



N° 2045

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 janvier 2005

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT (n° 1914), *relatif*
aux aéroports,

PAR M. FRANÇOIS-MICHEL GONNOT,

Député.

Voir les numéros :

Sénat : 452 (2003-2004), 49, 54 et T.A. 22 (2004-2005).

Assemblée nationale : 1914.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
1. La création des conditions de la poursuite du développement d'Aéroports de Paris	8
2. Garantir l'avenir des grands aéroports régionaux	12
3. La modernisation des redevances aéroportuaires et des dispositifs de régulation économique.....	17
EXAMEN EN COMMISSION	23
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	23
II.— EXAMEN DES ARTICLES	28
TITRE I^{ER} - DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIETE AEROPORTS DE PARIS	28
<i>Article 1^{er}</i> : Transformation d'Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme.....	28
<i>Article 2</i> : Déclassement du domaine public et transfert à ADP de biens.....	29
<i>Article 3</i> : Convention relative aux éventuelles plus-values foncières en cas de fermeture d'un aéroport.....	36
<i>Article 4</i> : Transfert des droits et obligations de l'établissement public à la nouvelle société.....	40
<i>Article 5</i> : Statuts, capital initial et composition initiale du conseil d'administration de la nouvelle société et dispositions transitoires relatives à son fonctionnement	42
<i>Article 6</i> (articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile) : Droit applicable à Aéroports de Paris, caractère public de l'entreprise, missions qui lui sont confiées et modalités d'exercice de la tutelle par l'Etat	45
Article L. 251-1 du code de l'aviation civile : Droit applicable à Aéroports de Paris	45
Article L. 251-2 du code de l'aviation civile : Missions d'Aéroports de Paris	46
Article L. 251-3 du code de l'aviation civile : Contrôle par l'Etat de la disponibilité des biens nécessaires à l'exécution du service public aéroportuaire	50
TITRE II - DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS REGIONAUX	53
<i>Article 7</i> : Conditions de cession d'une concession aéroportuaire relative à un grand aéroport régional ou ultramarin	53

TITRE III - DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS REGIONAUX	67
<i>Article 8 A (nouveau)</i> (articles L. 228-1 à L. 228-4 [nouveaux] du code de l'aviation civile) : Commission de conciliation aéroportuaire	67
<i>Article 8</i> (article L. 224-2 [nouveau] du code de l'aviation civile) : Modulation des redevances	70
<i>Article 9</i> (article L. 224-3 [nouveau] du code de l'aviation civile) : Redevances domaniales	77
<i>Article 10</i> (article L. 123-4 [nouveau] du code de l'aviation civile) : Voies de recouvrement des redevances des aéroports	78
<i>Article 11</i> (article L. 213-2-1 [nouveau] du code de l'aviation civile) : Contrôle des exigences de sécurité et de sûreté par les agents de l'Etat.....	80
<i>Article 12</i> (article L. 216-1 [nouveau] du code de l'aviation civile) : Conditions d'exercice de l'assistance en escale	80
TITRE IV - DISPOSITIONS FINALES	81
<i>Article 13</i> : Abrogations diverses.....	81
<i>Article 14</i> : Validation législative	82
<i>Article 15</i> : Gratuité des opérations résultant de l'application du titre Ier	83
<i>Article additionnel après l'article 15</i> : Dérogation à l'article L. 225-40 du code de commerce	83
<i>Article additionnel après l'article 15</i> : Réévaluation des amortissements de caducité par les sociétés aéroportuaires en cas de transfert de concession.....	83
<i>Article 16</i> : Entrée en vigueur.....	84
TABLEAU COMPARATIF	87
AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION	111

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi relatif aux aéroports, adopté en première lecture par le Sénat, constitue la première réforme législative d'ensemble du secteur aéroportuaire qui reste aujourd'hui régi, dans notre pays, par un droit dont les principes fondamentaux datent des années de naissance de l'aviation commerciale.

Le cadre juridique et les institutions nés de ce droit, c'est-à-dire de la loi aéroportuaire de 1933, année qui est également l'année de création d'Air France, et de l'ordonnance du 24 octobre 1945 créant Aéroports de Paris, ont su accompagner la croissance très dynamique du transport aérien. Ainsi, en 2003, ce sont plus de 127 millions de passagers et près de 1,9 million de tonnes de fret qui ont emprunté les aéroports commerciaux français.

En novembre 1944, dans un rapport remis au général de Gaulle et qui a inspiré la création d'Aéroports de Paris, M. Alain Bozel estimait avec une remarquable lucidité que si « *dans le passé, les grands ports ont amené la richesse aux pays qui ont su les construire* », « *demain la même richesse viendra aux pays qui auront su construire les grands aéroports* ». La France a su construire de tels grands aéroports et, plus généralement, acquérir et maintenir une place de premier plan dans le secteur aérien. Outre son réseau aéroportuaire, notre pays est, en effet, doté d'une industrie aéronautique civile puissante et d'une compagnie aérienne qui, ayant surmonté ses difficultés, est désormais au premier rang mondial.

L'ensemble de ce secteur joue un rôle considérable dans notre économie. Le secteur du transport aérien emploie directement plus de 115 000 personnes, et génère pour chaque emploi direct un emploi indirect, notamment dans la construction aéronautique, et deux emplois induits. Ce secteur est, en outre, un facteur de croissance important tant du fait de son dynamisme propre puisqu'il a affiché, de 1992 à 2001, une croissance moyenne annuelle trois fois plus rapide

que celle de la moyenne de l'économie française sur la même période que compte tenu de son rôle dans l'internationalisation de notre économie et notamment de sa contribution directe à nos échanges extérieurs.

L'économie générale du transport aérien et plus largement le contexte général dans lequel doit s'inscrire la politique aéroportuaire ont toutefois été profondément modifiés depuis une quinzaine d'années.

L'évolution sans doute la plus profonde est celle des mentalités que l'on peut résumer en parlant de passage d'une logique de croissance extensive à une préoccupation de développement durable. Sensible dans beaucoup de pans de l'économie, cette évolution est particulièrement nette s'agissant du secteur aéroportuaire. Ainsi, alors que quasiment jusqu'à la fin des années 1980, le développement aéroportuaire s'est fait par la construction rapide de nouvelles plates-formes et de nouvelles pistes pour faire face à l'accroissement des trafics, les années 1990 ont vu croître la préoccupation de maîtrise des nuisances subies par les riverains.

En outre, s'il y a quelques décennies, l'aérodrome constituait une installation simple avec des pistes et quelques rares bâtiments, l'activité aéroportuaire nécessite aujourd'hui des équipements de plus en plus complexes et des investissements de plus en plus lourds.

Enfin, le transport aérien a connu, parallèlement, des évolutions réglementaires et économiques lourdes. La concurrence entre compagnies aériennes s'est, en effet, développée de manière vive dans le nouveau contexte marqué par la libéralisation européenne du transport aérien. Deux tendances majeures en ont découlé : la concentration des grands acteurs par des fusions telle l'opération Air France-KLM et par la construction d'alliances commerciales mondiales, en premier lieu, et le vif développement de nouveaux acteurs que sont les compagnies dites à « *bas coût* », en second lieu.

Or, cette pression concurrentielle vive entre transporteurs aériens se diffuse aux aéroports. De plus en plus sensibles au prix et à la qualité des services qui leur sont rendus et qui sont rendus à leurs passagers par les aéroports, les compagnies aériennes formulent des attentes nouvelles. Les passagers eux-mêmes disposant d'une palette d'offres plus large deviennent légitimement plus exigeants. Les transporteurs de fret, enfin, dont la localisation est un enjeu économique majeur car les centres logistiques peuvent créer autour d'eux des activités nombreuses comme on le voit, par exemple, à Memphis aux Etats-Unis, ont des préoccupations similaires.

Un véritable droit communautaire de la concurrence aéroportuaire est d'ailleurs apparu, notamment avec le règlement 95/93/CE du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté puis la

jurisprudence relative aux aides publiques à certaines compagnies et, aujourd'hui, la préparation des lignes directrices de la Commission sur les aides d'Etat en faveur des aéroports régionaux.

Bref, les aéroports sont de moins en moins des équipements simples, pouvant se développer de manière extensive et bénéficiant de monopoles locaux et de plus en plus des plates-formes très sophistiquées, en concurrence entre elles et appelées, pour conserver et développer leurs activités, à réaliser des investissements croissants, notamment afin de prendre en compte les impératifs de développement durable. Il est donc temps de revenir sur un cadre juridique conçu dans un contexte qui n'est plus le nôtre.

Les pouvoirs publics et tout particulièrement le Parlement ne sont pas restés inertes face à ces évolutions. Depuis le début de la législature, l'Assemblée nationale a, en effet, accordé une attention soutenue au secteur du transport aérien.

Ainsi, outre les travaux, conclus en juillet 2004, de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs, l'adoption de deux lois, la loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France et la loi n° 2004-734 du 26 juillet 2004 la modifiant, a créé le cadre juridique permettant la poursuite du développement de la compagnie nationale.

S'agissant des questions strictement aéroportuaires, une réflexion d'ensemble, tout d'abord, a été conduite, sous la présidence de votre rapporteur, par la mission d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, qui a publié son rapport en juillet 2003. La mise en place d'un nouvel outil au service d'un développement aéroportuaire durable a ensuite été rendue possible par la loi n° 2004-172 du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires. Enfin, et surtout, la première étape d'une réforme d'ensemble du secteur aéroportuaire a été engagée par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales dont l'article 28 a transféré la propriété et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat et ne présentant pas d'intérêt national ou international aux collectivités territoriales.

Deux catégories d'aéroports commerciaux ne sont pas concernées par cette décentralisation, les aéroports exploités par Aéroports de Paris, d'une part, et les grands aéroports régionaux et ultramarins d'intérêt national ou international, d'autre part. L'objet principal du présent projet de loi, qui achève la réforme d'ensemble engagée par la loi d'août 2004 et qui en constitue l'étape principale, est de moderniser leur régime de gestion.

A cette fin, le titre I^{er} du projet de loi modifie la forme juridique d'Aéroports de Paris, actuellement établissement public, en société anonyme détenue majoritairement par l'Etat et son titre II offre aux exploitants des aérodromes d'intérêt national ou international la possibilité de transférer leur concession à des sociétés. Enfin, outre des dispositions diverses qui constituent le

titre IV, le projet de loi propose, dans son titre III, une modernisation du droit des redevances aéroportuaires ainsi que des réformes de portée plus technique relatives au contrôle de l'Etat en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien et aux services d'assistance en escale.

1. La création des conditions de la poursuite du développement d'Aéroports de Paris

La situation actuelle d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris est un établissement public régi par le titre V du livre II du code de l'aviation civile et chargé, conformément à l'article L. 251-2 de ce code, « *d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France* » soit trois aéroports (Charles-de-Gaulle, Orly, Le Bourget), un hélicoptère (Issy-les-Moulineaux) et neuf aérodromes ⁽¹⁾.

Quelques éléments factuels, tirés du rapport annuel pour 2003 d'Aéroports de Paris, permettent d'illustrer l'importance de son activité. En termes de volume, tout d'abord, Aéroports de Paris a géré, en 2003, plus de 708 000 mouvements (décollages ou atterrissages) d'avions transportant 70,7 millions de passagers et environ 1,8 million de tonnes de fret. Aéroports de Paris est ainsi le 2^e aéroport européen après Londres et le 6^e aéroport mondial en termes de nombre de passagers. L'établissement public employait, fin 2003, 8 209 agents et le groupe, en incluant les filiales, 9 949 personnes. Enfin, le chiffre d'affaires consolidé du groupe s'est établi à 1 711 millions d'euros.

Quelques chiffres permettent de mesurer l'importance des aéroports de Paris dans l'économie nationale. Selon les estimations d'ADP, les activités sur ses plates-formes représentent directement 110 000 emplois directs, 100 000 emplois indirects et environ 100 000 emplois induits. En termes de rayonnement international, il est également évident qu'Aéroports de Paris, dont plus de 75 % des passagers partent ou arrivent hors de France, joue un rôle essentiel.

Nul ne peut donc contester qu'il est de la plus haute importance de permettre la poursuite du développement d'Aéroports de Paris. Or, son statut actuel d'établissement public ne le permet pas.

Les contraintes découlant du statut d'établissement public

L'établissement public national est la forme juridique de droit public sous laquelle l'Etat exerce certaines missions. Par nature, l'établissement public a donc un objet précis, conformément à ce que l'on appelle juridiquement le principe de

(1) Chavenay-Villepreux, Chelles-le-Pin, Coulommiers-Voisins, Lognes-Emerainville, Meaux-Esbly, Persan-Beaumont, Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble.

spécialité, et n'a pas de capital. Chacun de ces deux éléments constitue une contrainte entravant le développement d'Aéroports de Paris.

Le principe de spécialité entrave la diversification d'ADP

Le problème du principe de spécialité, tout d'abord, est bien connu car d'autres établissements publics agissant dans le champ concurrentiel y ont été confrontés. Les contraintes en découlant ont ainsi été parmi les raisons justifiant le récent changement de forme juridique d'EDF et de GDF. La difficulté est simple. Créé pour accomplir une mission, définie exhaustivement par le texte le créant, l'établissement public n'a pas le droit d'exercer des activités qui ne font pas partie de cette mission. Le juge sanctionne ainsi l'exercice par un établissement public de missions qui ne lui ont pas été expressément attribuées.

Un élément de souplesse existe toutefois dans la mesure où la jurisprudence autorise l'exercice d'activités constituant le complément normal de la mission principale. Cela ne permet toutefois qu'une extension limitée du champ d'intervention d'un établissement public. En outre, la définition de ce qui relève effectivement de ce complément normal est appréciée au coup par coup par la jurisprudence de sorte que seul le contentieux permet, en pratique, de déterminer le champ du légal et de l'illégal ce qui n'est évidemment pas un facteur de sécurité juridique.

S'agissant d'Aéroports de Paris, la contrainte du principe de spécialité se pose aujourd'hui notamment s'agissant du développement international de l'établissement public. Afin de valoriser son savoir-faire, comme le ferait n'importe quelle entreprise, Aéroports de Paris participe à la gestion des aéroports étrangers ou leur apporte une assistance technique et une filiale, Aéroports de Paris Management, a été créée à cette fin. Le code de l'aviation civile ne prévoit pas explicitement l'exercice de ces activités. De ce fait, elles pourraient être jugées illégales et un observateur aussi avisé que la Cour des comptes s'est prononcé en ce sens comme l'a rappelé dans son rapport le sénateur Jean-François Le Grand.

On pourrait naturellement estimer qu'il n'appartient effectivement pas à un établissement public d'exercer des activités qui ne lui ont pas été confiées mais chacun conviendra qu'il serait, en tout cas dans ce cas d'espèce, regrettable de ne pas utiliser le savoir-faire d'Aéroports de Paris. Peut-être estimera-t-on alors que les missions définies l'ont été trop étroitement et qu'il convient d'élargir la spécialité d'Aéroports de Paris.

Cela est certes juridiquement possible mais estimer cette solution de nature à permettre à une grande entreprise publique de se développer sous un statut d'établissement public serait méconnaître la réalité économique. Le propre de la vie économique est le changement du rythme des innovations techniques et commerciales qui font apparaître de nouvelles opportunités ou créent de nouvelles contraintes. Ainsi, une entreprise constatera, à un moment donné, qu'elle a acquis, pour satisfaire ses propres besoins, un savoir-faire dont elle peut faire commerce

et créera, en conséquence, une nouvelle activité ou décidera à l'inverse de confier à une filiale une activité qu'elle exerçait jusqu'alors en interne. Les possibilités sont sans doute particulièrement larges pour un exploitant aéroportuaire. Ne peut-on imaginer, par exemple, que celui-ci acquière un savoir-faire dans la gestion de ses parkings et qu'il puisse en faire une activité spécifique ou qu'il développe un système d'information utilisable pour d'autres activités ? A quel rythme devrait-on, en conséquence, modifier le principe de spécialité et cela est-il crédible dans la mesure où chaque modification nécessite une nouvelle loi ?

