré.

**M. Charles de Courson.** Très bien ! Nous allons dans le bon sens !

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Les débats parlementaires doivent permettre de préciser les choses, et c'est ce que je fais en affirmant

très clairement devant vous que l'opération ne se fera pas de gré à gré, mais par le biais d'un appel d'offres.

Le deuxième point que je tiens à préciser, c'est que nous n'avons pas encore décidé si nous procéderions à une cession totale des parts de l'État avec la prime de contrôle qui va avec, ou simplement à une cession partielle en gardant une présence de l'État au capital d'Aéroports de Paris.

**M. Sébastien Jumel.** Il faut garder au moins 25 % !

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Pour ce qui est du cahier des charges, M. Charles de Courson m'a posé une question portant la marque habituelle de la rigueur de son raisonnement. Je lui précise qu'il est prévu que le cahier des charges comporte deux volets. Le premier portera sur les modalités de cession – c'est l'article 49 du projet de loi ; j'insiste sur son importance, car je tiens à ce que chacun comprenne bien chaque mot des conditions de cession de l'aéroport, dont la rédaction tire toutes les leçons des cessions précédentes, à savoir celles des aéroports de Toulouse et de Lyon.

Aux termes de l'appel d'offres, le futur concessionnaire devra répondre à quatre types d'obligations. Il devra disposer des fonds propres suffisants pour assumer une opération qui se chiffre à plusieurs milliards d'euros ; il devra avoir une expérience de gestionnaire d'aéroport ; il devra apporter la preuve qu'il est en mesure de respecter le cahier des charges d'exploitation ; enfin – et cette dernière condition n'est pas la moindre –, il devra apporter la preuve qu'il n'est pas sous le contrôle d'un État. Comme vous le voyez, les conditions fixées pour avoir le droit de participer à l'appel d'offres ; elles sont extraordinairement et volontairement restrictives.

Pour ce qui est du modèle économique, Monsieur Vallaud, il en existe effectivement plusieurs, notamment celui du capitalisme rhénan et celui du libéralisme anglo-saxon – qui n'est pas le mien. Quant au colbertisme, cela ne me gêne pas qu'on évoque ce modèle au sujet de mon action si l'on fait référence au fait d'investir dans des entreprises stratégiques pour notre économie. Si, à un moment donné, des entreprises ayant un caractère stratégique pour notre économie se trouvent en difficulté et que cela nécessite de monter au capital de ces entreprises, je le ferai. Je n'ai absolument aucune prévention sur ce point ; je ne suis guidé en la matière que par les intérêts stratégiques de notre économie. Il est aujourd'hui un certain nombre d'activités que j'estime stratégiques ; et pour moi, ce ne sont pas les commerces aéroportuaires, les parkings, les hôtels ou le développement international d'Aéroports de Paris. Mais il peut y avoir d'autres entreprises stratégiques en difficulté qui peuvent justifier que l'État prenne une participation pour garantir leur indépendance.

Il me semble également intéressant de réfléchir à la mise au point de nouveaux instruments financiers qui permettraient de renforcer encore la souveraineté économique de notre pays ; j'y travaille actuellement. En d'autres termes, ce n'est pas parce que nous procédons à la privatisation d'Aéroports de Paris que j'exclus d'éventuelles prises de participation de l'État sur d'autres activités que j'estime stratégiques : il n'y a pas chez moi d'esprit de système ou de volonté de libéraliser complètement l'économie française, mais simplement la volonté de mettre l'État là où il doit être, là où il est utile et efficace.

Enfin, M. Viala m'a posé une question majeure pour nos territoires : je lui rappelle que la garantie des créneaux pour les aérodromes de province est fixée par la direction

générale de l'Aviation civile (DGAC) au niveau législatif et qu'elle ne changera pas. Cependant, si vous estimez qu'il est nécessaire de renforcer sur le plan législatif les dispositions existantes, j'y suis tout à fait ouvert.

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

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Après ces deux heures d'échanges nourris, qui nous ont permis d'entendre les réponses du ministre de l'économie et des finances, je propose que nous entamions l'examen des amendements sur les articles 44 et suivants, avant de revenir au chapitre I<sup>er</sup> du projet de loi. Nous avons encore beaucoup de travail devant nous ; je vous invite donc à respecter strictement votre temps de parole.

*La commission examine l'amendement n° 861 de la rapporteure, qui fait l'objet des sous-amendements n°s 1077, 1072, 1076 et 1081 de M. Charles de Courson et du sous-amendement n° 1111 de M. Vincent Descoeur.*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement vise à rétablir l'article 44, qui a pour objet d'encadrer la privatisation. Il précise notamment que la mission confiée à ADP l'est pour soixante-dix ans et qu'à l'issue de cette période, l'État sera propriétaire des biens qui sont la propriété d'ADP depuis la loi du 20 avril 2005. Il précise également les cas où l'État pourra mettre fin au contrat qui le lie avec ADP, pour faute grave.

**M. Charles de Courson.** Mes sous-amendements n° 1077, n° 1072, n° 1076 et n° 1081 visent à apporter quelques précisions.

Le sous-amendement n° 1077 entend préciser le périmètre des filiales qui seront transférées à l'État soixante-dix ans après le transfert au secteur privé d'ADP. J'avais déjà soulevé cette question en première lecture : tel que l'article 44 est rédigé, il suffit qu'une filiale ait une petite partie d'activité liée aux aéroports parisiens pour qu'elle soit transférée. Aujourd'hui, les entreprises dédiées à une activité exercée hors des plateformes mentionnées à l'article L. 6323-2 du code des transports correspondent à celles classifiées au sein du segment « International et développements aéroportuaires » d'ADP dans sa communication financière publique.

Le sous-amendement n° 1072 a trait au coût moyen pondéré du capital (CMPC), que ceux qui s'intéressent à la théorie des finances d'entreprise connaissent bien. Il propose que le coût moyen pondéré du capital d'ADP soit fixé par l'autorité indépendante chargée de superviser les décisions en matière de redevances aéroportuaires. Il pourrait s'agir de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI). Le texte, dans sa rédaction actuelle, semble indiquer que ce n'est pas l'ASI, mais le Gouvernement, qui fixera le coût moyen pondéré du capital.

Si je soulève cette question, c'est parce que l'objectif du coût moyen pondéré du capital retenu par le contrat de régulation économique (CRE) en cours, conclu avec l'État, est de 5,4 %. Or, sur la même période, les tarifs aéroportuaires de l'aéroport d'Amsterdam ont été établis sur la base d'un CMPC fixé successivement à 1,76 % en 2016, à 2,16 % en 2017 et à 2,82 % en 2018. Pour les trois prochaines années, de 2019 à 2021, le CMPC retenu pour Amsterdam est de 2,71 %, soit la moitié de celui retenu pour Paris sur le CRE 3. De nombreuses compagnies aériennes estiment que le coût moyen pondéré du capital, actuellement fixé à 5,4 %, est beaucoup trop élevé.

Le sous-amendement n° 1076 est un amendement de repli : l'ASI donnerait seulement un avis, et c'est le ministre qui déciderait du taux du CMPC.

J'en viens à mon sous-amendement n° 1081. L'alinéa 19 prévoit de transférer les actifs à l'État moyennant une indemnité, lorsqu'il est mis fin à la mission d'ADP en cas de manquement. Je propose de préciser que cette indemnité ne doit pas être fixée dans la loi, mais obéir aux règles d'indemnisation de droit commun. J'ai déjà appelé l'attention du ministre sur cette question à plusieurs reprises : le Conseil constitutionnel, gardien du droit de propriété, a toujours exigé une indemnité juste et préalable, conformément à la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Je suis assez réticent quant à l'idée de fixer dans la loi le mode de calcul de cette indemnité : il faut laisser aux structures compétentes en la matière le soin de le faire.