Votre rapporteur estime que la réponse à cette question est clairement négative car aucune raison autre qu'idéologique ne justifie de maintenir absolument un statut d'établissement public. En effet, la question de la propriété publique d'une entreprise et celle de sa forme juridique sont distinctes. Il existe de nombreuses raisons pertinentes de maintenir la propriété publique d'Aéroports de Paris comme le propose justement le projet de loi. On en voit, en revanche, guère de maintenir, au prix d'inraisemblables acrobaties juridiques, son statut d'établissement public d'autant que celui-ci emporte, en outre, une seconde contrainte majeure quant au financement du développement de l'entreprise.

La situation financière rend nécessaire une augmentation de capital

Un établissement public n'a que trois sources de financement possibles.

La première est constituée de ses résultats, soit de l'écart entre ses produits et ses charges. Chacun comprendra que cet écart est nécessairement limité sauf à penser que des gains de productivité immenses sont possibles ou à envisager un renchérissement massif des services rendus, inopportun en admettant même qu'il soit possible.

La deuxième source de financement possible consisterait en une dotation de l'Etat. Le financement des entreprises par l'Etat rencontre toutefois deux limites. La principale découle des contraintes pesant sur les finances publiques. Les ressources de l'Etat ne sont, en pratique, pas infinies et l'on est en droit de se demander, sur le plan des principes, si elles doivent être consacrées, en priorité, au financement d'entreprises agissant dans le secteur concurrentiel plutôt qu'aux dépenses contribuant à la préservation de la cohésion sociale et au financement des missions régaliennes, telles celles destinées à assurer la sécurité des Français. La seconde limite est que la Commission européenne est en droit d'examiner les dotations publiques en capital et, le cas échéant, de les interdire si elles lui apparaissent constitutives d'une aide d'Etat.

Ne reste donc, concrètement, qu'une source de financement, l'endettement. Aéroports de Paris a donc été contraint de l'utiliser. L'endettement net du groupe se montait, fin 2003, à près de 2 150 millions d'euros avec une progression de plus de 47 % en deux ans. Cet endettement atteint 150 % des fonds propres et représente près de 5,5 fois la marge brute d'autofinancement du groupe, soit des ratios nettement plus défavorables que ceux des grands aéroports

concurrents qui ont, en moyenne, une dette de l'ordre de 30 % de leurs fonds propres et ne représentant que 3,3 fois leur capacité d'autofinancement.

Cette situation pourrait résulter d'un simple décalage dans les cycles d'investissements respectifs de ces aéroports si Aéroports de Paris se trouvait à la fin d'une phase d'investissements. Ce n'est malheureusement pas le cas puisqu'Aéroports de Paris devra continuer au cours des années à venir des investissements lourds. Outre d'inéluctables investissements courants de modernisation des installations existantes et la nécessaire mise en place d'installations provisoires supplémentaires pour suppléer au terminal 2 E, Aéroports de Paris doit, en effet, continuer à investir pour faire face à la croissance du trafic et améliorer la qualité de son service. Ainsi, à Paris-Charles-de-Gaulle, sont notamment prévues les mises en service d'un nouveau satellite S3 en 2007 d'une capacité de 9 millions de passagers par an et, en 2008, du terminal 2G à vocation régionale d'une capacité de 3 millions de passagers par an. Enfin, des investissements sont nécessaires pour développer les recettes non aéronautiques de l'entreprise, notamment pour valoriser son patrimoine immobilier et accroître ses surfaces commerciales.

Le financement de ces investissements, dont le montant total est d'environ 2,5 milliards d'euros sur la période 2004-2007, par l'endettement entraînerait une dégradation supplémentaire et insupportable de la situation financière d'Aéroports de Paris. Il est donc nécessaire de rétablir celle-ci par une augmentation de capital qui, puisqu'elle ne peut être intégralement souscrite par l'Etat, implique une ouverture du capital, opération qui nécessite une transformation de l'entreprise en société.

C'est donc pour des raisons juridiques et économiques que le projet de loi propose la transformation de la forme juridique d'Aéroports de Paris.

La réforme proposée par le titre premier du projet de loi

La réforme d'Aéroports de Paris proposée est présentée de manière approfondie à l'occasion du commentaire des articles du titre premier. Il convient toutefois d'en rappeler brièvement les caractéristiques principales.

La transformation en société lève les contraintes du principe de spécialité

Il est proposé de transformer Aéroports de Paris en société anonyme (article 1^{er}) et de permettre aux statuts de cette société de l'autoriser à exercer toute activité (article 6). La contrainte découlant du principe de spécialité est ainsi levée.

Cette société sera majoritairement publique mais pourra faire appel au marché pour augmenter son capital

Il est prévu que l'Etat conserve la majorité du capital de cette société (article 6). Il ne s'agit donc pas d'une privatisation. En revanche, cette disposition permet l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris et donc l'augmentation de ce capital par appel au marché ce qui permettra de financer le développement de l'entreprise.

Les missions de service public sont intégralement préservées

Le projet de loi préserve intégralement les actuelles missions de service public d'Aéroports de Paris. La mission d'exploiter et de développer des aérodromes franciliens lui reste confiée par la loi qui prévoit, en outre, un cahier de charges permettant à l'Etat de préciser les obligations de service public de l'entreprise et de garantir leur exécution (article 6). Le projet de loi prévoit également de doter l'Etat des moyens de garantir que les biens nécessaires à l'exécution des services publics seront disponibles à cette fin (article 6).

Le statut du personnel n'est pas modifié

Le projet de loi prévoit explicitement que la transformation de forme juridique de l'entreprise n'emporte pas de conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels (article 1^{er}) et qu'elle n'entraîne aucune modification des contrats en cours conclus par Aéroports de Paris, y compris donc les contrats de travail (article 4).

La continuité de l'exploitation de l'entreprise est garantie

La transformation juridique proposée est réalisée en maintenant la continuité de la personne morale Aéroports de Paris (article 1^{er}) et, conséquemment, en maintenant à l'identique l'ensemble de ses biens, droits et obligations (article 4). Le régime d'exploitation aéroportuaire actuel, qui repose sur un droit à exploiter et se distingue donc du régime de concession, est également maintenu (article 6).

Ces choix de continuité emportent, pour des raisons juridiques présentées sous le commentaire des dispositions de l'article 2, une nécessaire modification du régime de la domanialité de certains biens (article 2) selon des modalités préservant tant l'intérêt patrimonial de l'Etat que les conditions d'exécution du service public.

2. Garantir l'avenir des grands aéroports régionaux

Les CCI : des opérateurs historiques

Le titre II du projet de loi vise les grands aéroports régionaux, c'est-à-dire ceux qui restent de la compétence de l'Etat après la loi du 13 août 2004 relative aux responsabilités et aux libertés locales, dont l'article 28 prévoit de transférer aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, dans le ressort géographique

desquels ils sont situés, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat, et ce avant le 1^{er} janvier 2007.

La liste des grands aéroports régionaux sera fixée par un décret en Conseil d'Etat, qui n'est pas encore paru, mais devrait comporter les aéroports suivants, qui se caractérisent tous par l'importance de leur trafic.

	Nombre de passagers en 2003
Nice-Côte d'Azur	9 141 525
Lyon-Satolas	5 953 780
Marseille-Provence	5 364 763
Toulouse-Blagnac	5 304 833
Bordeaux-Mérignac	2 823 846
Strasbourg-Entzheim	2 065 324
Nantes-Atlantique	1 905 855
Montpellier-Méditerranée	1 568 382
Point-à-Pitre-Le Raizet	1 761 455
Fort-de-France-Lamentin	1 519 114
Saint-Denis-Gillot	1 473 338
Cayenne-Rochambeau	383 889

Source : DGAC

Cependant, le seuil du million de passagers annuels ne fait que compléter un critère plus stratégique, qui tient au caractère structurant de ces aéroports et à leur importance pour la desserte nationale et internationale du territoire.

Le cadre juridique de l'exploitation des aéroports par les CCI est vieux de trois quarts de siècle. Dès 1929, l'Etat a concédé aux CCI les « ports aériens », selon un système de concessions de longue durée (cinquante ans). On peut donc parler d'opérateurs historiques.

Les textes régissant les concessions aéroportuaires remontent à 1955 : ce premier cahier des charges type prévoyait une économie de la concession avec garantie des ressources. Il a été modifié par un décret du 29 mai 1997, lui-même modifié par un autre décret du 6 septembre 1999, incluant une clause de gestion aux « risques et périls » du concessionnaire.

A ces dates, le gouvernement a reconduit les concessions qui arrivaient à échéance, mais pour de courtes durées. Si bien que de nombreuses CCI voient leurs concessions arriver à nouveau à échéance, ce qui constitue un frein à leurs politiques d'investissement.

**ÉCHÉANCE DES CONCESSIONS DES AÉROPORTS RÉGIONAUX
D'INTÉRÊT NATIONAL OU INTERNATIONAL**

Aéroports	Régime de gestion	Durée de la concession	Date d'échéance
Nice	Cahier des charges type 1955	50 ans	31/12/2006
Lyon	Cahier des charges type 1997	10 ans	21/03/2011
Marseille	Cahier des charges type spécifique	30 ans	31/12/2017
Toulouse	Cahier des charges type 1997	8 ans	03/12/2008
Bordeaux	Cahier des charges type 1997	5 ans	21/03/2006
Strasbourg	Cahier des charges type 1955	50 ans	01/01/2017
Nantes	Cahier des charges type 1997	5 ans	19/11/2005
Montpellier	Cahier des charges type 1997	4 ans	01/01/2008
Lille	Cahier des charges type 1997	6 ans	11/01/2007
Pointe-à-Pitre	Cahier des charges type 1997	7 ans	08/09/2008
Fort-de-France	Cahier des charges type 1997	10 ans	19/11/2010
St Denis de la Réunion	Cahier des charges type 1997	7 ans	15/11/2009
Cayenne	Arrêté d'occupation temporaire	2 ans renouvelables	31/12/2006

Une gestion efficace

Alors que 55 % du trafic français est concentré en région parisienne, les grands aéroports régionaux jouent un rôle essentiel pour le développement des territoires. Leur modernisation et leurs perspectives de développement reposent très majoritairement sur les investissements effectués par les CCI, puisque la part de ceux de l'Etat, depuis quinze ans, a été inférieure à 10 %.

La productivité de cette gestion des aéroports est élevée, selon une étude réalisée en 2001-2002 sur 36 aéroports européens, dont 14 grands aéroports régionaux français. En 2000, les aéroports français ont le ratio de productivité le plus élevé avec un rapport de 176 euros de chiffre d'affaires par passager.

Quant aux créations d'emplois, elles sont directement liées à l'augmentation du trafic. L'association des aéroports européens (ACI Europe) estime à mille emplois par million de passagers supplémentaires la moyenne des emplois créés. Après quatre années de crise, les aéroports français retrouvent des niveaux de trafics équivalents à ceux qu'ils avaient connus avant le 11 septembre 2001. Ainsi, en 2004, le nombre de passagers a progressé de 7,3 % à Marseille, de 5,8 % à Toulouse, de 2,2 % à Nice, ou de 1,8 % à Nantes.

Une évolution au bénéfice de tous

Ces résultats positifs ne doivent pas masquer les faiblesses et les contraintes qui pèsent actuellement sur les grands aéroports régionaux français. Celles-ci ont été longuement exposées en 2002 dans les rapports et avis du Conseil économique et social consacrés aux aéroports de proximité et à l'aménagement du territoire, ou dans le Livre blanc des grands aéroports régionaux français présenté par l'Union des chambres de commerce et des gestionnaires d'aéroports (Uccega).

Les délais de concessions, plus faibles que ceux des autres aéroports européens, le niveau moins élevé des redevances aéronautiques, l'absence de fonds propres disponibles et de droit aux excédents d'exploitation, le « passage à zéro » (à la fin de la concession, le concessionnaire n'a droit à rien alors que la valeur de l'activité économique aéroportuaire est élevée), la difficulté d'organiser des alliances entre aéroports du fait de leur absence de personnalité morale, ces éléments accentuent la précarité des aéroports français face à leurs concurrents européens.

Le Conseil économique et social avait envisagé en 2002 six scénarios afin de remédier à cette situation :

– des sociétés de droit privé détiennent le patrimoine aéroportuaire, et notamment la propriété immobilière des infrastructures. L'Etat est actionnaire majoritaire ou privilégié de ces sociétés ;

– des concessions à durée limitée sont attribuées après appel d'offres, sur la base d'une concession type ;

– la gestion des aéroports est confiée, pour de longues durées, à des sociétés de droit privé bénéficiant de droits exclusifs. Ces sociétés s'appuieraient dans un premier temps sur les partenaires actuels de la gestion aéroportuaire. Le capital de ces sociétés pourrait dans un deuxième temps être ouvert au secteur privé ;

– un établissement public à vocation nationale reçoit la mission de gérer, exploiter et développer tout ou partie du patrimoine aéroportuaire de l'Etat sans qu'il y ait de séparation entre investissement et exploitation ;

– un établissement public à vocation nationale reçoit la mission de gérer, exploiter et développer tout ou partie du patrimoine aéroportuaire de l'Etat. L'exploitation des plates-formes est déléguée par ailleurs (séparation investissement/exploitation) ;

– des établissements publics à vocation régionale reçoivent la mission de gérer, exploiter et développer des aéroports.

Deux de ces solutions ont retenu davantage l'attention : celle de la licence, et celle de la concession.

La première, qui aurait pu être envisagée, prévoyait l'attribution par l'Etat de licences, à durée indéterminée, à des sociétés propriétaires des terrains aéroportuaires, soit le système prévu pour Aéroports de Paris.

Le gouvernement en présentant ce projet de loi, le Sénat en l'adoptant en première lecture, ont préféré s'inscrire dans la continuité d'un système qui a fait ses preuves, tout en lui apportant les assouplissements nécessaires.

La solution retenue permettra ainsi :

– une meilleure gestion, pour affronter la concurrence, par l'ouverture possible aux investisseurs privés ;

– une prise en compte renforcée du développement des territoires, grâce à la préservation des intérêts des CCI, et à la place ouverte aux collectivités territoriales ;

– tout en assurant le maintien du contrôle de l'Etat.

En effet, le titre II prévoit la possibilité, pour les CCI qui le souhaiteraient, de céder leur concession, avant son arrivée à échéance, à une société aéroportuaire constituée sur chaque plate-forme à l'initiative de la CCI concessionnaire. En ce cas, la concession sera prolongée, pour une durée maximale de quarante ans. Le contrat de concession devra être conforme à un cahier des charges type, très proche de celui d'ADP, approuvé par décret en Conseil d'Etat.

Cette cession ne peut donc se faire qu'à l'initiative de la CCI et avec l'autorisation de l'Etat, qui se réserve donc le droit d'approuver la composition du capital de la nouvelle société. La majorité du capital sera initialement détenue par des personnes publiques.