**M. Vincent Descoeur.** Mon sous-amendement n° 1111 propose de compléter l'article 44, en inscrivant dans la loi que les obligations de service public conclues sur les lignes aériennes doivent continuer à être garanties et bénéficier de dessertes dans les aéroports de Paris en cas de cession par l'État de tout ou partie de sa participation dans Aéroports de Paris.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Monsieur de Courson, je vous invite à retirer votre sous-amendement n° 1077, car il est satisfait par un amendement adopté en première lecture. Nous avons seulement fait une modification rédactionnelle pour préciser la notion de « plateforme ».

**M. Charles de Courson.** Nous avons effectivement amélioré le texte dès la première lecture, mais cette précision est-elle suffisante ?

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Elle me semble suffisante.

J'en viens à votre sous-amendement n° 1072. Si j'ai bien compris, vous proposez que l'ASI fixe le coût moyen pondéré du capital dans le cadre du calcul de l'indemnité à verser à ADP. Or l'ASI n'est pas compétente en la matière, mais seulement sur la question des redevances aéroportuaires : seuls seront pris en compte, pour le calcul de l'indemnité, l'avis de la commission des participations et des transferts et celui de la commission *ad hoc*.

**M. Charles de Courson.** Madame la rapporteure, mes sous-amendements n° 1072 et 1076 portent bien sur la question du calcul des redevances. Si vous vous êtes un peu penchée sur cette question, vous savez que l'on utilise, pour calculer le taux d'équilibre des redevances, le coût moyen pondéré du capital. Je vous propose deux options : soit c'est l'ASI qui fixe le CMPC, soit c'est le Gouvernement, après avis de l'ASI. Ce taux, à l'aéroport de Schiphol, est deux fois moins élevé qu'à Paris. Entre nous, si les redevances sont aussi élevées et ont beaucoup augmenté à ADP, c'est notamment parce que le coût moyen pondéré du capital est très élevé – je rappelle qu'il est à 5,40 %.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Je ne suis pas sûre, Monsieur de Courson, que vos sous-amendements portent sur le bon article, car l'article 44 concerne le calcul de l'indemnité. C'est à l'article 48 qu'est abordée la question du contrat de régulation économique (CRE), qui intègre le CMPC ; c'est dans ce cadre que l'ASI donne un avis conforme.

S'agissant, enfin, de votre sous-amendement n° 1081, la question du droit commun ne se pose pas, car ADP est une organisation *sui generis*. Si la mission d'ADP est interrompue

de manière anticipée pour faute et que les biens dont il est propriétaire reviennent de manière anticipée à l'État, il est normal qu'il perçoive une indemnité correspondant à la valeur nette comptable de ces biens.

S'agissant du sous-amendement n° 1111 de M. Vincent Descoeur, la question de la desserte ne relevant pas d'ADP, mais de l'État, la privatisation n'y changera rien. ADP n'intervient ni dans l'imposition d'obligations de service public, ni dans leur mise en œuvre.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je suis favorable à l'amendement de la rapporteure et défavorable à tous les sous-amendements. Une clarification s'impose, car nous mélangeons ici deux questions qui sont bien distinctes : la question de l'indemnisation des actionnaires minoritaires, l'objet de cet article 44, d'une part, et celle du niveau des redevances aéroportuaires.

Sur la première question, il est clair que le coût moyen pondéré du capital joue dans le niveau d'indemnisation des actionnaires minoritaires, mais cela se fait sous le contrôle de la commission des participations et des transferts et de la commission *ad hoc*. Je ne vois pas ce qu'il faudrait modifier dans ce dispositif, dans la mesure où il est déjà prévu un double contrôle.

La question du coût moyen pondéré du capital dans le calcul des redevances aéroportuaires est abordée, quant à elle, à l'article 48. Le coût moyen pondéré du capital est effectivement une donnée essentielle, puisque le niveau des redevances aéroportuaires dépend de deux choses : du montant d'investissement et du coût moyen pondéré du capital nécessaire au financement de ces investissements. En fonction du niveau que l'on fixe au CMPC, on peut avoir un niveau de redevance plus ou moins élevé. C'est pour cette raison que les sénateurs ont proposé que ce niveau soit fixé par l'ASI : c'est une garantie supplémentaire. Pour ma part, je suggère que ce contrôle par l'ASI du coût moyen pondéré du capital pour la fixation du niveau des redevances aéroportuaires soit maintenu en deuxième lecture à l'Assemblée nationale. Pour répondre clairement à votre question, Monsieur de Courson, c'est bien l'ASI qui contrôlera le coût moyen pondéré du capital.

S'agissant maintenant du niveau des redevances, il importe de regarder précisément les chiffres. Entre 2010 et 2018, le tarif des redevances d'ADP a connu une croissance de 1,8 %, ce qui est tout à fait raisonnable. C'est une réponse à tous ceux qui disent qu'ADP exploite Air France : ce n'est pas vrai. Le seul aéroport qui a fait mieux est effectivement celui de Schiphol, avec une évolution de - 1,8 %. Mais, au cours de la même période, le montant des redevances aéroportuaires a augmenté de 4,8 % à Londres, de 2,6 % à Francfort et de 6,7 % à Madrid. Ce qui est intéressant, c'est de regarder ce qui va se passer dans les années à venir : le fait que Schiphol, l'aéroport d'Amsterdam, ait eu des montants d'investissement, et donc des niveaux de redevances plus faibles entre 2010 et 2018, va se traduire par un pic d'investissement, et donc une augmentation des redevances aéroportuaires dans les années à venir. Schiphol connaîtra ainsi une augmentation de 10,7 % en 2019, de 8,7 % en 2020 et de 4,2 % en 2021 : il va donc rattraper, dans les années qui viennent, le sous-investissement des années passées, qui s'est traduit par des niveaux de redevance plus faibles.

La question du coût moyen pondéré du capital est donc bien une question vitale, mais il y a aussi des besoins d'investissement à satisfaire, et il n'existe pas de recette miracle : à un moment donné, il faut bien financer ces investissements.

*Les sous-amendements n<sup>os</sup> 1077, 1072 et 1076 sont retirés.*

**M. Vincent Descoeur.** Je n'ai pas été convaincu par les arguments de Mme la rapporteure, qui a indiqué que la desserte ne relevait pas d'ADP mais de l'État : si je peux me permettre, le fait de bénéficier d'une desserte à Orly ou à Roissy relève bien d'ADP. Le président-directeur-général d'ADP, M. Augustin de Romanet, nous a bien confirmé que c'était de son ressort lorsque nous l'avons auditionné.

Mon sous-amendement n° 1111 visait en réalité à rendre service à M. le ministre, qui m'a assuré qu'il veillerait à ce que les lignes régionales intérieures bénéficient de cette desserte : il semble plus prudent de le préciser dans la loi. Cette question est primordiale : si nous fixons demain, comme points de chute à ces lignes régionales, les aéroports de Beauvais ou du Bourget, nous irons à l'encontre des objectifs affichés en termes de mobilité.

**M. François Ruffin.** J'aimerais comprendre, et j'aimerais que nos concitoyens comprennent, le mécanisme d'indemnisation pour le moins bizarre que vous avez imaginé. On décide de privatiser Aéroports de Paris, mais, pour ce faire, l'État va devoir payer ! On nous explique que c'est parce qu'on va passer d'une société à durée de vie illimitée à une concession de soixante-dix ans. On nous explique aussi qu'il faut prévoir une somme pour payer les actionnaires minoritaires au cas où une renationalisation aurait lieu dans soixante-dix ans – ce qui signifie que la France aura basculé dans le socialisme, ce que je souhaite ! C'est un mécanisme totalement fou : pour privatiser, on va devoir payer !

Ce que vous prévoyez me semblait tellement incompréhensible que j'ai demandé à mes collaborateurs si j'avais bien compris ! J'ai vérifié, lu tout ce que je trouvais sur la question et c'est bien cela : l'État va payer pour privatiser ! On prévoit d'ores et déjà de payer entre 500 millions et 1 milliard d'euros pour vendre le capital de l'État. Je ne suis pas le seul à trouver ce dispositif hallucinant : les gauchistes du Conseil d'État signalent eux aussi le caractère singulier de cette réforme et notent que le mécanisme *sui generis* d'indemnisation de la société ADP présente « une grande complexité ».