Dans l'hypothèse où une CCI ne souhaiterait pas cette cession, ou dans celle où l'Etat ne l'autoriserait pas, le contrat actuel irait jusqu'à son terme, et les dispositions de la loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques s'appliqueraient pour la mise en concurrence du contrat de concession à l'occasion de son renouvellement.

L'article 7 vise enfin la situation des personnels. Les agents publics affectés à la nouvelle concession seront mis à disposition de la société pour dix ans, à l'issue desquels ils devront définitivement opter entre la conclusion d'un contrat de travail avec le nouvel exploitant, et le retour dans les cadres de la CCI. Quant aux autres agents, ils se verront appliquer le droit commun, à savoir l'article L. 122-12 du code du travail, qui prévoit que les contrats en cours au jour de la modification dans la situation juridique de l'employeur subsistent avec le nouvel employeur.

Toutes les situations des personnels sont ainsi protégées.

Votre rapporteur souhaite rappeler ces garanties, et veiller à ce que les partenaires sociaux aboutissent dans un délai de trois ans à une convention collective garantissant les droits des personnels des aéroports.

3. La modernisation des redevances aéroportuaires et des dispositifs de régulation économique

Le titre III a pour objet essentiel de moderniser et sécuriser le régime des redevances aéroportuaires.

Le régime actuel des redevances pour services rendus

Les 5 grandes redevances aéronautiques réglementées

Les services publics aéroportuaires donnent lieu à des redevances pour services rendus encadrées dans les conditions prévues par l'article L. 410-2 du Code du commerce. Par exception au principe de la fixation des prix par le libre jeu de la concurrence, *« dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'Etat peut réglementer les prix après consultation du Conseil de la concurrence »*.

Sur cette base législative, les articles R. 224-1 à R. 224-6 du code de l'aviation civile définissent les redevances aéronautiques réglementées. Perçues en contrepartie de services rendus, ces redevances sont principalement de cinq types :

– **La redevance passagers** : due par les compagnies aériennes pour tout passager embarqué, elle rémunère les services rendus par l'exploitant d'aéroport pour l'usage des aérogares passagers. Le taux de cette redevance varie le plus souvent selon la destination du vol. Des taux particuliers pour les passagers en correspondance permettent de ne pas pénaliser les opérateurs qui utilisent les aérodromes comme des « hubs » ;

– **La redevance d'atterrissage** : due par les compagnies aériennes et les usagers non commerciaux pour chaque atterrissage, elle rémunère les services rendus par l'exploitant d'aéroport à l'occasion du décollage et de l'atterrissage des avions (mise à disposition et entretien des pistes et voies de circulation). Son taux varie en fonction de la masse maximale au décollage, parfois de la destination du vol, et du groupe acoustique de l'avion ;

– **La redevance de stationnement** : due par les compagnies aériennes et les usagers non commerciaux, elle rémunère l'usage des aires de stationnement des avions et des voies de circulation. Son taux varie en fonction de la masse maximale au décollage, de la durée de stationnement, parfois de la provenance du vol, de la période de stationnement, ou de la nature du poste de stationnement ;

– **La redevance de balisage** : due par les compagnies aériennes et les usagers non commerciaux, elle rémunère l’allumage du balisage lumineux des pistes au décollage ou à l’atterrissage. Son taux, forfaitaire, varie parfois en fonction de la provenance ou de la destination du vol ;

– Enfin, **la redevance carburant** couvre quant à elle les coûts d’approvisionnement des avions en kérosène.

La politique des redevances, un élément crucial dans les stratégies concurrentielles des aéroports

Ces redevances représentent près de 30 % du chiffre d’affaires d’ADP. D’un montant de près de 490 millions d’euros, elles constituent sa première source de recettes.

La comparaison des redevances d’un aéroport à l’autre est un exercice particulièrement difficile.

D’une étude réalisée en 2002 par les CCI, il ressort que les aéroports italiens et espagnols sont les moins chers d’Europe, tandis que les tarifs exigés par les aéroports britanniques sont les plus élevés. Quant aux aéroports régionaux français, ils se situent à un niveau intermédiaire, avec notamment des tarifs relativement faibles sur les vols domestiques des petits porteurs.

Quant à ADP, une étude réalisée en octobre 2004 permet de tirer plusieurs conclusions, quant à la structure et au niveau des redevances.

La redevance passager est plus faible aujourd’hui chez ADP, en particulier sur les vols domestiques et communautaires, tandis que les autres redevances sont globalement supérieures. Ceci entraîne des coûts non directement répercutables sur leurs clients pour les compagnies opérant sur Paris. Enfin, les gros porteurs sont plus pénalisés que les petits, malgré le rééquilibrage engagé par ADP au cours des dernières années. Mais à prestations équivalentes, ADP estime que ses redevances sont nettement moins chères que celles exigées par ses concurrents : Amsterdam-Schipol serait ainsi 14 % plus cher, Francfort 25 % et Heathrow 26 %.

Le mode de détermination actuel des redevances

En vertu de l’article R. 224-2 du code de l’aviation civile, les taux de ces redevances sont fixés, pour ADP par son conseil d’administration, et pour les autres aérodromes par l’exploitant, après avis, pour ceux qui en sont dotés, d’une commission consultative économique (CCE).

Les taux sont fixés sur une base annuelle, et notifiés au ministre chargé de l’aviation civile, et à celui chargé de l’économie, qui peuvent y faire opposition.

La CCE d’ADP comprend des représentants des compagnies aériennes, des organisations professionnelles, et d’ADP. Son avis est en principe consultatif,

mais en pratique, les ministres de tutelle demandent la poursuite des négociations tant que l'avis de la CCE est défavorable aux propositions d'ADP.

Les modifications proposées par le projet de loi

Une base de calcul plus proche des réalités économiques

Deux des principales modifications apportées par le projet de loi en matière de régulation économique concernent la base de calcul des redevances. Celle-ci est ainsi renouvelée afin de permettre la rémunération des capitaux investis, et la prise en compte des investissements futurs. Il y a là une avancée très importante, qui permet de rapprocher le montant des redevances de la réalité économique, et répond à une double logique.

Par ailleurs, la prise en compte dans le montant des redevances d'investissements futurs permet de lisser le montant des redevances, au lieu de faire subir une hausse brutale aux transporteurs aériens au moment de la livraison d'infrastructures nouvelles.

Des possibilités de modulation au nom de l'intérêt général

Alors que la proportionnalité aux services rendus et les dérogations au principe d'égalité restent strictement encadrées par la jurisprudence du Conseil d'Etat, le projet de loi ouvre de nouvelles possibilités de modulation des redevances, afin de permettre une gestion plus souple et plus efficace des aéroports.

Les redevances pourront ainsi faire l'objet de modulations pour :

– réduire ou compenser les atteintes à l'environnement - possibilité qui va tout à fait dans le sens d'une politique de réduction des nuisances aériennes, notamment sonores, pour les riverains ;

– améliorer l'utilisation des infrastructures ou diminuer leur encombrement.

Votre rapporteur estime possible de supprimer les mots « diminuer leur encombrement », puisqu'une telle diminution participe de l'amélioration de l'utilisation des infrastructures.

La compagnie Air France a exprimé de fortes inquiétudes quant à cette possibilité, craignant de voir remis en cause le fonctionnement de son hub parisien. Votre rapporteur ne partage pas ses inquiétudes, dans la mesure où les intérêts d'ADP et ceux d'Air France sont sur ce point convergents. Le président d'ADP, Pierre Graff a donné publiquement des assurances sur ce point ; toutefois, il paraît souhaitable que le Ministre les réaffirme en séance.

Enfin, le Sénat a ajouté la possibilité de moduler les redevances afin de favoriser la création de nouvelles liaisons ou de répondre à des impératifs d'aménagement du territoire. Ce qui permet concrètement aux exploitants des grands aéroports régionaux de diminuer certaines redevances afin d'attirer les compagnies à bas coût.

Ces possibilités de modulation des redevances sont encadrées à plusieurs titres. D'une part, le texte du projet de loi lui-même pose une condition : ces modulations ne peuvent se faire que pour des motifs d'intérêt général ; et un garde-fou : ces modulations ne sauraient être que limitées.

Il précise également que « *le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport* ».

D'autre part, cette modulation reste soumise à la jurisprudence du Conseil d'Etat, particulièrement attentif au respect du principe d'égalité, et à celle de la Cour de Justice de la Communauté européenne (CJCE), qui veille au respect du droit de la concurrence, et a rendu récemment plusieurs arrêts importants sur les aides que les exploitants d'aéroports peuvent apporter à certaines compagnies.

Un système souple et équilibré : la caisse unique aménagée

Le projet de loi, en prévoyant que « *le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport* », permet donc que le produit global soit inférieur. Dans ce cas, le manque à gagner pour l'exploitant d'aérodrome du fait de cette baisse des recettes aéronautiques sera compensé par des recettes commerciales. C'est le principe de la caisse unique aménagée.

Votre rapporteur ne partage pas l'opinion selon laquelle il faudrait inscrire dans le texte le principe de la caisse unique pure. Selon ce principe, les montants des redevances aéronautiques devraient expressément tenir compte des recettes commerciales, au motif que l'aéroport est une entité économique unique : puisque les recettes commerciales dépendent du nombre de passagers, donc de l'évolution du trafic, il serait juste que les compagnies aériennes bénéficient en retour, et indirectement, d'une part des bénéfices réalisés par l'exploitant sur les surfaces commerciales.

Au contraire, une telle ponction pourrait s'avérer contre-productive en n'encourageant pas les exploitants d'aéroports à améliorer la productivité de leurs activités aéronautiques, et en décourageant le développement des activités commerciales.

La rédaction actuelle du projet de loi est équilibrée, en ce qu'elle permet de rechercher au cas par cas le meilleur équilibre entre les différents types de ressources.

Des contrats pluriannuels pour une meilleure visibilité

Le paragraphe II de l'article 8 instaure des contrats pluriannuels, d'une durée maximale de cinq ans, conclus entre l'Etat et la société ADP ou les exploitants des grands aéroports régionaux.

Ces contrats déterminent les conditions d'évolution des redevances aéroportuaires.

Votre rapporteur voit là un progrès important, au bénéfice des transporteurs comme des exploitants d'aérodromes, qui ont tous intérêt à disposer, en la matière, d'une visibilité accrue.

La commission de conciliation aéroportuaire : un espace de concertation à redéfinir

Enfin, le Sénat a créé par un article additionnel une Commission de conciliation aéroportuaire. Votre rapporteur comprend la nécessité, avancée par le sénateur Le Grand, d'un espace de concertation et de conciliation entre les aéroports et leurs utilisateurs, compte tenu du caractère limité de la ressource que constituent les capacités aéroportuaires. Mais en l'état actuel, la composition et le fonctionnement de cette commission ne sauraient lui garantir un fonctionnement efficace, d'autant plus que la définition de ses missions manque de précision voire d'intérêt. Enfin, la coordination de cette nouvelle commission avec les commissions consultatives économiques, quand elles existent, n'est pas précisée : le risque de redondance est donc réel.

EXAMEN EN COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 26 janvier 2005, la Commission a examiné, sur le rapport de M. François-Michel Gonnot, le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux aéroports (n° 1914).

M. François-Michel Gonnot, rapporteur, a tout d'abord présenté la philosophie générale du texte, insistant sur l'importance de ce projet de loi adopté par le Sénat en première lecture, dans la mesure où il s'agissait de la première réforme législative d'ensemble relative au secteur aéroportuaire, aujourd'hui régi par un droit dont les principes fondamentaux datent des années de naissance de l'aviation commerciale. Constatant que le cadre juridique et les institutions nés de ce droit avaient su accompagner la croissance très dynamique du transport aérien il a à cet égard rappelé que plus de 127 millions de passagers ainsi que près d'1,9 million de tonnes de fret avaient emprunté les aéroports commerciaux français.

Cependant, il a jugé nécessaire de moderniser enfin notre droit aéroportuaire, et a souligné que l'économie générale du projet de loi reposait sur trois éléments : tout d'abord, sur la nécessité de créer les conditions permettant la poursuite du développement d'Aéroports de Paris (ADP), qui constitue actuellement un établissement public. A cet égard, après avoir souligné le caractère stratégique de cette entreprise et l'importance de son rôle pour l'économie nationale toute entière, il a précisé que la valorisation de ses compétences était entravée par le principe de spécialité qui limitait sa diversification. Il a également rappelé qu'ADP se trouvait, depuis plusieurs années, dans une situation financière difficile puisqu'avec une dette de plus de 2,1 milliards d'euros pour 1,4 milliard d'euros de fonds propres, ADP présentait des ratios financiers beaucoup moins favorables que ses concurrents. Or, il a souligné que l'établissement allait devoir faire face à des investissements très importants, s'élevant à environ 2,5 milliards d'euros sur la période 2004-2007. Il a par conséquent estimé une augmentation de capital nécessaire, et a noté que dans la mesure où l'Etat ne pouvait la souscrire en totalité, cela supposait une ouverture de ce capital. C'est la raison pour laquelle il a indiqué que le titre premier du projet de loi proposait de transformer ADP en société anonyme tout en garantissant le caractère public de cette société, dans la mesure où le contrôle majoritaire reviendrait à l'Etat, en préservant les missions de service public et en maintenant le statut actuel des personnels, ce qu'affirme l'article 1^{er} du projet de loi.

S'agissant du second point clef de ce projet de loi, il a souligné la nécessité de garantir l'avenir des grands aéroports régionaux d'intérêt national ou international. Il a rappelé que ceux-ci étaient exploités sous le régime de la concession par les chambres de commerce et d'industrie (CCI), que celles-ci les

avaient bien gérés mais que de nombreuses concessions arrivaient à échéance. Il a rappelé qu'un large consensus, y compris avec les CCI, était apparu sur la nécessité de moderniser le droit qui leur est applicable, afin de permettre l'exploitation des aéroports par des sociétés dédiées, d'autoriser le recours au secteur privé, et de garantir la continuité de la participation des CCI qui le souhaitent à la gestion des aéroports. Le rapporteur a donc précisé que le titre II du projet de loi ouvrait la possibilité, pour les CCI le souhaitant, de céder leur concession, avant son échéance, à une société aéroportuaire constituée sur chaque plateforme à l'initiative de la CCI concessionnaire. Il a indiqué que le texte permettait la participation des collectivités territoriales aux nouvelles sociétés, initialement intégralement publiques, et, dans un second temps, le prolongement de leurs concessions pour une durée maximale de quarante ans.

Enfin, il a indiqué que le troisième axe majeur du projet de loi prévoyait la modernisation du régime des redevances aéroportuaires prévue par le titre III et que le projet de loi apportait, en outre, un certain nombre d'ajustements de portée technique au droit aéroportuaire.

Puis, s'exprimant au nom du groupe socialiste, Mme Odile Saugues a rappelé qu'après Électricité de France et Gaz de France, c'était désormais Aéroports de Paris qui allait être privatisé. Elle a exprimé son inquiétude devant le transfert de domanialité que prévoyait le projet de loi en déclassant du domaine public les terrains utilisés par ADP pour les attribuer à la future société anonyme. Elle a à cet égard rappelé que le régime privé des aéroports autrichiens, grecs, italiens et néerlandais, n'impliquait nullement le déclassement de la domanialité, dans la mesure où le propriétaire des sols demeurait l'Etat. Elle a précisé que son inquiétude portait tant sur le périmètre concerné par ce déclassement que sur les conséquences environnementales pouvant découler de cette privatisation, dans la mesure où le projet de loi visait à supprimer le principe de spécialité d'ADP, permettant ainsi à la société anonyme d'exercer d'autres activités que son activité aéroportuaire. De surcroît, elle a déploré que ce soit par le biais de décrets, méthode qu'elle a qualifié de blanc-seing donné au Gouvernement, qu'allaient être fixés non seulement les modalités du transfert de biens et le cahier des charges fixant les conditions dans lesquelles ADP assurerait le service public lié à leur exploitation mais aussi la liste des aérodromes concernés par les dispositions de l'article 7.