Le scandale suprême, c'est que Vinci gagne à la fois à l'aller et au retour ! Vinci gagne à l'aller, puisqu'on lui verse une indemnisation, au cas où, dans soixante-dix ans, une renationalisation absorbe les 8 % que cette société détient déjà dans le capital. Et Vinci gagne aussi au retour, puisque Vinci va augmenter sa part dans le capital d'Aéroports de Paris et en tirer des dividendes chaque année ! Ce serait un mécanisme tout à fait formidable !

**M. Arnaud Viala.** Je voudrais appuyer le sous-amendement de mon collègue Vincent Descoeur. Vous nous dites, Madame la rapporteure, que ce n'est pas ADP, mais l'aviation civile, qui octroie les créneaux : c'est vrai. Mais c'est bien d'ADP que dépend la qualité des dessertes locales. Aujourd'hui, déjà, il existe de grandes différences, en termes de qualité de service, entre les aéroports de province de taille significative et les aéroports plus petits. Ce n'est pas la même chose de faire atterrir un avion à Orly Sud, au bout du bout des pistes, ou à Orly Ouest, au contact du terminal : cela représente une heure de trajet supplémentaire pour les passagers, sur des lignes qui font souvent moins d'une heure ! Si l'on ne garantit pas la qualité des dessertes, c'est tout l'aménagement du territoire qui s'effondre. Notre souci, au stade où nous en sommes, c'est de nous assurer qu'il existera au moins des verrous dans les conventions qui seront passées – puisque nous nous acheminons manifestement vers ce dont nous ne voulons pas.

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** Monsieur Ruffin, ce que nous faisons n'est certes pas simple, mais il me semble que c'est la solution la plus judicieuse, et surtout la plus juste : on nationalise le foncier et on privatise les services aéroportuaires et commerciaux. Dans un premier temps, on renationalise le foncier, ce qui devrait vous faire plaisir et, dans un deuxième temps, on privatise les services. Mais plutôt que d'acheter le foncier au prix d'aujourd'hui, qui est très élevé, on le fait à l'horizon de soixante-dix ans, car cela coûtera moins cher.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je souhaite à mon tour répondre précisément aux questions légitimes de M. Ruffin, afin de ne laisser aucune zone d'ombre.

Aujourd'hui, la société ADP est détenue à un peu plus de 50 % par l'État et à un peu plus de 49 % par des actionnaires privés. Les actionnaires privés – c'est une singularité qui existait déjà et qui ne naît pas de l'opération que nous faisons – ont un droit illimité sur l'intégralité des infrastructures d'Aéroports de Paris : les pistes, les zones d'atterrissage, les hangars, les hôtels, les parkings et les boutiques. À partir du moment où nous privatisons, où nous créons une concession et où nous prévoyons qu'au terme des soixante-dix ans de cette concession, l'intégralité des infrastructures reviendra à l'État – c'est une certitude, non une possibilité –, la société ADP subit un préjudice : d'un droit illimité d'exploitation, elle passe à un droit limité à soixante-dix ans. Il faut donc indemniser la société ADP, laquelle reversera cette indemnité au prorata de la participation des actionnaires privés. Ceux-ci seront en effet privés du flux de revenus générés par les actifs au-delà de soixante-dix ans.

Ce préjudice a été évalué grâce à la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie futurs, validée par le Conseil d'État. Il est vrai que le Conseil d'État a considéré qu'il s'agissait d'une opération singulière, mais c'est aussi parce que, à la base, la détention du capital d'ADP l'est tout autant. Je précise, enfin, que cette indemnisation sera fixée après validation par le Conseil d'État et qu'elle sera ensuite soumise au double contrôle de la commission des participations et des transferts et de la commission *ad hoc*.

**M. François Ruffin.** Je vous remercie de me donner à nouveau la parole, Madame la présidente. Nous n'avons déposé aucun amendement sur ces articles et nous ne pouvons donc pas être accusés de faire de l'obstruction.

J'imagine que les actionnaires minoritaires le seront toujours dans la société à venir. Peut-être même certains d'entre eux deviendront majoritaires. Pourquoi ne pas prévoir un dispositif permettant de les indemniser s'ils subissent effectivement un préjudice dans soixante-dix ans ? Pendant soixante-dix ans, ils continueront de bénéficier de leurs avantages en tant qu'actionnaires minoritaires. Pourquoi ne pas attendre soixante-dix ans avant de les indemniser ?

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Tout d'abord, c'est une obligation légale : dès lors qu'il y a préjudice, l'indemnisation doit se faire immédiatement. Par ailleurs, nul ne peut prévoir comment la structure du capital va évoluer dans les années à venir. Je rappelle que les 49,4 % de capitaux privés sont aujourd'hui détenus par Schiphol (8 %), Vinci (8 %), Predica (5,1 %), ainsi que par des investisseurs institutionnels (23,3 %), des actionnaires individuels (4,3 %) et des salariés (1,7 %).

Les salariés qui vont être privés de leur droit d'usage illimité doivent eux aussi être indemnisés. Peut-être souhaiteront-ils participer davantage au capital, peut-être sera-ce le cas

de Vinci : nous n'en savons rien. Et cela dépendra d'ailleurs aussi des modalités d'opération que nous retenons. Je viens de préciser, à la demande de M. Charles de Courson, qu'il n'y aurait pas de gré à gré : c'est une annonce importante. Nous devons indemniser les actionnaires, parce que c'est une obligation légale, et nous ne pouvons pas préjuger de ce que seront les actionnaires futurs du groupe.

**M. Jean-Paul Mattei.** Je trouve logique que l'on indemnise les actionnaires, dans la mesure où on les prive de leur propriété. J'aimerais seulement comprendre le mécanisme que vous proposez : une indemnité sera versée à ADP et vous avez indiqué, Monsieur le ministre, qu'elle serait reversée au prorata aux actionnaires. Je suppose donc qu'il y aura un frottement fiscal. Cette opération produira probablement un profit exceptionnel : comment les choses vont-elles se passer ? Il est certain que nous devons indemniser les actionnaires si nous ne voulons pas nous heurter à un blocage juridique : ce serait une expropriation non compensée.

**M. Charles de Courson.** Ce qu'il faut expliquer à notre collègue François Ruffin, c'est que la loi de 2005 a transféré à ADP la propriété du foncier, qui jusque-là appartenait à l'État. Si on l'a fait, c'est parce qu'ADP avait très peu de capitaux propres, lorsqu'on l'a fait passer du statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) à celui de société anonyme. C'est l'adoption d'un amendement du rapporteur que j'étais qui a produit cela. À partir du moment où l'on crée une concession, il faut bien racheter ses biens à ADP.

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** Autrement dit, c'est la faute à Charles...

*La commission rejette successivement les sous-amendements n<sup>os</sup> 1081 et 1111.*

*Puis elle adopte l'amendement n<sup>o</sup> 861.*

*En conséquence, l'article 44 est ainsi rétabli.*

**Article 45** (art. L. 6323-2 et L. 6323-4 du code des transports) *Cahier des charges d'Aéroports de Paris*

*La commission examine l'amendement n<sup>o</sup> 862 de la rapporteure .*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement a pour objet de rétablir l'article 45, relatif au cahier des charges.

Je veux souligner que nous conservons plusieurs dispositions introduites au Sénat qui vont dans le sens d'un renforcement du contrôle : la suppression de l'évolution possible du cahier des charges en fonction de la situation économique de l'entreprise ; la possibilité pour l'État de retirer l'agrément des dirigeants d'ADP en cas de manquement grave ; la précision, enfin, des obligations d'ADP vis-à-vis des aéroclubs – question dont nous avons longuement débattu ici.