Elle a estimé que la démarche adoptée par le Gouvernement à travers ce projet de loi consistait en un désengagement de l'Etat dans le secteur stratégique de l'aviation, jugeant que les raisons invoquées étaient d'ordre strictement financier. Elle a précisé qu'un tel désengagement engendrait une grande inquiétude des personnels quant à la pérennité de leur statut. Elle a ajouté que dans un système concurrentiel de rentabilité maximale, les interrogations sur la sécurité n'étaient pas superflues.

En outre, s'agissant de la partie du texte consacré à la transformation des grands aéroports régionaux, elle a indiqué que le problème du statut des

personnels persistait. Rappelant que les personnels des CCI étaient de deux types – agents publics et privés –, que seuls les agents publics étaient visés à l'article 7 du projet de loi et qu'eux seuls seraient mis à disposition pendant dix ans, elle s'est interrogée sur le sort des agents privés. Elle s'est également interrogée quant à la demande, formulée par les CCI, portant sur la négociation d'une convention collective pour tous les salariés des aéroports régionaux avant l'ouverture de leur capital afin d'homogénéiser les statuts.

Puis, elle a rappelé que la commission de conciliation aéroportuaire posait pour l'instant la question des conséquences pour les compagnies aériennes de la publicité sur les problèmes de paiement des redevances. Elle a indiqué que la question majeure concernant les aéroports régionaux était celle de leur stratégie, dans la mesure où l'ouverture du capital pouvait se faire en direction de financeurs privés et étrangers. Dans cette hypothèse, elle s'est interrogée sur les garanties apportées sur ce point par le Gouvernement.

Enfin, elle a précisé que le groupe socialiste estimait que ce texte dangereux ouvrait la voie à une privatisation d'ADP tout en laissant sans réponse de nombreuses questions quant à l'avenir des aéroports régionaux. Elle a par conséquent indiqué que son groupe proposerait des amendements afin d'obtenir les éclaircissements nécessaires et rassurer les personnes concernées.

S'exprimant au nom du groupe UMP, M. Serge Poignant a jugé cette réforme très importante, tant pour ADP que pour les grands aéroports régionaux, et a précisé que c'était les CCI qui avaient demandé que ceux-ci soient concernés par le texte. Il a indiqué que de nombreux amendements avaient été déposés et que certains répondraient sans doute aux interrogations qui venaient d'être formulées.

S'exprimant au nom du groupe UDF, M. Jean Dionis du Séjour a apporté son soutien à la philosophie générale du projet de loi, tout en précisant que des amendements avaient été déposés par des membres de son groupe et que d'autres le seraient, notamment pour préciser le dispositif relatif aux grands aéroports régionaux.

M. François Brottes a souligné que la question du transfert du domaine public aux sociétés anonymes était une question majeure et a évoqué les exemples de Réseau ferré de France et du Réseau de transport d'électricité. Rappelant que le domaine public aéroportuaire était un actif majeur pour l'Etat, il s'est interrogé sur la pertinence d'un tel transfert dont il aurait été possible de faire l'économie même dans le cadre retenu par le Gouvernement.

Après avoir indiqué qu'il adhérerait à la philosophie générale du texte, M. Jérôme Rivière s'est interrogé quant à la part de capital qui serait apportée aux CCI indiquant son souhait de leur permettre d'avoir une minorité de blocage au sein du conseil d'administration. Rappelant que le marché en cause n'était pas un marché traditionnel, puisque la plupart des opérateurs étaient publics, il a jugé nécessaire d'attendre un certain délai avant de permettre le transfert au secteur

privé des exploitants. Il a ensuite évoqué la question fiscale liée aux reprises des amortissements de caducité. Enfin, il a demandé au rapporteur pourquoi, à la différence d'ADP, les aéroports régionaux étaient soumis au régime de la concession et non pas à un système de licence, dans l'hypothèse d'une prise de participation majoritaire d'opérateurs privés.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur, a rappelé qu'ADP exploitait aujourd'hui un domaine public d'une superficie totale de plus de 6 600 hectares, que cette entreprise était déjà propriétaire des deux tiers environ de ce domaine, soit 4 183 hectares, et que seuls 2 287 hectares appartenaient au domaine public de l'Etat.

Il a également rappelé que si le déclassement concernait l'ensemble des biens, le transfert de propriété ne concernait que les biens appartenant à l'Etat et qu'il ne constituait pas un transfert au secteur privé, ADP, bien que personne morale de droit privé, restant, en application de la loi, une société majoritairement publique.

Puis, il a indiqué que le déclassement était nécessaire pour des raisons juridiques et économiques. Sur le plan juridique, il est en effet impossible à une personne de droit privé d'être propriétaire de biens appartenant au domaine public de sorte qu'en l'absence de déclassement, il serait nécessaire de diminuer très fortement l'actif d'ADP en privant cette entreprise de biens qui lui appartiennent aujourd'hui, ce qu'il a jugé inopportun.

Sur le plan économique, il a noté que le déclassement permettrait une meilleure mise en valeur du patrimoine concerné, en l'affranchissant des contraintes lourdes qui s'attachent à la domanialité publique et qui font aujourd'hui perdre à ADP de nombreuses opportunités commerciales. Il a souligné que cette préoccupation d'une plus grande souplesse de gestion avait d'ailleurs conduit la précédente majorité à procéder au déclassement des biens du domaine public de La Poste par l'article 22 de la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réforme à caractère économique et financier.

Il a également rappelé que les organisations syndicales qu'il avait rencontrées lui avaient toutes fait part de l'attachement des personnels à la préservation du patrimoine d'ADP qui nécessite, pour les raisons juridiques précédemment évoquées, le déclassement.

S'agissant du statut des agents de droit privé des concessions des grands aéroports régionaux transférées, il a indiqué vouloir présenter deux amendements, l'un précisant le régime juridique applicable à ces personnels et l'autre accordant un délai de trois ans aux partenaires sociaux pour la négociation d'une convention collective nationale aux personnels des exploitants d'aérodromes commerciaux.

Il a signalé qu'il allait également présenter un amendement relatif à la commission de conciliation aéroportuaire.

Quant à la place dévolue aux chambres de commerce et d'industrie dans le nouveau dispositif, il a expliqué qu'elle faisait encore l'objet de discussions entre les professionnels concernés et le Gouvernement. Cette situation le conduirait à exprimer un avis favorable sur certains des amendements présentés mais à préférer à d'autres des engagements précis et solennels du Gouvernement. Il a indiqué que cette solution devrait permettre de rassurer les gestionnaires d'aéroports, d'organiser le rôle et la place des collectivités territoriales et de l'Etat et de préciser les conditions de l'arrivée éventuelle d'autres investisseurs permettant d'apporter les ressources nécessaires au développement de plateformes stratégiques et qui ont parfois de gros besoins.

Après avoir *rejeté* l'exception d'irrecevabilité n° 1 ainsi que la question préalable n° 1, *la Commission est passée à l'examen des articles du projet de loi.*

II.— EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIETE AEROPORTS DE PARIS

Article 1^{er}

Transformation d'Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme

Cet article procède au changement de forme juridique d'Aéroports de Paris (ADP) et en précise les conséquences.

Sa première phrase transforme en société anonyme Aéroports de Paris qui est aujourd'hui un établissement public conformément à l'article L. 251-1 du code de l'aviation civile qui dispose que « *l'aéroport de Paris est un établissement public doté de l'autonomie financière placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.* ».

Comme on le verra sous le commentaire de l'article 6, le projet de loi modifie également par coordination cet article L. 251-1 qui, dans sa rédaction issue du projet de loi, précise le droit applicable à la nouvelle société.

Il convient de noter que la dénomination de la nouvelle société n'est pas précisée par le présent article mais que les autres dispositions du projet de loi (articles 2 à 6 et article 16) mentionnent explicitement la société Aéroports de Paris.

De même, bien que le présent article ne précise pas si la nouvelle société anonyme sera administrée par un conseil d'administration ou dirigée par un directoire nommé par un conseil de surveillance, il ressort clairement des autres dispositions du projet de loi (soit que celles-ci évoquent explicitement l'existence d'un conseil d'administration, ce qui est le cas de l'article 5, soit qu'elles renvoient à des dispositions qui ne sont applicables que dans les sociétés anonymes à conseil d'administration, par exemple la référence à l'article L. 225-40 du code de commerce au dernier alinéa du I de l'article 3) que la société Aéroports de Paris sera une société anonyme à conseil d'administration.

La *seconde phrase* du présent article souligne la continuité de la personne morale Aéroports de Paris et évoque spécifiquement le maintien du régime juridique auquel sont soumis les personnels.

Le principe de la continuité de la personne morale, tout d'abord, est, en fait, implicitement posé par la première phrase qui évoque la transformation de l'établissement public ADP en société anonyme. La transformation est, en effet, par définition, la transformation de la forme juridique d'une personne morale

existante et donc non la création d'une personne morale nouvelle. Au sens strict, la première partie de la deuxième phrase pourrait donc être jugée inutile, la formulation retenue, « *cette transformation n'emporte (pas) création d'une personne morale nouvelle* », pouvant même apparaître tautologique. Il convient, en outre, de noter que les conséquences concrètes de la continuité de l'exploitation sont précisées par l'article 4.

Pour autant, la réaffirmation du fait que la transformation de la forme juridique d'une personne morale n'entraîne pas la création d'une personne morale nouvelle est usuelle dans notre droit. On la trouve ainsi, par exemple, à l'article 32 de la loi n° 93-980 du 4 août 1993 relative au statut de la Banque de France et à l'activité et au contrôle des établissements de crédit, à l'article 12 de la loi n° 2002-73 du 17 janvier 2002 de modernisation sociale ou, encore, tout récemment, s'agissant d'EDF et de GDF, à l'article 25 de la loi n° 2004-803 du 9 août 2004 relative au service public de l'électricité et du gaz et aux entreprises électriques et gazières.

La suppression de cette mention pourrait donc être interprétée comme manifestant la volonté du législateur de ne pas garantir la continuité de la personne morale ADP et c'est pourquoi elle n'est pas opportune.

La deuxième partie de la seconde phrase du présent article précise que la transformation de forme juridique d'ADP n'emporte pas de conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels dont on rappellera que le statut est, conformément à l'article R. 251-12-2 du code de l'aviation civile, établi par le conseil d'administration d'ADP et approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile et par le ministre chargé de l'économie et des finances.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à supprimer cet article.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 2

Déclassement du domaine public et transfert à ADP de biens

Le projet de loi organise la transformation en société anonyme d'Aéroports de Paris en recherchant, d'une manière générale, la continuité juridique. Les dispositions déterminantes à cet égard sont celles de l'article premier, qui pose le principe de la continuité de la personne morale, et celles de l'article 4, qui en tire les conséquences en prévoyant qu'Aéroports de Paris, sous la forme de société anonyme, reste titulaire de l'ensemble des droits et redevable de l'ensemble des obligations qui étaient les siens sous la forme de l'établissement public. Il est notamment prévu par l'article 4 qu'Aéroports de Paris conserve, d'une part, l'ensemble de ses biens et, d'autre part, ses contrats ou ses conventions et donc notamment ceux par lesquels elle est autorisée à occuper des biens soit

dans le cadre de baux de droit privé soit dans le cadre de conventions d'occupation temporaire du domaine public.

Pour des raisons de droit et d'opportunité, il est toutefois nécessaire, pour certains biens, de rompre avec cette logique de stricte continuité. C'est l'objet du présent article qui organise des transferts de biens appartenant au domaine public entre l'Etat et ADP et qui déclasse du domaine public certains de ces biens.

Aéroports de Paris est aujourd'hui propriétaire de biens faisant partie du domaine public. En application d'une règle générale largement jurisprudentielle, selon laquelle un bien appartenant à une personne publique et affecté à l'usage du public ou à un service public appartient au domaine public, une jurisprudence constante a estimé que les terrains situés dans l'enceinte d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique font partie du domaine public du fait de cette affectation.

Or, le principe d'inaliénabilité du domaine public interdit à des personnes privées d'avoir un domaine public. Cela ne signifie pas que des biens appartenant au domaine public ne peuvent être transférés à une personne privée mais qu'ils doivent, avant ce transfert, quitter le domaine public ce qui nécessite un acte juridique de déclassement. Ainsi que l'a précisé le Conseil constitutionnel dans sa décision n° 86-217 du 18 septembre 1986, le principe d'inaliénabilité s'oppose, en effet, « à ce que des biens qui constituent le domaine public soient aliénés sans qu'ils aient été au préalable déclassés ».

Le changement de forme juridique d'ADP est donc incompatible avec le régime de propriété actuel de certains de ses biens. Deux options étaient donc ouvertes : soit le maintien desdits biens dans le domaine public qui impliquait de transférer à une personne publique des biens appartenant aujourd'hui à ADP pour les remettre ensuite à la disposition de cette entreprise, soit le déclassement de ces biens. C'est cette dernière solution qui est retenue par le projet de loi.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* deux amendements de M. François Asensi tendant, pour l'un, à supprimer cet article et, pour l'autre, à maintenir dans le domaine public l'ensemble des biens, terrains et informations qui relèvent aujourd'hui du domaine public de l'Etat ou de celui d'Aéroports de Paris (ADP) et à confier à ADP leur exploitation sous le régime de la concession.

La *première phrase* du présent article procède, pour les raisons précédemment évoquées, au déclassement du domaine public de certains biens.

La situation actuelle des biens exploités par ADP est la suivante :

DOMAINE D'AEROPORTS DE PARIS

Origine des biens

Superficie totale 6 643 ha 52 a 95 ca

(en ha. a. ca)

TERRAINS	SUPERFICIE			TOTAL
	Biens Etat Remis en gestion	Biens propres ADP	Occupations diverses	
Charles-de-Gaulle	87 37 40	3159 36 78	03 65 27	3250 39 45
Le Bourget	516 52 55	27 52 54	-	544 05 09
Orly	735 41 90	783 03 18	05 87 65	1524 32 73
Chatenay-Villepreux	47 61 70	-	-	47 61 70
Chelles-Le Pin	30 81 34	00 24 71	-	31 06 05
Coulommiers-Voisins	303 41 91	00 45 88	-	303 87 79
Etampes-Mondesir (1)	-	-	112 79 09	112 79 09
Lognes-Emerainville	86 72 14	-	-	86 72 14
Meaux-Esbly	84 92 80	17 76 53	-	102 69 33
Persan-Beaumont	134 47 18	04 42 80	-	138 89 98
Pontoise-Cormeilles	109 15 30	124 61 57	-	233 76 87
Saint-Cyr-l'Ecole	75 57 74	-	-	75 57 74
Toussus-le-Noble	66 11 07	64 20 05	36 47 45	166 78 57
Paris-Issy-les-Moulineaux (2)	-	-	06 89 47	06 89 47
Installations extérieures (3)	09 30 83	01 92 96	06 83 16	18 06 95
TOTAL	2287 43 86	4183 57 00	172 52 09	6643 52 95

(1) Propriété de l'Etat occupé sous le régime d'une autorisation d'Occupation Temporaire (AOT).

(2) Propriété de la Ville de Paris occupée sous le régime d'une autorisation d'Occupation Temporaire (AOT).