Nous avons également eu un débat sur la fréquence de l'évaluation du cahier des charges : nous avons proposé trente-cinq ans, le Sénat a proposé dix ans, et il nous semble finalement qu'une durée de vingt ans serait un bon compromis : elle permettrait à la fois la visibilité nécessaire à la réalisation d'investissements et un vrai contrôle de l'évolution du secteur aérien.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je suis favorable à l'amendement de la rapporteure. Elle a rappelé, à juste titre, que ce cahier des charges, qui

vous sera transmis, donne la possibilité d'imposer des investissements au futur concessionnaire. Si l'État estime par exemple que le terminal T4 nécessite des investissements, il peut les imposer au concessionnaire, afin de garantir la valeur patrimoniale du bien qu'il récupérera d'ici soixante-dix ans. Autres points clés de ce cahier des charges : les dirigeants sont agréés par l'État, et les actes passés par ADP sont encadrés. Nous vous proposons, en outre, de conserver les dispositions introduites au Sénat qui renforcent ce contrôle. Les demandes qui avaient été formulées au sujet des obligations d'ADP vis-à-vis des aéroclubs ont été satisfaites. Enfin, le Sénat a ajouté, et c'est un point très important, la possibilité pour l'État de retirer l'agrément aux dirigeants d'ADP en cas de manquement d'une particulière gravité à leurs obligations légales et réglementaires : autrement dit, s'ils ne respectent pas le cahier des charges, l'État peut retirer l'agrément aux dirigeants d'ADP.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 45 est ainsi rétabli.*

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

*La commission examine l'amendement n° 863 de la rapporteure.*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement vise à rétablir l'article 46, relatif à la maîtrise des emprises foncières d'Aéroports de Paris. Nous proposons de conserver les deux modifications introduites en commission par le Sénat et nous nous proposons d'aller plus loin en prévoyant que l'État peut s'opposer à toute opération qui porterait atteinte à la bonne exécution du service public aéroportuaire, y compris à long terme, alors que nous n'avions considéré que le court et moyen terme en première lecture.

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

*La commission adopte l'amendement n° 863.*

*En conséquence, l'article 46 est ainsi rétabli.*

**Article 47** (art. L. 6323-4-1 [nouveau] et L. 6325-1 du code des transports) *Principe de la caisse double*

*La commission examine l'amendement n° 718 de M. Boris Vallaud.*

**M. Boris Vallaud.** Nous avons déjà largement exprimé notre position sur ce sujet. Nous regrettons que la régulation que vous prétendez instaurer soit en réalité très restreinte et ne s'exerce que sur un périmètre très réduit : à titre d'exemple, CDG Express n'en fait pas partie. Pour les raisons que nous avons déjà exposées, nous proposons donc, avec cet amendement, de supprimer l'article 47.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Le système de la double caisse, tel qu'il existe aujourd'hui, fonctionne plutôt bien. Je voudrais d'ailleurs souligner qu'il n'y a pas de corrélation entre le système de caisses et le montant des redevances : celles-ci sont plus élevées à Heathrow, qui a pourtant une caisse unique, et plus faibles à l'aéroport d'Amsterdam, qui a une double caisse. Le système de la double caisse, tel qu'il fonctionne aujourd'hui, permet d'inciter la société à investir dans des infrastructures aéroportuaires,

plutôt que de faire uniquement le pari des infrastructures commerciales. Je souligne enfin que ces tarifs continueront d'être homologués par l'ASI.

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

**M. Charles de Courson.** Madame la rapporteure, vous avez dit tout à l'heure, au sujet des tarifs de la redevance aéroportuaire, que le coût moyen pondéré du capital sera fixé après avis de l'ASI. Or, l'article 47 dispose seulement que les tarifs des redevances sont établis de manière à assurer une juste rémunération d'Aéroports de Paris au regard du coût moyen pondéré du capital sur un périmètre d'activités. Où est-il précisé que l'ASI donnera un avis ?

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** À l'article 48, alinéa 15.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement n° 864 de la rapporteure.*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement vise à supprimer les modulations introduites au Sénat sur le fonctionnement de la double caisse.

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

**M. François Ruffin.** Je veux signaler que le système de double caisse profite à Vinci et à M. Xavier Huillard, qui le reconnaît lui-même. En instaurant le système de double caisse, on facilite, de fait, les gains des actionnaires à venir.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'article 47 modifié.*

**Article 48** (art. L.6325-1 et L.6325-2 du code des transports) *Contrat de régulation économique pluriannuel*

*La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel n° 867 et l'amendement de coordination juridique n° 866 de la rapporteure.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements n° 865 de la rapporteure et n° 434 de M. Charles de Courson.*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement rédactionnel supprime la précision selon laquelle l'ASI doit donner un avis conforme sur le contrat de régulation économique (CRE), précision figurant déjà à l'article 48, alinéa 15. Cet article liste les missions et pouvoirs de l'ASI, qui est constituée sous forme d'autorité indépendante.

**M. Charles de Courson.** S'agit-il d'un avis conforme ou d'un avis simple de l'ASI ? Telle est la question. S'il faut un avis conforme, alors il y a, de fait, transfert de pouvoir. Si le ministre fixe par exemple un taux à 10 % et que l'ASI s'y oppose, il devra faire une autre proposition et saisir de nouveau l'ASI : il y aura donc une convergence vers un taux raisonnable.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** C'est tout à fait cela.

**M. Charles de Courson.** Nos amendements sont donc identiques, en tout cas dans l'esprit.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Puisqu'ils le sont, peut-être pourriez-vous par galanterie, monsieur de Courson, retirer le vôtre ?

**M. Charles de Courson.** Si cela peut faire plaisir à Mme la rapporteure...

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Nous reconnaissons bien là votre élégance, Monsieur de Courson !

*L'amendement n° 434 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement n° 865.*

*La commission examine l'amendement n° 979 du Gouvernement.*

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Les sénateurs ont voté un amendement prévoyant que les redevances aéroportuaires sont fixées en tenant compte de l'objectif de préservation de la présence des aéroclubs. Or cet objectif figure déjà dans l'article 45 qui précise l'obligation d'ADP vis-à-vis des aéroclubs, ainsi qu'au cahier des charges. Cet amendement vient donc supprimer une redondance inutile.

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

*Puis elle est saisie de l'amendement n° 980 du Gouvernement.*

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** C'est une autre redondance que nous supprimons ici puisque l'obligation d'investissement figure dans le cahier des charges, de niveau législatif.

**M. Charles de Courson.** Que se passera-t-il si les futurs propriétaires d'ADP ne se soumettent pas à ce que leur demande l'État ?

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je saisis cette occasion pour répondre à la question précédente et lever toute ambiguïté. L'avis de l'ASI sur le montant des redevances doit être conforme. Tant que celui-ci n'est pas rendu, le ministre n'a pas la possibilité d'imposer, dans le cadre du CRE, des tarifs délirants.

Par ailleurs, l'État peut imposer des investissements – c'est d'ailleurs l'un des points clé du cahier des charges. Si l'entreprise concessionnaire ne respecte pas cet engagement, les sanctions peuvent aller jusqu'à 2 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.

**M. Charles de Courson.** Mais à supposer que l'un de vos successeurs, Monsieur le ministre, soit pris de démesure et veuille imposer des investissements disproportionnés, qui tranchera ?

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** L'entreprise concessionnaire se pourvoira alors devant un juge administratif pour abus de pouvoir et le juge tranchera.

J'assume le choix qui a été fait il y a plusieurs mois, à l'initiative des parlementaires, de renforcer la régulation par l'État. Il est indispensable que l'État garde la main sur les redevances aéroportuaires et le trafic aérien, parce que cela relève du domaine régalien mais aussi pour des raisons patrimoniales. À partir du moment où il est prévu que l'État récupère, au bout de soixante-dix ans, l'intégralité d'ADP, il est légitime qu'il puisse imposer pendant la durée de la concession des investissements sur son bien, afin de valoriser son capital et ne pas le laisser se dégrader.