(3) Dont :

Aides à la Navigation Aérienne	39 055
Stations de Mesure du Bruit	399
Logements	96 610
Autres Installations	44 631
	<hr/>
	180 695

Source : Aéroports de Paris. Août 2004

Outre les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris acquis par l'entreprise au cours de son exploitation et qui couvrent donc, selon les informations communiquées à votre rapporteur, environ 4 183 hectares dont plus de 3 159 hectares pour les terrains d'emprise de l'aéroport Charles-de-Gaulle, sont également visés les biens du domaine public de l'Etat soit remis en dotation à l'établissement lors de sa création, soit que celui-ci est autorisé à occuper. Comme l'indique le tableau ci-dessus, cette dernière catégorie n'inclut que les terrains d'emprise de l'aérodrome d'Etampes-Mondesir, dont la superficie est d'environ 113 hectares tandis que les terrains remis en dotation à la création de l'établissement couvrent plus de 2 287 hectares répartis dans toute la région parisienne. Le projet de loi prévoit de déclasser du domaine public ces deux catégories de biens.

S'agissant des terrains de l'Etat occupés par ADP dans le cadre d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public, ce choix répond à des considérations d'opportunité. La domanialité publique emporte en effet un régime juridique contraignant peu favorable à la valorisation des biens concernés. Elle implique en effet en particulier que l'occupation à titre privatif du domaine public présente nécessairement un caractère précaire et révocable. En conséquence, Aéroports de Paris estime perdre régulièrement des opportunités commerciales du fait de ce régime juridique, certains occupants potentiels étant désireux de disposer de droits mieux établis.

Il convient de noter que ces contraintes répondent au souci de garantir le bon fonctionnement des services publics auxquels les biens sont affectés mais que celui-ci peut être satisfait selon des formules plus souples. Tel est l'objet, comme on le verra ci-dessous, du nouvel article L. 251-3 du code de l'aviation civile dont l'article 6 du projet de loi propose la création. Tout en garantissant ainsi la continuité du service public aéroportuaire, le projet de loi propose donc de mettre un terme aux contraintes de gestion propres à la domanialité publique en déclassant ces biens.

On se souvient que la même préoccupation de souplesse de gestion avait conduit la précédente majorité à déclasser les immeubles de La Poste relevant de son domaine public par l'article 22 de la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réforme à caractère économique et financier.

Outre les biens du domaine public d'Aéroports de Paris et ceux du domaine public de l'Etat occupés par ADP sous le régime de l'autorisation d'occupation temporaire, la troisième catégorie de biens concernée par le déclassement correspond aux biens du domaine public de l'Etat remis en dotation à l'établissement public à sa création.

Le régime juridique applicable à ces biens, hérité de l'histoire, est complexe. Bien qu'ils soient inscrits au bilan d'ADP depuis que l'Etat en a doté l'établissement, il n'est pas incontestable qu'ils appartiennent à l'entreprise puisqu'ils font toujours partie du domaine public de l'Etat. Il est donc nécessaire de clarifier leur situation juridique. Deux options sont ouvertes à cette fin. La première est le rattachement clair de ces biens au patrimoine d'ADP. Cela les place dans la situation précédemment évoquée des biens d'ADP appartenant au domaine public et pour lesquels un déclassement est nécessaire. La seconde option consisterait à prévoir explicitement que ces biens appartiennent à l'Etat. Cela les placerait dans la situation juridique qui est aujourd'hui celle des terrains de l'aérodrome d'Etampes-Mondesir pour lesquels, comme on vient de le voir, un déclassement est opportun pour lever les contraintes de gestion dont ils sont l'objet. En tout état de cause, le déclassement est donc souhaitable et c'est pourquoi le projet de loi le propose sans, à ce stade, se prononcer sur le régime juridique de ces biens.

Il convient de noter que les trois catégories de biens ainsi déclassés ne couvrent pas l'ensemble des biens détenus ou occupés par Aéroports de Paris. Ne sont, en effet, pas concernés, d'une part, les biens appartenant à Aéroports de Paris mais relevant de son domaine privé pour lesquels, par définition, il n'est pas nécessaire de procéder à un déclassement et qui restent propriété de la nouvelle société en application des articles 1 et 4 du projet de loi et, d'autre part, les biens occupés par Aéroports de Paris et n'appartenant ni à cette entreprise ni à l'Etat pour lesquels la continuité des titres d'occupation est là aussi garantie par les articles 1 et 4. Font partie de ces biens les terrains d'emprise de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux qui appartiennent au domaine public de la Ville de Paris et dont le régime juridique n'est pas modifié. Ils resteront donc occupés par Aéroports de Paris dans le cadre d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public.

Enfin, on notera que certains des biens faisant partie des trois catégories concernées par le déclassement ne sont pas soumis à cette mesure. Il se trouve, en effet, que l'Etat exerce des missions de service public, par exemple le contrôle de la navigation aérienne, la police aux frontières ou le contrôle douanier, dans le périmètre des aéroports. Il n'y a donc pas lieu de déclasser ces biens qui continueront d'être utilisés à cette fin par l'Etat ou ses établissements publics.

Sont donc exclus du déclassement, les biens « *nécessaires à l'exercice par l'Etat ou ses établissements publics de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire et dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'Etat* ».

Il convient de préciser que la mention des établissements publics de l'Etat concerne, selon les informations apportées par le Gouvernement à votre rapporteur, le seul cas de Météo France. La rédaction gagnerait à être précisée sur ce point. Aéroports de Paris étant, en effet, également, en l'état du droit, un établissement public de l'Etat doté de missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire, la disposition pourrait être entendue comme concernant également les biens qu'il utilise à cette fin ce qui conduirait à vider assez largement de sa portée le présent article.

La Commission a examiné un amendement du rapporteur tendant à préciser qu'à part ceux utilisés par l'Etat, seuls les biens utilisés par Météo-France ne sont pas déclassés. M. François Brottes s'étant interrogé sur l'opportunité d'exclure de cette disposition tous les autres établissements publics concourant à l'activité aéroportuaire, le rapporteur lui a répondu, d'une part, qu'il n'était pas possible de maintenir la disposition de portée générale dans la mesure où elle s'appliquerait également à ADP et viderait ainsi de sa portée le dispositif et, d'autre part, que les contacts pris avec le Gouvernement établissaient que Météo-France était bien le seul établissement public concerné. La Commission a *adopté* cet amendement du rapporteur (**amendement n° 11**).

La *deuxième phrase* prévoit l'attribution à ADP des biens déclassés du domaine public en application de la première phrase.

Il convient de noter que l'attribution à Aéroports de Paris de ceux de ces biens qui appartiennent à l'Etat ne découle pas mécaniquement de leur déclassement et qu'il constitue un choix distinct du Gouvernement. Ces biens auraient, en effet, pu demeurer dans le domaine privé de l'Etat qui les aurait mis à la disposition d'Aéroports de Paris par voie conventionnelle.

Il s'inscrit toutefois dans la même logique de simplification de leur gestion puisqu'il permet d'unifier le régime juridique de biens souvent entremêlés sur le terrain. L'opération consistant en un transfert depuis le patrimoine de l'Etat vers celui d'une société qu'il détient initialement en totalité, elle est, sur le plan patrimonial, neutre.

La rédaction actuelle n'est toutefois pas pleinement satisfaisante puisque certains biens appartenant aujourd'hui à Aéroports de Paris sont exclus du déclassement du fait de leur utilisation par l'Etat ou Météo France pour l'accomplissement de leurs missions de service public. Aucune disposition spécifique ne règle le sort de ces biens auxquels l'article 4 de portée générale prévoyant la continuité du patrimoine d'Aéroports de Paris ne peut être appliqué, le principe d'inaliénabilité du domaine public faisant, comme cela a été rappelé, obstacle à ce qu'une personne privée soit propriétaire de biens relevant du domaine public. La dernière phrase du présent article évoque d'ailleurs une reprise, effectivement nécessaire, de ces biens par l'Etat mais sans toutefois la prévoir explicitement.

La Commission a examiné un amendement du rapporteur tendant à préciser que les biens domaniaux d'ADP qui ne seraient pas déclassés seraient attribués à l'Etat. Le rapporteur a précisé que cette catégorie de biens comprenait notamment les terrains d'emprise des tours de contrôle et des équipements de navigation aérienne. Revenant sur le dispositif général de déclassement des biens d'ADP, M. François Brottes a rappelé que d'autres options auraient pu être envisagées pour permettre à une société anonyme d'utiliser le domaine public, comme par exemple le système de l'affermage. Le rapporteur lui a précisé qu'une personne privée ne pouvait être propriétaire de biens appartenant au domaine public et qu'ADP étant aujourd'hui propriétaire de biens domaniaux, renoncer au déclassement impliquerait de faire perdre la propriété de ces biens à ADP. Puis, la Commission a *adopté* l'amendement du rapporteur (**amendement n° 12**).

Jusqu'à présent, certaines des installations nécessaires à l'exercice par l'Etat de ces missions, par exemple les tours de contrôle, étaient construites sous la maîtrise d'ouvrage d'Aéroports de Paris et aux frais de l'établissement public que l'Etat remboursait ensuite. En conséquence, la *dernière phrase* du présent article prévoit la détermination par une convention entre ADP et l'Etat des sommes restant dues par celui-ci au titre des investissements réalisés par ADP sur des biens repris par l'Etat et précise les modalités de leur remboursement.

La conclusion de cette convention soulève une difficulté juridique, compte tenu des dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce.

Afin de protéger les intérêts des actionnaires minoritaires, le code de commerce entoure en effet de formalités particulières la conclusion de conventions liant une société et des personnes physiques ou morales susceptibles d'exercer une influence déterminante sur sa gestion qui sont énumérées à l'article L. 225-38 du code de commerce. Celui-ci prévoit que sont notamment concernées les conventions liant une société et l'un de ses actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10 %. La présente loi prévoyant que l'Etat détiendra la majorité du capital d'ADP, la convention prévue par le présent article le liant à cette société entre dans ce champ.

Pour de telles conventions, le code de commerce prévoit :

- d'une part, l'autorisation préalable du conseil d'administration (prévue par l'article L. 225-38) et
- d'autre part, l'approbation de l'assemblée générale, informée par un rapport spécifique des commissaires aux comptes.

Cette dernière formalité est imposée par l'article L. 225-40. Celui-ci précise, en outre, que la partie liée à la société par la convention, l'Etat, donc, dans le cas d'espèce qui nous intéresse ici, ne peut pas prendre part aux votes d'autorisation au sein du conseil d'administration et d'approbation par l'assemblée générale de la convention.

Dans la période initiale durant laquelle, conformément à l'article 5 de la présente loi, l'Etat détiendra l'intégralité du capital de la société ADP, aucun autre actionnaire ne serait, par définition, en mesure d'approuver la convention qui ne pourrait, en conséquence, être conclue.

Il est donc nécessaire de prévoir que l'article L. 225-40 ne s'appliquera pas à cette convention. C'est d'ailleurs ce que propose l'article 3 s'agissant d'une autre convention que celui-ci prévoit entre l'Etat et ADP. La même difficulté se posant pour la conclusion des contrats pluriannuels prévus par l'article 8 et, le cas échéant, pour d'autres conventions entre l'Etat et ADP que ne prévoit pas le projet de loi, une solution de portée générale doit être recherchée et vous est proposée par votre Commission sous la forme d'un article additionnel après l'article 15. Il n'est, en conséquence, pas nécessaire de modifier l'article 2 sur ce point.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à préciser que les ouvrages immobiliers appartenant à la société ADP et affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.

Puis, la Commission a *adopté* l'article 2 *ainsi modifié*.

Article 3

Convention relative aux éventuelles plus-values foncières en cas de fermeture d'un aéroport

Outre les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, Aéroports de Paris exploite également dix aérodromes moins connus du grand public. Il n'est pas exclu qu'à terme certains d'entre eux cessent leur activité. Aéroports de Paris pourraient dès lors céder les terrains qu'ils occupent et réaliser à cette occasion d'importantes plus-values foncières.

L'Etat détenant la totalité du capital initial de la société anonyme Aéroports de Paris, les titres de celle-ci qu'il pourrait être amené à céder, tout en conservant comme la loi l'impose la majorité du capital, devraient donc être vendus à un prix reflétant la valeur de la société et notamment les plus-values potentielles qu'elle est susceptible de dégager sur son patrimoine foncier. Il apparaît toutefois que les éventuelles plus values foncières susceptibles de découler de la fermeture d'un aérodrome risquent d'être mal prises en compte par les marchés compte tenu de leur caractère incertain et de l'horizon temporel lointain auquel elles sont possibles.

C'est pourquoi le présent article, afin de protéger l'intérêt patrimonial de l'Etat, institue une convention organisant l'attribution par ADP à l'Etat d'une part de la plus-value foncière susceptible d'être réalisée à l'occasion de la cession d'immeubles pouvant être mis sur le marché à la suite de la fermeture d'un aérodrome.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à supprimer cet article.

Cet article comprend trois paragraphes.

Le **paragraphe I** définit l'objet de la convention et précise certaines de ses modalités de conclusion.

Son *premier alinéa* impose la conclusion de cette convention, disposition dont on verra qu'elle est, dans une certaine mesure, sanctionnée par le dernier paragraphe de l'article. Il précise les parties à la convention, qui seront la société Aéroports de Paris et l'Etat et son objet.

Celui-ci est de « *prévoir les conditions dans lesquelles (...) Aéroports de Paris indemnise l'Etat en contrepartie de la valeur supplémentaire acquise par les immeubles qui lui ont été attribués en application des dispositions de l'article 2* » « *en cas de fermeture à la circulation aérienne de tout ou partie d'un aérodrome* ».

Comme votre rapporteur l'indiquait en présentant le présent article, l'intention est de garantir que l'Etat bénéficie d'un revenu correspondant à une

part de la plus-value foncière tirée de la cession d'immeubles devenus inutiles à l'activité aéroportuaire du fait de la fermeture définitive d'un aérodrome. La rédaction mérite toutefois d'être largement précisée.

La notion de « *fermeture à la circulation aérienne de tout ou partie d'un aérodrome* » appelle, en premier lieu, quelques commentaires. Si le concept d'aérodrome est juridiquement clair (l'article R. 211-1 du code de l'aviation civile précisant qu'est considéré comme tel « *tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs* »), celui de fermeture à la circulation aérienne et, plus précisément ici, de fermeture à la circulation aérienne totale ou partielle d'un aérodrome reste à préciser.

Notre droit ne connaît en effet que la notion d'ouverture à la circulation aérienne publique d'un aérodrome, l'article R. 221-1 du code de l'aviation civile précisant qu'est « *dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage* ». On conçoit donc bien, a contrario, que la fermeture à la circulation aérienne publique est la situation d'un aérodrome qui cesse d'être ouverte à celle-ci. La difficulté est toutefois qu'un aérodrome peut être ouvert sans être ouvert à la circulation aérienne publique, le titre III du livre II de la partie réglementaire du code de l'aviation civile régissant précisément la situation des aérodromes non ouverts à la circulation qui sont ceux « *sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale* » (article R. 231-1).

Il convient donc, en premier lieu, de préciser si le dispositif entre en application dans l'hypothèse de transformation en aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique d'un aérodrome qui l'était. Il ressort des échanges que votre rapporteur a pu avoir sur ce point avec le Gouvernement que telle n'est pas l'intention.

Une seconde difficulté entoure la notion de fermeture partielle. Selon les informations communiquées par le Gouvernement à votre rapporteur, cette mention vise l'hypothèse de la fermeture d'une piste d'un aérodrome en comptant plusieurs.