**M. Sébastien Jumel.** Tous ceux qui ont l'habitude, y compris au niveau local, de contrôler les délégations de service public savent que les choses ne se passent pas aussi simplement. Le président d'Air France, lui-même, a douté de l'intérêt de la privatisation d'ADP, appelant notre attention sur le risque que des actionnaires, dans une logique court-termiste de forte rentabilité et d'investissements minimisés, privilégient des activités immédiatement rentables au détriment du développement des aéroports.

Vous venez d'évoquer le cas très théorique d'un ministre qui imposerait des investissements irréalistes à l'actionnaire privé. Mais le risque le plus probable serait de voir l'investisseur privé ne se mobiliser que sur des investissements immédiatement rentables et perdre de vue le fait qu'un aéroport est avant tout une infrastructure. C'est là le danger majeur de la privatisation ! De ce point de vue, le cahier des charges ne garantit pas la préservation des intérêts stratégiques.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je veux vous rassurer, Monsieur Jumel : la société qui prendra la concession d'ADP n'aura qu'un intérêt, poursuivre les investissements et accroître ses capacités afin d'attirer de nouveaux passagers, sous peine de perdre en rentabilité. Nous sommes dans un contexte de concurrence directe avec deux *hubs* européens qui explosent littéralement – Francfort et Heathrow – et, pour les longs courriers avec les *hubs* moyen-orientaux d'Abu Dhabi et de Dubaï.

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

*Puis elle est saisie de l'amendement n° 437 de M. Charles de Courson.*

**M. Charles de Courson.** Cet amendement prévoit qu'en l'absence d'accord entre les parties, les objectifs du CRE seraient fixés non par le ministre, mais par l'ASI.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement conduit à prévoir que les plafonds tarifaires soient inclus dans les objectifs de qualité des services publics définis dans le CRE. Or les plafonds tarifaires ne constituent pas un objectif de qualité des services publics, ils en découlent. Cet amendement ne nous paraît donc pas utile.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement n° 438 de M. Charles de Courson.*

**M. Charles de Courson.** Cet amendement prévoit que les objectifs du CRE sont fixés par accord entre l'État et ADP, après avis de l'ASI, sous réserve que son indépendance et ses prérogatives soient renforcées.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Comme le prévoit l’alinéa 15, l’ASI devra donner un avis conforme sur le CRE. Elle a donc un regard sur les objectifs de services publics qui y sont fixés. En l’absence d’accord, c’est l’État qui fixe ces objectifs de qualité de service et les investissements. Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

*L’amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l’amendement n° 72 de M. Ian Boucard.*

**M. Ian Boucard.** L’amendement n° 72 est défendu.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Avis défavorable sur cet amendement, qui prévoit le prochain CRE prendra effet au 1<sup>er</sup> avril 2020. Maintenir la date du 1<sup>er</sup> janvier 2021 permettra à l’ensemble des consultations de se dérouler.

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

**M. Ian Boucard.** Adopter le prochain CRE avant la privatisation permettrait de protéger les compagnies hébergées chez ADP, particulièrement Air France.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Le projet de loi PACTE ne remet pas en cause le CRE actuel. Il n’y aura donc pas de changement pour les entreprises.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l’économie et des finances.** En effet. Qui plus est, avancer la date du CRE perturberait fortement les compagnies aériennes et ADP.

**M. Ian Boucard.** Précisément, Monsieur le ministre, elles seront perturbées si l’on change les plafonds ! Mais l’objectif n’est-il pas de maintenir une modulation des plafonds tarifaires ?

*La commission rejette l’amendement.*

*Elle est saisie de l’amendement n° 981 du Gouvernement.*

**M. Bruno Le Maire, ministre de l’économie et des finances.** Cet amendement rétablit la rédaction de l’Assemblée nationale s’agissant des modalités prévues en cas d’absence de conclusion d’un CRE. Elle prévoit que l’État fixe de façon unilatérale le montant des investissements, année après année. La société sera ainsi incitée à revenir négocier afin de trouver un accord sur le montant pour les années suivantes. La solution proposée par le Sénat – l’État fixe unilatéralement un contrat sur les cinq années suivantes – me semble conférer à l’État une prérogative exorbitante et sort de la logique contractuelle qui est au cœur des relations entre l’État et le concessionnaire.

**M. Charles de Courson.** Pourriez-vous préciser, Monsieur le ministre, ce qui signifie la mention « sans préjudice des pouvoirs de l’Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires » ?

**M. Bruno Le Maire, ministre de l’économie et des finances.** Même dans ce cas de figure exceptionnel, l’ASI conserve son avis conforme. Ce n’est pas parce que l’État est autorisé à fixer seul le montant des investissements pour un an qu’il est dispensé de l’avis conforme de l’ASI.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels n<sup>os</sup> 881, 878 et 873 de la rapporteure.*

*La commission adopte l'article 48 modifié.*

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Cette séance, en présence du ministre, devrait s'achever d'ici à quinze minutes. Je suggère que nous poursuivions nos travaux au-delà de vingt heures afin d'examiner l'article 51. La réserve sur les articles 52 et suivants, relatifs aux privatisations, serait reportée à la séance de jeudi matin.

**Article 49** (art. 191 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques) *Autorisation et cadre général de la privatisation d'Aéroports de Paris et participation des collectivités territoriales au capital d'Aéroports de Paris*

*La commission est saisie de l'amendement n° 868 de la rapporteure, qui fait l'objet de deux sous-amendements, n° 1082 de M. Charles de Courson et n° 1113 de M. Éric Woerth.*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement a pour objet de rétablir l'article 49, qui apporte toutes les garanties nécessaires pour empêcher qu'un actionnaire indésirable ne se porte acquéreur des parts de l'État.

Je propose de conserver plusieurs des modifications apportées par le Sénat : le suivi des engagements pris par les candidats acquéreurs par un comité de suivi, comportant des représentants de l'État et des collectivités territoriales ; l'inclusion dans le cahier des charges de conditions liées à l'acquisition et à la détention des actions, notamment celles relatives à la stabilité de l'actionnariat ; l'obligation pour le candidat actionnaire d'avoir une expérience de gestionnaire d'aéroport.

Je propose aussi de conserver les élargissements opérés s'agissant de la possible participation des collectivités au capital d'ADP. Toutefois, les collectivités territoriales candidates à l'acquisition des actions détenues par l'État ne pourront pas être consultées durant la préparation du cahier des charges, afin de se prémunir contre tout risque de délit d'initié.

**M. Charles de Courson.** Par mon sous-amendement n° 1082, je voulais m'assurer de la conformité de votre amendement, Madame la rapporteure, avec l'engagement pris par le ministre concernant l'appel d'offres.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Je vous suggère de retirer ce sous-amendement pour le réécrire en vue de la séance.

**M. Charles de Courson.** Confirmez-vous que votre amendement ne fait pas explicitement mention de l'appel d'offres et qu'il est souhaitable que nous le sous-amendions en ce sens ? Si le ministre est du même avis, je retirerai mon sous-amendement et vous proposerai de le cosigner une fois qu'il sera réécrit.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je répète qu'il n'y aura pas d'opération de gré à gré. Je vous suggère, moi aussi, de réécrire ce sous-amendement afin qu'il ne pose pas de problème juridique.

*Le sous-amendement est retiré.*

**M. Ian Boucard.** Monsieur le ministre, lors de la discussion générale, vous avez dit que vous entendiez nos inquiétudes et que vous souhaitiez profiter de cette nouvelle lecture pour améliorer le texte et renforcer les garanties. L'excellent sous-amendement n° 1113 de M. Éric Woerth vous donne l'occasion de passer de la parole aux actes, puisqu'il impose, en cas de cession par l'État de tout ou partie de sa participation dans ADP, des clauses dites « de complément de prix ». Celles-ci devront obligatoirement figurer dans les contrats conclus avec des acheteurs privés.

Ces clauses permettront de vérifier demain, sur la base de critères objectifs liés à l'activité – chiffre d'affaires, résultat opérationnel, etc. – que le prix de cession n'était pas sous-évalué et, si tel était le cas, d'exiger que l'acheteur privé complète son prix en versant un ou plusieurs compléments.

Les clauses de complément de prix sont fréquentes dans les contrats de cession d'entreprises privées, notamment dans les transactions où des incertitudes existent sur les performances économiques futures. Enfin, elles sont bien connues de l'administration fiscale et mentionnées explicitement à l'article 150-0-A du code général des impôts.

L'adoption de ce sous-amendement permettrait d'apporter des garanties et de lever une forte inquiétude, exprimée par l'ensemble des orateurs de la discussion générale, celle de voir se reproduire l'épisode des autoroutes. Elle ne réglera pas tous les problèmes, mais permettra de circonscrire le risque pesant sur les intérêts stratégiques de notre pays et de garantir l'intérêt économique de cette mesure.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je salue votre volonté de garantir un bon prix de cession, mais votre proposition n'a de sens que dans le cas d'une option de gré à gré, entre l'État et un investisseur privé qu'il a choisi. Lorsque la cession se fait par appel d'offres, c'est la compétition entre les offres qui, par définition, fait monter les enchères et garantit un prix de cession plus élevé. Le mécanisme de complément de prix n'est alors pas justifié.

Par ailleurs, je rappelle que le prix de cession, déduit du montant de l'indemnisation des actionnaires privés pour le préjudice, doit être supérieur à la somme des dividendes actualisés. Il doit ensuite être validé à un double niveau, par la commission et par la commission *ad hoc*. C'est uniquement au terme de ce processus que le ministre de l'économie et des finances donne son feu vert.

**M. Ian Boucard.** Encore faut-il que l'on ne se soit pas trompé sur le prix dès le départ et que l'on sache où l'on va ! La hausse du trafic aéroportuaire est exponentielle et les profits des boutiques, qui représentent 74 % des revenus d'ADP, continuent eux aussi de croître. Je ne suis pas sûr qu'un appel d'offres aujourd'hui permette de définir ce qui sera perçu dans quinze ans comme la bonne valeur de vente.

La proposition de M. Éric Woerth permet d'éviter que, dans douze ans, nous ne fassions le même constat que sur la cession en 2006 des autoroutes. Il permet de s'assurer que l'intérêt de l'État, l'intérêt économique et financier des Français, sera respecté.

**Mme Isabelle Florennes.** Je veux remercier la rapporteure, qui propose de rétablir l'article 49 dans sa version issue de l'Assemblée nationale : elle reprend l'amendement que

nous avons déposé avec M. Jean-Louis Bourlanges, qui permet aux collectivités locales de faire une proposition dans le cadre de l'appel d'offres. Par ailleurs, il a été tenu compte des remarques formulées en commission au Sénat, notamment sur la possibilité pour les organes délibérants de déléguer la décision à l'exécutif, et ce afin de préserver la confidentialité des offres. Notre groupe approuve la réintroduction de cet article.

**M. François Ruffin.** M. Éric Woerth nous soumet ici une proposition de bon sens, puisqu'il s'agit de ne pas figer le prix, mais de le réévaluer en fonction du chiffre d'affaires et des bénéficiaires qui ne manqueront pas de croître, puisque l'on sait que le trafic aérien va encore augmenter – ce qui est une catastrophe du point de vue écologique.

L'article 49 consacre clairement la privatisation d'ADP et je veux à nouveau m'élever contre cette décision. Une fois n'est pas coutume, c'est nous qui défendons la gestion en bon père de famille, la gestion méticuleuse des bijoux de famille de l'État. Je vois dans cette privatisation deux motivations. La première est idéologique : il faut privatiser pour privatiser, même quand ça va bien. La seconde tient à Vinci, dont un article de *Challenge* rapporte que les dirigeants sont venus toquer à la porte du ministère de l'économie aussitôt après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes. Si Vinci devait hériter d'ADP, l'opération apparaîtrait cousue de fil blanc : ce serait purement et simplement une forme de contrepartie.

**M. Sébastien Jumel.** Bien qu'opposés à la privatisation d'ADP, nous soutiendrons le sous-amendement proposé par nos collègues de droite car il permet, d'une certaine manière, de préserver les intérêts économiques et budgétaires de la France.

Monsieur le ministre, lorsque vous avez détaillé l'activité d'ADP, vous avez souligné que 26 % du chiffre d'affaires découlait des activités aéroportuaires, considérées comme plus stratégiques. Est-ce à dire que l'État pourrait rester propriétaire d'ADP, au moins à hauteur de 26 % ? Vous avez dit que cette question n'avait pas été arbitrée : le niveau de participation de l'État peut-il être fonction de ce qui est considéré comme le plus stratégique ?

Si tel était le cas, les sept départements intéressés pourraient monter au capital, ce qui permettrait d'obtenir une minorité de blocage. Nous éviterions alors que les actionnaires privés privilégient la vision court-termiste, la rentabilité immédiate, au détriment des problématiques liées à la stratégie, à l'environnement, au voisinage, à l'emploi – bref, au détriment de l'intérêt général tel que nous le concevons.

**M. Daniel Fasquelle.** J'apporte mon soutien au sous-amendement de M. Éric Woerth, dont je rappelle qu'il est président de la commission des finances et qu'il a occupé des fonctions majeures dans notre pays. La comparaison qu'il établit avec les autoroutes est édifiante, et l'on peut aussi prendre l'exemple de l'aéroport de Toulouse, cédé à un prix sous-évalué.

Je considère que la cession d'ADP constitue une erreur stratégique, économique et budgétaire. Mais puisque vous avez décidé, malgré nos mises en garde, de procéder à cette vente, acceptez au moins ce sous-amendement ! Dans l'hypothèse fort certaine où le trafic aérien se développerait au-delà de ce que l'on peut imaginer aujourd'hui et où ADP sur-performerait, les contribuables français ne seront pas privés des gains liés à ce développement.

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Avis défavorable sur le sous-amendement.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Avis favorable sur l'amendement, défavorable sur le sous-amendement.

Monsieur Jumel, je répète que nous n'avons pris aucune décision définitive sur le maintien ou non de l'État au capital d'ADP après l'opération de cession. Toutes les portes restent ouvertes.

Cette proposition de M. Éric Woerth, parfaitement compréhensible dans le cadre d'une opération de gré à gré, est inapplicable à une cession avec appel d'offres : je ne vois pas comment nous pourrions comparer une offre proposant un prix très élevé et un complément de prix très faible et une offre proposant un prix très faible et un complément de prix très élevé.

MM. Jumel et Ruffin ont soulevé la question très importante de la réévaluation. Dans le cas des autoroutes, il n'y a pas de CRE – la régulation est assurée par le seul marché. Par ailleurs, le coût moyen pondéré du capital s'est révélé systématiquement inférieur au taux de rentabilité interne des entreprises. Celles-ci ont pu se refinancer facilement avec un niveau d'endettement plus élevé, mais des taux d'intérêt très faibles. Les taux d'intérêt dont elles ont pu bénéficier pendant la durée des concessions ont donc abaissé le coût moyen pondéré du capital, bien en deçà du taux de rentabilité interne. Je ne conteste pas que, grâce à cette opération financière et à une stricte logique de marché, ces sociétés ont réalisé une opération très avantageuse. On pourra bien sûr discuter de la manière dont nos autoroutes sont entretenues, mais c'est un autre sujet.

Cela ne peut pas se produire dans le cadre du CRE, puisque le coût moyen pondéré du capital est fixé après avis conforme de l'ASI. En tout état de cause, la société qui obtiendra la concession ne pourra pas avoir un taux de rentabilité interne systématiquement supérieur au coût moyen pondéré du capital. L'avantage financier ne sera donc pas excessif, comme on est en droit de le considérer dans le cas des sociétés d'autoroutes.