Enfin, il pourrait être utile de préciser que le dispositif ne s'applique qu'en cas de fermeture définitive à la circulation aérienne publique, des fermetures temporaires étant possibles sur le fondement de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile compte tenu des conditions de circulation aérienne ou pour des raisons d'ordre public.

S'agissant du champ de l'indemnisation (expression retenue par la rédaction actuelle mais assez peu heureuse car elle évoque la compensation d'un préjudice qui n'existe pas en l'espèce), le premier alinéa précise, comme cela a été

dit, qu'il concerne « *la valeur supplémentaire acquise par les immeubles qui lui ont été attribués en application des dispositions de l'article 2* ».

Seuls les immeubles attribués à Aéroports de Paris en application de l'article 2, c'est-à-dire les biens appartenant au domaine public de l'établissement ou de l'Etat, sont donc concernés. Ne le sont donc pas d'une part, les éventuels biens du domaine privé d'ADP et, d'autre part, les biens acquis postérieurement à la transformation d'ADP en société anonyme. Ce choix est cohérent avec le fait que ce sont, pour l'essentiel, les contraintes de l'exploitation aéroportuaire à laquelle sont affectés ces biens (affectation dont découle leur inclusion actuelle dans le domaine public) qui minorent leur valeur vénale.

On trouve quelques précisions sur la notion de valeur supplémentaire au *deuxième alinéa* du premier paragraphe qui précise le contenu de la convention sur deux points.

Il en fixe, en premier lieu, la durée à soixante-dix ans « *au moins* ». Une convention perpétuelle n'étant pas possible, puisque la durée de la société est, conformément à l'article L. 210-2 du code de commerce, limitée à 99 ans, une période de soixante-dix ans a été jugée suffisamment longue pour préserver l'intérêt patrimonial de l'Etat.

En second lieu, il détermine les modalités de calcul et de versement de l'« *indemnité* » en indiquant notamment qu'elle doit être au moins égale à 70 % d'une différence dont on doit comprendre, bien que cela ne soit pas explicitement indiqué, qu'elle correspond à la valeur supplémentaire évoquée au premier alinéa.

Ce seuil de 70 % est inférieur à la part de la plus value qui reviendrait réellement à l'Etat. Celui-ci en prélèverait, le cas échéant, également par la voie fiscale et, en tant qu'actionnaire, profiterait directement (par l'attribution de dividendes) ou indirectement (par la valorisation de ses titres) de l'effet de l'opération sur le résultat net de la société. L'appréciation du dispositif est néanmoins compliquée par le fait que le paragraphe II du présent article prévoit la déductibilité de l'indemnité de l'assiette de l'impôt sur les sociétés minorant ainsi à due concurrence le revenu fiscal tiré de l'opération par l'Etat. En tout état de cause, il ressort des calculs de votre rapporteur que l'Etat obtiendrait 90,2 % de la plus value potentielle dans l'hypothèse où il détiendrait 51 % des parts d'ADP et où le niveau de l'indemnisation conventionnelle serait fixé au seuil légal de 70 %.

S'agissant de l'assiette sur laquelle est calculée l'« *indemnité* », il est précisé qu'elle correspond à la différence, inutilement qualifiée d'« *existante* », entre :

– d'une part, la valeur vénale des terrains (qui n'est pas leur prix de vente de sorte que la plus value foncière sera potentielle et indépendante de la cession effective) à la date de fermeture de l'aérodrome les occupant dont il appartiendra à la convention de préciser les modalités d'évaluation,

– d’autre part, « *la valeur des immeubles à la date de leur attribution à Aéroports de Paris* » (qui devrait donc correspondre à leur valeur comptable brute) majorée du coût des dépenses nécessaires pour les rendre aptes à d’autres usages soit « *les coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires* ».

On notera qu’une incertitude certaine entoure ces coûts de remise en état et de fermeture des installations existantes. Ils incluent, en effet, des dépenses de dépollution dont on sait que le niveau est très variable selon l’usage futur du site qu’elles visent à rendre possible. Cette incertitude ne présente toutefois pas de difficulté. En effet, si le site est fortement pollué, il est très probable que cela résulte de la présence d’installations classées (par exemple, des dépôts de carburants) dont la mise à l’arrêt définitive entraînerait l’application du droit commun des installations classées c’est-à-dire de l’article L. 512-17 du code de l’environnement qui pose le principe général d’une dépollution du site permettant un usage futur de celui-ci déterminé conjointement avec le maire ou le président de l’établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d’urbanisme et, s’il ne s’agit pas de l’exploitant, le propriétaire du terrain. On notera également qu’en règle générale, la valeur vénale du site devrait dépendre de l’état des sols après leur dépollution, incitant ainsi Aéroports de Paris à réaliser celle-ci de manière complète.

Le *dernier alinéa* précise que les dispositions de l’article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables à la convention qui est soumise à la seule approbation du conseil d’administration d’Aéroports de Paris. Comme cela a été indiqué sous le commentaire de l’article 2, il est opportun de prévoir une disposition de portée générale pour traiter de l’ensemble de conventions auxquelles l’article L. 225-40 pourrait être applicable. Il vous est donc proposé de supprimer le présent alinéa par coordination avec un amendement ultérieur introduisant cette disposition générale.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 13**). Un amendement de M. François Asensi tendant à ce que les coûts liés à la remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires réalisées par la SA Aéroports de Paris ne soient pas pris en compte dans le calcul de la plus-value éventuelle est donc devenu *sans objet*.

Le **paragraphe II** précise que l’indemnité versée en application de la convention est déductible de l’assiette de l’impôt sur les sociétés. Cette précision permet d’éviter que l’Etat ne perçoive, en application de la convention, plus que la plus-value. Indépendamment même du retour partiel de la plus-value à l’Etat au titre d’actionnaire, la non-déductibilité de l’indemnité versée conduirait en effet à faire percevoir par l’Etat, dans l’hypothèse d’une convention prévoyant une « *indemnité* » au plancher légal de 70 % et d’un résultat net d’Aéroports de Paris positif et supérieur au montant versé, 33,33 % de la plus-value au titre de l’impôt sur les sociétés et 70 % de celle-ci au titre de la convention.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 14**).

Le **paragraphe III** interdit, tant que la convention n'a pas été conclue, la mise en œuvre à l'égard de la société ADP des « *dispositions du II de l'article 7 de la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social* ».

Le premier alinéa du II de l'article 7 de la loi du 2 juillet 1986 ici visé subordonne à l'approbation de l'autorité administrative dans des conditions définies par ordonnance les opérations transférant la propriété d'une entreprise du secteur public au secteur privé, c'est-à-dire les privatisations.

Son deuxième alinéa soumet aux mêmes conditions, toute prise de participation du secteur privé dans une entreprise dont l'Etat détient plus de la moitié du capital. C'est naturellement cet alinéa qui est visé, la privatisation d'Aéroports de Paris étant exclue en application de l'article 6 du présent projet de loi.

L'idée est donc de subordonner l'ouverture du capital (directe ou indirecte suite à une augmentation de capital) à la conclusion de la convention. Il serait évidemment plus simple de le dire ainsi car on comprend mal, dans la rédaction, si l'opération est impossible ou simplement si la procédure administrative l'organisant en application du droit commun n'est pas imposée dans l'hypothèse où elle serait conduite avant la conclusion de la convention.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 15**).

Suivant l'avis du rapporteur, elle a ensuite *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à soumettre pour avis tout projet de fermeture d'aérodrome, même partielle, au conseil d'administration de la communauté aéroportuaire instituée par la loi n° 2004-172 du 23 février 2004.

Puis, la Commission a *adopté* l'article 3 *ainsi modifié*.

Article 4

Transfert des droits et obligations de l'établissement public à la nouvelle société

Cet article précise le principe de la continuité de la personne morale Aéroports de Paris, posé par l'article premier du projet de loi, afin de garantir une complète continuité de l'exploitation et une parfaite neutralité de la transformation de forme juridique de l'entreprise pour ses personnels, ses clients et les tiers.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à supprimer cet article.

La *première phrase* de cet article attribue « *l'ensemble des biens, droits, obligations, contrats et conventions de toute nature* » de l'établissement public Aéroports de Paris à la société anonyme en laquelle le projet de loi le transforme. Il est toutefois fait exception à ce principe général pour permettre l'application des dispositions de l'article 2 qui, comme cela a été rappelé ci-dessus, modifie le patrimoine d'Aéroports de Paris.

Sous cette réserve, la formulation retenue est donc très large. Les contrats, les conventions et les autorisations n'ont, en effet, d'intérêt que par les droits et les obligations qu'ils créent, de sorte qu'il serait juridiquement également possible de ne mentionner que les biens, droits et obligations comme le législateur l'a fait à de nombreuses reprises par le passé (par exemple : article 6 de la loi n° 2004-105 du 3 février 2004 portant création de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs et diverses dispositions relatives aux mines, article 18 de la loi n° 2000-719 du 1^{er} août 2000 modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication ou article 22 de la loi n° 96-659 du 26 juillet 1996 de réglementation des télécommunications).

Il est ensuite précisé que sont concernés les biens, droits, obligations, contrats et autorisations en France et hors de France. Il va de soi que cette disposition n'a d'effet hors de France que sous réserve du droit national applicable.

Il est également indiqué que cette attribution est réalisée de plein droit et sans formalité. Elle sera donc automatique au moment de la transformation juridique (soit, en application de l'article 16, à la date de publication du décret fixant les statuts initiaux de la société Aéroports de Paris) et ne nécessitera aucun acte juridique spécifique.

Enfin, cette phrase dispose que l'attribution de ces biens, droits et obligations ne modifie pas les contrats conclus avec les tiers par Aéroports de Paris, par ses filiales ou par les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, c'est-à-dire par ses filiales (qui sont donc mentionnées deux fois dans la rédaction actuelle...), les sociétés dans lesquelles il a une participation et les sociétés qu'il contrôle. Il est en particulier précisé que l'opération n'a pas pour effet d'entraîner ni de permettre la résiliation de ces contrats ou le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet.

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur tendant à supprimer la référence redondante aux filiales d'Aéroports de Paris (**amendement n° 16**).

Les deux dernières phrases de cet article déclinent le principe de continuité des actes juridiques pris par Aéroports de Paris s'agissant de deux cas particuliers dont l'originalité au regard du droit commun nécessite des dispositions législatives spécifiques.

La *deuxième phrase* concerne les conventions d'occupation temporaire du domaine public qui, comme leur nom l'indique, règlent l'occupation de biens

appartenant au domaine public. La disposition générale de maintien des contrats et conventions en cours les concerne *a priori*.

La difficulté est toutefois qu'en application de l'article 2, les biens du domaine public d'Aéroports de Paris sont déclassés. Il en résulte une situation juridique originale avec le maintien de conventions dont le régime juridique est spécifiquement lié à une caractéristique des biens qu'elles concernent, leur appartenance au domaine public, caractéristique qui a justement été perdue par ces biens.

Trois solutions étaient donc possibles : la remise en cause de ces conventions, leur requalification en contrats de droit de privé ou la préservation législative de leur régime spécifique. Conformément au choix général de recherche de la plus grande continuité, c'est cette dernière solution qui est proposée.

Celle-ci ne soulève pas, sur le principe, de difficultés particulières. La rédaction retenue, « *les conventions temporaires d'occupation du domaine public restent soumises jusqu'à leur terme au régime précédemment applicable* », est, en revanche, perfectible.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 17**).

Conformément à l'avis du rapporteur, elle a rejeté un amendement de M. François Asensi tendant à ce que ces conventions soient résiliées à l'entrée en vigueur de la présente loi si leur titulaire en formule la demande dans les douze mois qui suivent le changement de statut d'ADP.

La dernière phrase précise que « *la transformation en société anonyme n'affecte pas les actes administratifs pris par l'établissement public à l'égard des tiers* ». Là aussi, on comprend aisément qu'il ne va pas de soi qu'une société anonyme, bien que publique, et des tiers restent liés par des actes administratifs. Il convient donc de le préciser.

La Commission a *adopté* l'article 4 *ainsi modifié*.

Article 5

Statuts, capital initial et composition initiale du conseil d'administration de la nouvelle société et dispositions transitoires relatives à son fonctionnement

Cet article comprend diverses dispositions tendant à organiser, initialement ou à titre transitoire, le fonctionnement de la nouvelle société Aéroports de Paris.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à supprimer cet article.

Le **paragraphe I** de cet article dispose que les statuts initiaux de la société Aéroports de Paris seront fixés par un décret en Conseil d'Etat (décret dont la publication déclenchera le changement de forme juridique de l'entreprise conformément à l'article 16 du présent projet de loi) mais qu'ils seront ensuite modifiés dans les conditions de droit commun applicables aux sociétés anonymes, c'est-à-dire par l'assemblée générale. Il pose ensuite le principe d'une direction unitaire de la société qui sera confiée à un président-directeur général tout en permettant aux statuts de prévoir la désignation d'un directeur général distinct du président.

La Commission a examiné un amendement du rapporteur tendant à permettre au décret fixant les statuts initiaux de la société ADP d'organiser également les modalités transitoires de sa gestion. M. François Brottes ayant regretté que le Gouvernement n'ait pas jugé bon de traiter la question des dispositions transitoires dans le projet de loi initial, le président Patrick Ollier a salué la rigueur du travail du rapporteur. La Commission a *adopté* cet amendement (**amendement n° 18**).

Le **paragraphe II** prévoit que l'Etat détiendra l'intégralité du capital initial de la nouvelle société et organise, en renvoyant au droit commun des sociétés anonymes, l'approbation des comptes du dernier exercice de l'établissement public Aéroports de Paris afin de tenir compte de la transformation de forme juridique en cours d'exercice.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à préserver le caractère intégralement public du capital d'ADP après sa transformation en société anonyme, conformément à l'avis du rapporteur.

Le **paragraphe III** prévoit le maintien en fonction au sein du conseil d'administration de la société anonyme Aéroports de Paris des représentants élus des salariés au conseil d'administration de l'établissement public et ce jusqu'au terme normal de leur mandat.

A l'heure actuelle, en application de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le conseil d'administration de l'établissement public comprend un tiers de représentants élus des salariés et, au total, conformément à l'article R. 252-2 du code de l'aviation civile appliquant la loi du 26 juillet 1983, 21 membres soit, outre les sept représentants des salariés, sept représentants de l'Etat et sept personnalités qualifiées nommées par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile dont trois choisies parmi les élus de la région et des autres collectivités territoriales concernées.

L'intention est donc d'organiser la poursuite jusqu'à son terme du mandat des sept représentants des salariés compte tenu du fait qu'ils viennent d'être élus, les dernières élections étant intervenues le 3 juin 2004. Il est précisé que ces personnes restent en fonction « *dans les conditions prévues* » par la loi du 26 juillet 1983 ce qui signifie également que leur mandat pourrait être interrompu

avant son terme normal dans les hypothèses prévues par cette loi, tel le cas de fin de plein droit du mandat d'un représentant des salariés ne remplissant plus les conditions d'éligibilité, par exemple parce qu'il a quitté l'entreprise (article 24 de la loi du 26 juillet 1983).

Le projet de loi précise, en outre, que l'effectif total du conseil d'administration est maintenu, jusqu'au terme du mandat des représentants élus des salariés (soit juillet 2009), à 21 membres à raison de sept personnes au titre, respectivement, des représentants de l'Etat ou des autres actionnaires, des personnalités qualifiées et des représentants des salariés.