*La commission rejette le sous-amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 49 est ainsi rétabli.*

**Article 50** (art. L. 6323-1 et L. 6323-7 [nouveau] du code des transports) *Contrôle d'Aéroports de Paris et dispositions d'entrée en vigueur de la réforme*

*La commission examine l'amendement n° 869 de la rapporteure.*

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Cet amendement a pour objet de rétablir l'article 50, en partant de la rédaction adoptée au Sénat, qui clarifie les modalités de contrôle de la Cour des comptes. S'agissant des dates différenciées d'entrée en vigueur, un ajustement est fait de manière à permettre à l'ASI de disposer des nouvelles compétences dont la dote le projet de loi, dès sa publication.

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

**M. Charles de Courson.** La Cour des comptes est compétente s'il y a une majorité des voix, une majorité du capital ou un pouvoir prépondérant de gestion. Il me semble que c'est sur ce troisième chef que la Cour est compétente. Il ne faut pas dire qu'elle est

compétente uniquement sur le contrôle des comptes, mais aussi sur le contrôle de la gestion. Madame la rapporteure, seriez-vous prête à améliorer le texte pour la séance ? Sinon, je m'en chargerai...

**Mme Marie Lebec, rapporteure.** Je vous laisse déposer un amendement en ce sens, Monsieur le député.

*La commission adopte l'amendement.*

*L'article 50 est ainsi rétabli.*

## **Sous-section 2 La Française des jeux**

**Article 51** *Autorisation du transfert au secteur privé de la majorité du capital de La Française des jeux*

**M. Régis Juanico.** M. Jacky Elton, un ancien joueur professionnel, disait qu'il existait un moyen facile de revenir d'un casino avec une petite fortune : y entrer avec une grande... C'est ce que vous vous apprêtez à faire, Monsieur le ministre, en privatisant ce qu'il faut bien appeler un joyau national.

Une chose est sûre : la privatisation de la Française des jeux (FDJ) sera une excellente opération financière pour l'investisseur privé qui se présentera. Outre que l'entreprise est fort bien gérée, la quatrième loterie mondiale, deuxième d'Europe, est un très bon placement, puisqu'elle réalise 180 millions d'euros de bénéfices, en augmentation de 40 % depuis 2015. Sa marge d'exploitation, proche de 15 %, est stable ; sa marge nette atteint 10 % et ses 26 millions de clients lui permettent d'afficher une trésorerie supérieure de 950 millions d'euros à ses dettes.

En cas de privatisation, l'État ne pourra plus profiter des dividendes qu'il touche de la FDJ – entre 90 et 100 millions d'euros chaque année. Il s'agit pourtant d'un placement sûr, puisque les mises augmentent chaque année de 4 à 5 % et que le chiffre d'affaires de l'entreprise croît de 3 à 4 %. Mieux vaudrait, comme pour ADP, affecter ces dividendes à un fonds d'innovation et de rupture, tout en restant majoritaire au capital de cette entreprise très bien gérée.

Le principal problème que pose la privatisation de la FDJ tient à la santé publique. Le jeu se développe : 56 % des Français jouent, et ils sont de plus en plus nombreux, les mises moyennes augmentent et les mises sur les paris sportifs sont en forte croissance – entre 2017 et 2018, on est passé, sous l'effet de la Coupe du monde de football, de 5 à 6,7 milliards d'euros. La question de l'addiction est posée et il faut mener une politique publique de jeu responsable. L'actionnaire privé qui entrera au capital de la FDJ ne sera-t-il pas tenté de maximiser sa rentabilité et ses dividendes en menant une politique commerciale agressive, « expansive », comme on dit, en allant vers des jeux plus lucratifs, donc plus addictifs ?

**M. Christophe Blanchet.** Le but recherché, notamment doter le fonds de l'innovation, est pertinent. Toutefois, j'ai deux questions : comment garantir le respect d'une concurrence loyale vis-à-vis des autres opérateurs que sont le PMU, les jeux en ligne et les casinos ? Comment améliorer la protection des mineurs, le jeu leur étant pourtant interdit par la loi ?

À ce stade, le texte ne prévoit pas d'autorité de régulation unique et autonome. Par ailleurs, le champ des compétences de la FDJ est ouvert avec le mot « loterie ». Nous faisons ainsi planer une menace sur les trois autres opérateurs et les filières dépendantes – jeux en ligne, PMU et casinos. Nous déstabilisons la filière équine, financée par le PMU, qui contribue exclusivement à soutenir les 165 000 emplois directs dépendants. Nous fragilisons aussi la filière touristique : les 202 casinos, implantés dans 200 communes, verront à terme leur économie menacée – 16 500 emplois directs, 45 000 emplois indirects dans la restauration et l'hôtellerie, sans compter les intermittents embauchés pour les spectacles que les casinos sont tenus de créer, sont en jeu. Enfin, pensons au financement des associations locales, bien heureuses lorsqu'un casino est implanté sur leur commune.

Ce texte ne prend pas en compte la responsabilité de l'État en matière de protection des mineurs. Le jeu, pour ces jeunes, est dévastateur pour l'entente familiale, la réussite scolaire, la santé psychique. Notre mission collective est de les protéger, non de déléguer à un opérateur privé le soin de sanctionner ceux qui enfreignent la loi en vendant des jeux aux mineurs.

Ce texte a pour objectifs la croissance et la transformation des entreprises, et de fait, nous allons donner tous les moyens à la FDJ pour se transformer et croître. Mais à terme, nous fragilisons encore les autres filières du jeu, pourtant pourvoyeuses d'emplois, d'économie et de vie dans les villes où elles existent. La FDJ croîtra, les autres déclineront et l'addiction des mineurs au jeu augmentera. Nous ne serons plus que des spectateurs impuissants, car nous aurons donné tous les moyens et les pouvoirs de contrôle et de sanction à la FDJ.

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Je ne suis pas contre le jeu, mais j'estime qu'il doit rester au niveau de l'État. Je ne trouve pas moral de privatiser la FDJ. Comment irez-vous expliquer ensuite aux particuliers qu'eux n'ont pas le droit, par exemple, d'organiser une loterie pour vendre leur maison ? Par ailleurs, la FDJ est une société qui rapporte beaucoup d'argent. Je ne crois pas en revanche aux arguments sur l'addiction des jeunes : ils ont tout loisir de jouer sur internet...

**M. Daniel Fasquelle.** Je vois cinq enjeux dans cette privatisation. Le premier, que vient de rappeler M. Jean-Charles Taugourdeau, est symbolique et moral. L'activité des jeux n'est pas une activité comme les autres et j'en veux pour preuve qu'elle finance l'action sociale – comment, d'ailleurs, sera compensée la contribution de 230 millions d'euros au Fonds national pour le développement du sport (FNDS) ? En privatisant la FDJ, vous allez banaliser une activité qui est traitée à part, en France et partout ailleurs en Europe.

Le deuxième enjeu est systémique. La FDJ a le monopole des jeux à gratter. Comment expliquer que ce monopole sera conservé par un acteur privé, alors qu'il était entre les mains d'un acteur public qui finançait aussi des actions sociales ? Si ce monopole tombe, quel sera l'impact pour la FDJ et les autres ? N'y a-t-il pas ici un risque que, demain, la FDJ empiète sur le monopole des casinos ? Comment empêcher que la FDJ ne développe des machines à sous dans les lieux où elle sera implantée ? Le monde des jeux, en France, ressemble à un mikado. En tirant sur un bout, vous allez déstabiliser l'ensemble. J'ai été rapporteur pour avis du projet de loi sur les jeux en ligne et je crains que vous ne bouleversiez l'équilibre que nous avons eu grand peine à trouver entre les jeux en dur et les jeux en ligne.

Le troisième enjeu est financier. Pour reprendre les paroles de Mme Emmanuelle Auriol, professeure à l'école d'économie de Toulouse, les rentes n'iront plus dans la poche du

contribuable. Comme pour ADP, votre approche est guidée par le court terme et le besoin de *cash*.