Le droit commun, c'est-à-dire la loi du 26 juillet 1983 qui prévoit un conseil d'administration de 18 membres dans les sociétés dont l'Etat détient plus de la moitié du capital social est donc écarté afin de préserver l'équilibre du conseil d'administration compte tenu du maintien de sept administrateurs représentant les salariés.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 19**).

Le **paragraphe IV** comprend trois alinéas.

Le *premier alinéa* prévoit, pour pourvoir d'éventuels sièges vacants d'administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires, l'application du droit commun des sociétés anonymes, c'est-à-dire de l'article L. 225-24 du code de commerce qui organise, dans cette hypothèse, la nomination provisoire par le conseil d'administration d'administrateurs.

L'article L. 251-1 du code de l'aviation civile dans la nouvelle rédaction qu'en propose l'article 6 du projet de loi prévoyant, de manière générale, de soumettre la société Aéroports de Paris aux dispositions applicables aux sociétés anonymes sauf disposition spécifique contraire, on pourrait s'interroger sur l'intérêt de cet alinéa.

Celui-ci vise, en fait, à éviter une interprétation tendant à faire primer sur l'application du code de commerce, l'application de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public qui est ambiguë quant aux conditions de désignation, à titre provisoire, d'administrateurs pourvoyant des sièges vacants au sein du conseil. Cette loi peut, en effet, être comprise comme nécessitant la désignation de ces administrateurs par l'assemblée générale, procédure qui est lourde.

Le *deuxième alinéa* du paragraphe IV de cet article dispose que le changement de forme juridique d'Aéroports de Paris n'affecte pas le mandat des commissaires aux comptes en cours à la date de ce changement.

Une telle disposition est nécessaire compte tenu de la contradiction potentielle entre, d'une part, l'article 4 du projet de loi prévoyant le maintien des

contrats en cours (ce que sont les mandats des commissaires aux comptes) et, d'autre part, son article 6 prévoyant, sauf disposition spécifique contraire, l'application du droit commun des sociétés commerciales qui impose des formalités particulières pour la désignation par une société anonyme de ses commissaires aux comptes.

On rappellera, pour mémoire, que ces dispositions prévoient leur désignation soit par l'assemblée générale constitutive (cas de la constitution d'une société avec appel public à l'épargne régi par l'article L. 225-7 du code de commerce), soit par les statuts (cas de la constitution d'une société sans appel public à l'épargne régi par l'article L. 225-18 du même code) soit, enfin, par l'assemblée générale sur proposition du conseil d'administration ou des actionnaires (cas d'une société existante régi par l'article L. 225-228 du même code).

Enfin, le *dernier alinéa* dispose que le premier alinéa de l'article L. 228-39 du code de commerce ne s'applique pas à la société Aéroports de Paris durant les exercices 2005 et 2006. Afin de protéger les épargnants, cet alinéa subordonne à de lourdes formalités (vérification de l'actif et du passif par les commissaires aux comptes) l'émission d'obligations par une société par actions n'ayant pas établi deux bilans régulièrement approuvés par les actionnaires. Or, Aéroports de Paris n'aura évidemment pas, en tant que société par actions, deux bilans régulièrement approuvés par ces actionnaires au cours des exercices 2005 et 2006, ceux-ci étant ses premiers exercices sous cette forme juridique.

La Commission a *adopté* l'article 5 *ainsi modifié*.

Article 6

(articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile)

Droit applicable à Aéroports de Paris, caractère public de l'entreprise, missions qui lui sont confiées et modalités d'exercice de la tutelle par l'Etat

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à supprimer cet article qui propose une nouvelle rédaction de trois articles du code de l'aviation civile.

Article L. 251-1 du code de l'aviation civile

Droit applicable à Aéroports de Paris

Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 251-1 du code de l'aviation civile dispose que « *L'aéroport de Paris est un établissement public doté de l'autonomie financière placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile* ».

Par coordination avec le changement de forme juridique de l'entreprise proposé par son article premier, le *premier alinéa* de la nouvelle rédaction de cet article proposée par projet de loi substitue à cette disposition une nouvelle

rédaction précisant que la société Aéroports de Paris est régie par le code de l'aviation civile, par les dispositions du titre Ier du présent projet de loi et, par les dispositions législatives non contraires applicables aux sociétés commerciales.

Le *second alinéa* dispose que la majorité du capital de la société Aéroports de Paris est détenue par l'Etat. Il interdit donc explicitement toute privatisation de cette entreprise.

Article L. 251-2 du code de l'aviation civile

Missions d'Aéroports de Paris

Les missions d'Aéroports de Paris sont aujourd'hui déterminées par l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile qui définit la spécialité de cet établissement public, spécialité en dehors de laquelle celui-ci n'a pas le droit d'intervenir.

Comme on le sait, ce principe de spécialité constitue une entrave majeure au développement des établissements publics agissant dans le champ concurrentiel qui ne peuvent valoriser leurs compétences en proposant de nouvelles offres commerciales lorsque celles-ci n'ont pas été explicitement prévues par le législateur. La rédaction actuelle de l'article L. 251-2 est, en outre, largement obsolète, par exemple, en prévoyant qu'ADP est chargé de « *guider la navigation aérienne* », ce qui est aujourd'hui clairement une compétence de l'Etat, ou en lui assignant des missions en matière de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire qui sont désormais régies, pour tous les exploitants d'aérodromes, par les dispositions de portée générale de l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement présenté par M. François Asensi maintenant la rédaction en vigueur de cet article codifié tout en permettant, en sus, l'élargissement des missions d'ADP.

Le *premier alinéa* de la nouvelle rédaction proposée pour cet article a donc pour premier objet d'élargir très largement le champ d'intervention de l'entreprise pour permettre son développement.

Sa première phrase maintient la mission aéroportuaire actuelle d'Aéroports de Paris qui est « *d'aménager, d'exploiter et de développer* » (termes repris à l'identique du droit en vigueur) certains aéroports. Alors que la rédaction actuelle du code dispose que cette mission concerne « *l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France* » et les « *installations annexes* », le projet de loi précise que les aérodromes concernés sont ceux de Paris-Charles de Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget et « *les aérodromes civils situés dans la région Ile-de-France dont la liste est fixée par décret* ». Cette apparente différence rédactionnelle n'emporte pas de modification du droit existant, les aérodromes constituant Aéroports de Paris étant déjà

déterminés par un décret pris sur le fondement de l'article L. 251-3 du code de l'aviation civile et constituant aujourd'hui l'article D. 251-1 du même code.

C'est la seconde phrase de cet alinéa qui élargit les missions d'Aéroports de Paris en disposant que la nouvelle société pourra « *exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts* ».

Sur le plan rédactionnel, on notera que la mention « *aéroportuaire ou non* », qui peut sembler curieuse de prime abord, vise à éviter une interprétation restrictive du champ d'intervention d'Aéroports de Paris, interprétation qui aurait reposé sur une lecture de la première phrase relative aux missions aéroportuaires de la société en Ile-de-France comme épuisant le champ de compétence dans le secteur aéroportuaire de la société. Tel n'est naturellement pas l'objectif puisqu'il convient naturellement de permettre à Aéroports de Paris de tirer profit de ses compétences aéroportuaires ailleurs qu'en Ile-de-France.

Sur le fond, il convient de préciser que l'Etat maîtrisera pleinement l'élargissement des missions d'Aéroports de Paris d'abord par la rédaction des statuts initiaux qui feront l'objet d'un décret en Conseil d'Etat (paragraphe I de l'article 5 du présent projet) puis par sa détention d'au moins la moitié du capital de la société donc, en principe, de la majorité des voix à l'assemblée des actionnaires, seule habilitée à modifier les statuts (article L. 225-96 du code de commerce).

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement présenté par M. François Asensi encadrant les conditions de diversification par ADP de ses activités.

Le *deuxième alinéa* de cet article codifié est issu de la commission des affaires économiques du Sénat. Il vise à poser des principes encadrant l'exercice par Aéroports de Paris de ces missions.

A l'exception d'un élément de sa deuxième phrase incontestablement normatif (la disposition qualifiant d'actes administratifs certains actes d'Aéroports de Paris) mais relative à une question qui revient au cinquième alinéa du même article et qui peut donc être opportunément déplacée, la rédaction de cet alinéa se caractérise par un extrême niveau de généralité qui évoque notamment, dans sa première phrase, la fourniture d'un service aéroportuaire « *adapté aux besoins* » (que nul ne définit) de ses utilisateurs « *à des standards de qualité, de régularité et de continuité appropriés* » (à quoi ?) et, dans sa dernière phrase, une mission générale de « *coordination* » des « *différents intervenants* » destinée à « *garantir le meilleur fonctionnement du service* ». On est là dans la pétition de principe dépourvue de valeur normative ou, pire encore, dans le flou juridique.

La Commission a examiné un amendement du rapporteur tendant à supprimer cet alinéa compte tenu de son manque de portée normative. M. François Brottes a souligné que le fait que le Gouvernement n'ait pas fait valoir au Sénat les dispositions de l'article 41 de la Constitution, récemment utilisé à l'Assemblée

nationale lors de la discussion du projet de loi de régulation postale à l'encontre d'amendements de l'opposition, illustre l'utilisation politique de cette procédure. Le président Ollier a estimé, au contraire, que l'amendement du rapporteur participait de la même logique que l'attitude du Gouvernement dans le débat sur le projet de loi de régulation postale. La Commission a *adopté* cet amendement (**amendement n° 20**).

Les alinéas suivants, sensiblement réorganisés par le Sénat, précisent le contenu du cahier des charges d'Aéroports de Paris qui fixe les conditions dans lesquelles celle-ci assure les services publics qui lui sont confiés.

Le *troisième alinéa* définit ainsi la procédure d'approbation de ce cahier des charges (par un décret en Conseil d'Etat) et son contenu général qui est de fixer les conditions dans lesquelles Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes franciliens et exécute ses missions de police administrative. Il est précisé que l'exécution de ces missions de police administrative se fait sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, c'est-à-dire, conformément à l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, du préfet territorialement compétent.

On notera que cette disposition de portée générale reprend de fait des missions de police qui sont énumérées dans la rédaction actuelle de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile qui détermine la mission d'Aéroports de Paris.

Le *quatrième alinéa* ouvre une liste d'éléments complémentaires contenus dans le cahier des charges qui constitue les cinq alinéas suivants.

Le *cinquième alinéa* prévoit ainsi que le cahier des charges précisera les modalités de la répartition des transporteurs aériens entre les différents aérodromes et entre les aérogares d'un même aérodrome. Le Sénat a complété cet alinéa pour préciser que cette répartition devrait être réalisée « *conformément au deuxième alinéa* » qu'il a ajouté au présent article c'est-à-dire « *de manière transparente et non discriminatoire* » par des « *décisions constituant des actes administratifs* ». Plutôt que de procéder à ce renvoi, il serait plus simple de faire figurer directement dans le présent alinéa ceux de ces éléments qui sont pertinents.

Le *sixième alinéa* prévoit que le cahier des charges déterminera également les modalités « *du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurée par l'Etat* ». Il s'agit, là aussi, de reprendre un élément figurant actuellement dans l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile tout en le modernisant puisque la rédaction actuelle charge Aéroports de Paris de « *guider la navigation* » aérienne, mission en pratique exercée par les services de l'Etat avec le concours d'Aéroports de Paris (notamment par la mise à disposition de certains de ses équipements).

La Commission a *rejeté* un amendement présenté par M. François Asensi tendant à supprimer cet alinéa.

Dans la rédaction initiale du Gouvernement, l'alinéa suivant disposait que le cahier des charges déterminait également « *les modalités du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public et les conditions de l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de celle-ci* ». Le Sénat a dédoublé et modifié cet alinéa pour aboutir à un résultat qui n'est malheureusement pas très heureux.

Le *septième alinéa* du texte transmis par le Sénat prévoit ainsi désormais que le cahier des charges détermine les modalités du « *contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à Aéroports de Paris au titre du deuxième alinéa* ». Comme on l'a rappelé, ce deuxième alinéa n'est pas celui dont la portée normative est la plus nette. En tout état de cause, la rédaction sénatoriale a surtout l'inconvénient majeur de restreindre à cet alinéa le champ des obligations contrôlées par l'Etat ce qui exclut notamment tout ce qui relève des missions de police administrative.

Le *huitième alinéa* proposé par le Sénat reprend la deuxième partie de la rédaction initiale du Gouvernement en prévoyant que le cahier des charges détermine également les modalités de « *l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières d'Aéroports de Paris* ».

L'inconvénient du dédoublement d'alinéa opéré est de supprimer le lien, il est vrai simplement implicite dans la rédaction initiale du Gouvernement, entre cet accès aux données comptables et financières et le contrôle de l'exécution par Aéroports de Paris de ses missions de service public. Or, il est clair que c'est bien cette fin spécifique qui devrait être visée ici, des agents de l'Etat, par exemple l'administration fiscale, ayant vocation à conserver, selon les conditions de droit commun et indépendamment du cahier des charges, un accès aux données comptables et financières d'Aéroports de Paris.

Il est donc préférable de revenir à la rédaction initiale du Gouvernement tout en précisant plus explicitement que l'accès aux données comptables et financières est lié au contrôle de l'exécution des missions de service public.

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur tendant à élargir le champ du contrôle exercé par l'Etat sur la société ADP selon une rédaction proche de celle du projet initial (**amendement n° 21**).

Le *neuvième alinéa* permet au cahier des charges d'organiser « *l'accès de l'Etat, de ses établissements publics et des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire pour l'exercice de leurs missions et de leur pouvoir de contrôle sur Aéroports de Paris* ». Cette rédaction est perfectible, d'une part, dans la mesure où l'Etat ou ses établissements publics n'accèdent à des lieux que par l'intermédiaire de leurs agents et, d'autre part, parce que le contrôle sur Aéroports de Paris fait à l'évidence partie des missions des personnes qui l'exercent.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 22**).

Le *dixième alinéa* habilite le cahier des charges à instituer un contrôle de l'Etat sur les contrats par lesquels Aéroports de Paris confie, le cas échéant, à des tiers l'exécution de missions de service public aéroportuaire ou de police administrative.

La Commission a *adopté* un amendement de coordination du rapporteur (**amendement n° 23**).

Enfin, le *onzième alinéa* prévoit que le cahier des charges détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement à ses obligations, le *dernier alinéa* précisant le montant maximal des sanctions pécuniaires (0,1 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos et 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation).

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à ce qu'en cas de manquement grave d'ADP à ses obligations, un décret en Conseil d'Etat puisse mettre fin à ses missions de service public.

Article L. 251-3 du code de l'aviation civile

**Contrôle par l'Etat de la disponibilité des biens nécessaires
à l'exécution du service public aéroportuaire**

Le domaine public est inaliénable. Les biens qui en font partie ne peuvent donc être vendus et, par extension, l'inaliénabilité interdit également en principe la constitution sur ces biens de droits réels qui constitueraient des démembrements de la propriété publique comme l'a rappelé le Conseil d'Etat dans l'arrêt du 6 mai 1985 « *Association Eurolat-Crédit Foncier de France* », arrêt qui précise, en outre, que cette protection couvre également les biens auxquels la collectivité publique envisage de donner une affectation d'utilité publique alors même qu'ils ne remplissent pas encore les conditions de la domanialité publique.

Il en résulte d'ailleurs des difficultés pour les personnes publiques désireuses de valoriser leur domaine public qui ne peuvent garantir aux occupants privatifs de celui-ci les mêmes droits que sur un bien ordinaire. Ces difficultés, qui ont conduit à la recherche de solutions juridiques complexes comme le bail emphytéotique administratif créé en 1988 ou le régime des occupations temporaires constitutives de droits réels établi en 1994, constituent d'ailleurs, on l'a rappelé, l'une des raisons justifiant le déclassement des biens du domaine public d'Aéroports de Paris.