Il y a enfin un enjeu de santé publique, car il sera plus difficile de lutter efficacement contre l'addiction au jeu, et un enjeu de régulation. Pourquoi ne pas instaurer une autorité de régulation unique, pour permettre au moins de limiter les dégâts ?

**M. François Ruffin.** M. le rapporteur général me demande de faire court, mais c'est encore un des bijoux de la couronne que l'on vend, M. Régis Juanico l'a dit. Le taux de croissance de la FDJ est énorme et elle verse 100 millions d'euros de dividendes à l'État chaque année !

En outre, cela pose une question de moralité. Certes, les jeux en eux-mêmes posent cette question mais, jusqu'à maintenant, quand les pauvres jouaient et étaient taxés, cela au moins finançait l'État. Avec votre réforme, ce sont les actionnaires privés qui vont s'enrichir ! Au-delà des questions d'addiction, le jeu reste un espoir de changer de vie du jour au lendemain quand on est dans un tunnel et sans espoir. Cela me fait penser à la nouvelle de Jorge Luis Borges *La Loterie à Babylone*, où il imagine les héritages répartis à la loterie. C'est une proposition finalement assez libérale, qui permettrait à chacun de partir sur un pied d'égalité. Vous auriez pu envisager une telle réforme dans le cadre du projet de loi !

**M. Sébastien Jumel.** Je ne tiens pas trop à me projeter dans cette société idéale où l'on remet les compteurs à zéro, par peur de perdre le fil... Le jeu est d'une certaine façon l'opium du peuple et exploite la misère du monde, mais le fait que l'État garantisse le dispositif au plan éthique et utilise les recettes générées dans l'intérêt général apparaissait au moins comme une forme de contrepartie. En privatisant cette activité, vous faites une nouvelle fois la démonstration que vous ne savez pas gérer vos actifs en bon père de famille, mais aussi de votre volonté d'ériger en dogme le principe de la privatisation, y compris lorsqu'elle ne garantit pas les intérêts de l'État et du contribuable.

De surcroît, quel sera l'impact d'une telle privatisation sur les casinos qui, pour les collectivités locales qui ont la chance d'en avoir, dégagent d'intéressantes recettes. Comment allez-vous compenser le manque à gagner que cette dérégulation va provoquer ?

Enfin, la prévention des conduites addictives, on l'a dit, est totalement absente du projet de loi.

**M. Charles de Courson.** Dans le jeu, tout est privé : les deux cent deux casinos – y compris les deux casinos de Dieppe –, les deux Paris mutuels urbains (PMU) et les jeux en ligne. Seule la Française des jeux restait publique. Il faut donc être cohérent, chers collègues : soit on nationalise tout, soit on privatise tout ! Il me paraît plus logique de tout privatiser. Voilà pourquoi je suis favorable à la privatisation de la Française des jeux.

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Monsieur de Courson, je vous remercie pour cette intervention limpide de moins de trente secondes !

**Mme Olga Givernet.** Vous connaissez mon attachement à l'article 51, mais l'écriture des ordonnances étant toujours en cours, certaines questions restent en suspens, notamment la définition des catégories de jeux et l'autorité unique et indépendante. Pourriez-vous nous confirmer que nous serons associés dans les meilleurs délais ?

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je serai bref. Ce n'est pas le rôle de l'État de s'occuper de jeux. Un opérateur privé est parfaitement compétent, à partir du moment où la recette fiscale revient à l'État, qui est là pour réguler strictement et lutter contre l'addiction au jeu.

Je le répète, notre objectif en deuxième lecture est bien d'améliorer le texte. Des inquiétudes persistent, notamment sur le contrôle de l'addiction des jeunes. Certains, comme M. Blanchet, estiment qu'il faut aller plus loin et renforcer le dispositif. J'y suis ouvert.

À l'issue de ces modifications, je suis persuadé que, comme pour ADP, la régulation sera plus solide qu'aujourd'hui.

**M. Roland Lescure, rapporteur général.** Monsieur Ruffin, vous souvenez-vous ce qui est également mis à la loterie dans la nouvelle de Borges ? Les charges politiques et les peines de prison ! Vous avez enfin trouvé un moyen de vous faire réélire à vie... Bravo ! Personnellement, même si j'aime beaucoup Borges, je préfère la démocratie...

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Malheureusement, M. le ministre doit nous quitter. Je le remercie pour sa présence prolongée. Nous avons achevé notre discussion générale sur ce sujet. Pour l'avoir vécu en première lecture, je ne doute pas que nous aurons tout loisir de reparler de ce sujet majeur en séance publique. Comme il n'est pas question de bâcler l'examen des amendements à cette heure avancée, je suggère que nous levions la séance, pour la reprendre à vingt-deux heures.

**M. François Ruffin.** Madame la présidence, j'apprécie votre gestion des débats : les sujets les plus importants ne sont pas passés à l'as et débattus pendant la nuit, comme cela a déjà pu se produire en séance sur d'autres sujets. Allons-nous débattre demain des dispositions relatives à ENGIE ? M. le ministre sera-t-il présent ?

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Probablement demain en fin de matinée ou en début d'après-midi.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Je vous prie de bien vouloir m'excuser, mais j'ai une obligation impérative ce soir – je vous rassure, je ne vais pas au bistrot, hélas ! Je remercie la présidente pour sa compréhension et serai bien présent demain pour les débats relatifs à ENGIE et à la Française des jeux.

**Mme la présidente Olivia Grégoire.** Pour ce soir, nous suspendons la réserve et renonçons à la demande de priorité pour les articles 51 et 52 à 52 *quinquies*. À vingt-deux heures, nous reprenons nos travaux sur le chapitre I<sup>er</sup>, à l'article 16, puis nous poursuivrons jusqu'à une heure du matin, avec le volet financement du chapitre II, dont M. Barrot est le rapporteur. Demain matin, si nous n'avons pas terminé les débats sur le financement, nous les achèverons, puis nous examinerons le chapitre III et les privatisations en présence du ministre.

## Membres présents ou excusés

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

Réunion du mercredi 6 mars 2019 à 16 h 30

*Présents.* – M. Patrice Anato, M. Jean-Noël Barrot, Mme Marie-Noëlle Battistel, Mme Sophie Beaudouin-Hubiere, M. Philippe Bolo, M. Bruno Bonnell, M. Éric Bothorel, M. Ian Boucard, Mme Anne-France Brunet, M. Anthony Cellier, M. Philippe Chassaing, M. Charles de Courson, Mme Michèle Crouzet, M. Vincent Descoeur, M. Pierre Dharréville, Mme Coralie Dubost, M. Daniel Fasquelle, Mme Olga Givernet, Mme Valérie Gomez-Bassac, Mme Olivia Gregoire, Mme Nadia Hai, Mme Élodie Jacquier-Laforge, M. Régis Juanico, M. Sébastien Jumel, Mme Fadila Khattabi, M. Mohamed Laqhila, Mme Laure de La Raudière, Mme Célia de Lavergne, Mme Marie Lebec, M. Roland Lescure, M. Emmanuel Maquet, M. Denis Masségia, M. Jean-Paul Mattei, Mme Cendra Motin, Mme Valérie Oppelt, Mme Anne-Laurence Petel, M. Dominique Potier, M. Vincent Rolland, M. François Ruffin, M. Denis Sommer, M. Jean-Charles Taugourdeau, M. Boris Vallaud, M. Arnaud Viala, M. Sylvain Waserman

*Excusés.* – Mme Valéria Faure-Muntian, M. Éric Girardin, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

*Assistaient également à la réunion.* – M. Christophe Blanchet, M. Jacques Cattin, M. Julien Dive, Mme Isabelle Florennes, Mme Marie Guévenoux, Mme Danièle Hérim, M. Paul Molac, Mme Amélie de Montchalin, Mme Zivka Park, Mme Natalia Pouzyreff