Ce régime juridique a toutefois le mérite essentiel de garantir la disponibilité des biens concernés pour le service public auquel ils sont affectés. Le déclassement des biens du domaine public d'Aéroports de Paris qui leur fait perdre cette protection pourrait donc être de nature à permettre la remise en cause

progressive des conditions d'exécution des missions de service public de l'entreprise. Cela n'est évidemment pas acceptable et c'est pourquoi le présent article codifié vise à substituer à la protection issue d'une domanialité publique un régime juridique plus souple mais d'effet équivalent.

Comme le précise son *premier alinéa*, sont concernés les ouvrages ou terrains « *appartenant à Aéroports de Paris et situés dans le domaine aéroportuaire* ».

Le champ couvert correspond donc assez étroitement à celui qui résulterait du maintien du régime de la domanialité publique. Comme on l'a rappelé, les deux critères de celle-ci sont, en l'état de la jurisprudence, l'appartenance au patrimoine d'une personne publique (donc, en l'état, la propriété par l'établissement public Aéroports de Paris) et le fait d'être situé dans l'enceinte d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique qui conduit le juge à considérer le bien comme affecté au service public aéroportuaire. Ces deux critères sont donc repris à l'identique sous réserve bien entendu que c'est désormais la propriété par Aéroports de Paris, indépendamment de sa forme juridique, qui commande la protection des biens.

Une condition supplémentaire est toutefois posée qui est que les biens concernés doivent être nécessaires « *à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci* ». Cette précision correspond là encore au droit de la domanialité publique qui concerne des biens affectés à un service public ou susceptibles de l'être selon la théorie dite de la domanialité publique virtuelle développée dans l'arrêt du 6 mai 1985 « *Association Eurolat-Crédit Foncier de France* » précédemment évoqué. Elle constitue toutefois un assouplissement de la pratique jurisprudentielle tendant à déduire systématiquement l'affectation au service public de la présence au sein d'une enceinte aéroportuaire. La formule retenue suppose donc une analyse plus fine de la situation, conforme à l'objectif recherché de garantie de l'exécution du service public.

Pour un bien remplissant ces conditions, le présent alinéa prévoit que l'Etat s'oppose à « *sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement* » des missions de service public.

Comme l'a très justement rappelé dans son rapport le sénateur Le Grand, cette disposition n'ouvre pas une faculté à l'Etat mais lui crée une obligation. L'Etat ne pourrait légalement accepter la réalisation d'une opération visée par le présent article et portant sur un bien rentrant dans son champ. C'est d'ailleurs en cela que le présent article présente un intérêt puisque, l'Etat conservant aux termes de la loi le contrôle de la société Aéroports de Paris, il lui serait évidemment

toujours loisible sans base légale de s'opposer, en tant qu'actionnaire majoritaire, à toute opération de celle-ci qu'il juge inopportune.

On notera qu'un second élément de souplesse est apporté par rapport à la protection qui résulterait de l'application du régime de la domanialité publique grâce à la possibilité de subordonner une opération à des conditions permettant de l'autoriser.

Très similaire au dispositif mis en place par l'article 22 de la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier pour protéger, pour les mêmes raisons, les biens déclassés de La Poste, le présent article codifié apporte donc toutes les garanties quant à la préservation des conditions matérielles d'exécution par Aéroports de Paris de ses missions de service public.

Son *second alinéa* dispose que le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application de ce mécanisme et notamment les catégories de biens en cause.

Le *troisième alinéa* sanctionne le respect du dispositif en prévoyant la nullité de toute cession, apport ou création de sûreté réalisés sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.

Enfin, le *dernier alinéa* complète la protection des biens concernés en interdisant qu'ils fassent l'objet d'une saisie ou de baux commerciaux, ceux-ci pouvant emporter la constitution de droits réels. Il s'agit là encore de les faire bénéficier de la même protection que les biens du domaine public. Ceux-ci sont, en effet, insaisissables comme tous les biens appartenant à des personnes publiques. Ils ne peuvent, en outre, faire l'objet de baux commerciaux, ceux-ci reposant sur un droit au renouvellement (article L. 145-8 du code de commerce) ou, à défaut, donnent droit à une indemnité dite d'éviction (article L. 145-14 du même code) alors que l'occupant contractuel du domaine public n'a pas de droit acquis à obtenir le renouvellement de son contrat, ni droit à indemnité en cas de non-renouvellement (Conseil d'Etat, 1^{er} avril 1992, Lehureau) et que la personne publique contractante peut, à tout moment, pour des motifs d'intérêt général mettre fin aux contrats d'occupation du domaine public (Conseil d'Etat, 8 novembre 1972, SNCF).

La Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à préciser les ouvrages et terrains concernés par le présent article codifié.

Elle a ensuite *adopté* l'article 6 *ainsi modifié*.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS REGIONAUX

Article 7

Conditions de cession d'une concession aéroportuaire relative à un grand aéroport régional ou ultramarin

Cet article prévoit la possibilité de céder avant échéance la concession détenue par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) gestionnaires des grands aéroports régionaux et ultramarins, à une société aéroportuaire dont elles seraient parties.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi tendant à supprimer cet article.

Le **premier paragraphe** de cet article en précise le champ d'application.

Celui-ci concerne les grands aéroports régionaux et ultramarins qui sont les aérodromes civils d'intérêt national ou international, dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie et qui sont énumérés par un décret en Conseil d'Etat.

La mention des CCI concessionnaires exclut donc de cette liste l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Celui-ci est en effet un établissement public de droit international ayant son siège en France. Régi par la Convention franco-suisse de 1949, c'est le seul aéroport parfaitement binational au monde. Située entièrement sur le territoire français, la plate-forme comporte une zone douanière suisse, reliée à Bâle par une route douanière.

Selon les informations communiquées par le Gouvernement à votre rapporteur, la liste déterminée par ce décret devrait comprendre douze aéroports sur les cent vingt aéroports gérés par les CCI, seules ou en partenariat : Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Strasbourg, ainsi que ceux de Cayenne, Fort-de-France, Saint Denis la Réunion, et Pointe-à-Pitre.

Viennent s'ajouter à cette liste des plateformes de taille moins importante, mais dont l'exploitation est indissociable des premières (Aix les Milles, Cannes-Mandelieu, Saint-Nazaire-Montoir).

A l'heure actuelle, cette liste n'est pas définitive, puisque le décret n'est pas encore paru.

Il s'agit donc d'aéroports qui constituent des points d'entrée sur le territoire national, représentent des pôles d'échanges (hubs), assurent une desserte européenne voire mondiale, ou garantissent la continuité territoriale. Ils jouent

ainsi un rôle véritablement stratégique, à la différence des aéroports à vocation purement régionale et locale, concernés par l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dont les deux premiers paragraphes permettent le transfert de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat à la date de publication de ladite loi, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures, au plus tard, le 1er janvier 2007.

Ce critère justifie l'absence sur cette liste de l'aéroport de Lille, qui ne joue pas un rôle structurant pour la desserte du territoire, du fait de la concurrence du TGV, ou celle de Beauvais, pourtant fréquenté par plus d'un million de passagers, mais trop proche de Paris.

De futures plates-formes entreraient dans le champ d'application de cet article uniquement dans la mesure où elles s'intégreraient à l'un des grands aéroports régionaux concédés à une CCI.

Toute autre modification de la liste, pour y inclure un aéroport dont la gestion est déjà concédée à une CCI, ou le deviendrait, nécessiterait un nouveau décret.

La Commission a examiné un amendement de M. Gérard Dubrac tendant à préciser dans la loi la liste des aérodromes concernés par cet article. M. Jérôme Rivière a en effet estimé opportun pour le législateur de définir précisément le champ d'application de cette loi. Le rapporteur ayant indiqué que la liste proposée par l'auteur de l'amendement était incomplète et que cette définition relevait par nature du domaine réglementaire, le président Patrick Ollier a suggéré à l'auteur de cet amendement de le retirer. L'amendement a donc été *retiré*.

Le **paragraphe II** de cet article permet le transfert de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu majoritairement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée.

La première phrase du *premier alinéa* de ce paragraphe dispose que « *l'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession aéroportuaire à une société* ». Ne peut être autorisé que ce qui a été demandé. Le texte du projet de loi prévoit ainsi implicitement un droit d'initiative des CCI pour la mise en œuvre de la cession de la concession. Ce point a été confirmé par M. Gilles de Robien, Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, en séance publique au Sénat lors de la discussion du projet de loi en première lecture.

Votre rapporteur estime souhaitable de consacrer cette précision, en insérant au début du II de l'article 7 la mention : « A la demande de chaque Chambre de Commerce et d'Industrie concernée, ».

La Commission a examiné six amendements identiques : ceux de MM. François-Michel Gonnot, rapporteur, Serge Poignant, Gérard Dubrac, Jean-Sébastien Vialatte, Jérôme Rivière et celui de M. François Sauvadet, rectifié. Ces amendements tendaient à réserver à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) titulaire d'une concession aéroportuaire l'initiative du transfert de la concession. Mme Odile Saugues a demandé au rapporteur ce qu'il adviendrait d'une concession si la chambre concernée n'en demandait pas la cession : le rapporteur lui a répondu que cette concession conserverait son régime actuel, jusqu'à l'échéance de la concession. Après avoir émis certaines réserves sur la rédaction de ces amendements, M. François Brottes s'est déclaré favorable, sur le fond, à leur dispositif. Ces amendements ont ensuite été *adoptés* par la Commission (**amendements n^{os} 24 et 5**).

En tout état de cause, la décision reste du ressort de l'autorité administrative, puisque si « *l'autorité administrative peut autoriser la cession* », elle n'y est aucunement tenue. L'Etat garde ainsi, de fait, le contrôle de la composition du capital de la nouvelle société.

En réponse aux inquiétudes manifestées par plusieurs CCI, qui craignent de ne pouvoir conserver leur concession jusqu'à échéance du contrat, votre rapporteur tient à rappeler la définition classique de la concession posée par le commissaire du gouvernement Chardenet sous l'arrêt du Conseil d'Etat « Gaz de Bordeaux » de 1916 : « la concession est le contrat qui charge un particulier ou une société d'exécuter un ouvrage public ou d'assumer un service public, à ses frais, avec ou sans subvention, avec ou sans garantie d'intérêt, et que l'on rémunère en lui confiant l'exploitation de l'ouvrage public ou l'exécution du service public avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers de l'ouvrage ou sur ceux qui bénéficient du service public ».

Le caractère conventionnel de ces contrats de concession constitue un élément essentiel de cette définition. L'accord nécessaire des parties n'est pas remis en cause ici.

Il convient de noter que la rédaction actuelle évoque la « *cession* » de la concession aéroportuaire des CCI à une nouvelle société.

La cession de la concession peut s'effectuer selon différentes modalités, dont celle de l'apport, qui semble de l'avis général la plus adéquate ici. En effet, elle emporte plusieurs avantages pour les CCI précédemment concessionnaires, comme

- la possibilité d'obtenir le régime de faveur en cas de plus-values qui seraient générées lors de cette opération ;
- le transfert des dettes automatiques (quel que soit le cahier des charges applicable) ;
- plus de souplesse sur l'accord de tous les créanciers requis ;

- la garantie des emprunts existants ;
- les transferts des déficits possibles vers la S.A.

Votre rapporteur estime donc préférable de remplacer le mot « cession » par le mot « apport ».

La Commission a examiné cinq amendements identiques, de MM. François-Michel Gonnot, rapporteur, Serge Poignant, Gérard Dubrac, Jean-Sébastien Vialatte et François Sauvadet. Ces amendements tendaient à substituer au mot « cession » le mot « apport », puisque de l'avis général l'apport était en l'occurrence la modalité de cession la plus adéquate. Ces amendements ont été *adoptés* par la Commission (**amendement n° 25**).

Rappelons que la cession de la concession est une faculté ouverte à chaque CCI concessionnaire. Dans l'hypothèse où une CCI ne souhaiterait pas cette cession, et la prolongation de la concession, le contrat actuel irait jusqu'à son terme, et les dispositions de la loi Sapin du 29 janvier 1993 s'appliqueraient pour la mise en concurrence du contrat de concession à l'occasion de son renouvellement.

Dans sa rédaction actuelle, le projet de loi prévoit que le capital initial de la nouvelle société aéroportuaire « *est détenu majoritairement par des personnes publiques* ».

Sans préjuger de l'évolution ultérieure du capital des nouvelles sociétés aéroportuaires, votre rapporteur croit utile de préciser, conformément aux déclarations du Ministre de l'Équipement et des Transports lors de la discussion en séance publique au Sénat, que le capital initial des sociétés sera entièrement public.

Il s'agit ainsi de reconnaître « la bonne qualité de l'exploitation aéroportuaire réalisée jusqu'à présent par les chambres de commerce et d'industrie » et « d'éviter toute rupture susceptible d'être préjudiciable au fonctionnement de ces plateformes, grâce à une « transition souple et progressive s'appuyant sur les équipes en place ».

La Commission a examiné quatre amendements identiques de MM. François-Michel Gonnot, rapporteur, Serge Poignant, Gérard Dubrac et François Sauvadet. Ces amendements tendaient à préciser que le capital initial des sociétés aéroportuaires était entièrement public. Ces amendements ont été *adoptés* par la Commission (**amendement n° 26**).

Puis la Commission a *rejeté* un amendement de M. Gérard Dubrac tendant à reconnaître aux chambres de commerce et d'industrie et aux collectivités territoriales un droit de préemption en cas d'ouverture du capital des sociétés aéroportuaires par l'État. Le rapporteur s'est déclaré défavorable à cet amendement, dans la mesure où les éventuels désengagements de l'État seraient

nécessairement négociés avec les autres actionnaires de ces sociétés, c'est-à-dire avec les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités territoriales.

Accorder aux CCI une minorité de blocage ne serait pas, en l'état actuel, une bonne solution.

Parmi les personnes publiques majoritaires au capital initial de la société, les CCI ont pourtant exprimé le souhait de disposer d'une minorité de blocage, en contrepartie de l'apport de la concession, sous forme de 34 % du capital de la société.

Une telle disposition pourrait être contraire au principe d'égalité, dans la mesure où toutes les concessions n'arrivent pas à échéance en même temps. Leur apport ne peut donc pas avoir la même valeur. Le tableau présenté dans l'introduction générale de ce rapport rappelle les différentes dates d'échéance des concessions.

Il semble à votre rapporteur que les intérêts des CCI sont déjà pleinement garantis par l'initiative qui leur est confiée pour la constitution d'une nouvelle société et l'apport éventuel de la concession, ainsi que par la prolongation de la concession qui aurait lieu alors.

Il importe également de faire toute leur place aux collectivités territoriales intéressées à la gestion de ces aéroports. Cette ouverture est l'une des grandes innovations de cet article. Les collectivités doivent dialoguer avec les CCI.

Compte tenu de l'ampleur des investissements nécessaires pour certains aéroports dans les prochaines années, il faudra ouvrir la gestion de ces derniers aux investisseurs privés, qui ne s'engageront pas sans visibilité ni perspectives suffisantes. Il est possible de demander aux investisseurs désireux de participer à la société de faire des propositions et de présenter des garanties sur les règles de gouvernance de la société et la place des CCI.

Enfin, le gouvernement s'est engagé à travailler, d'ici au débat en séance publique, avec les CCI à la constitution de pactes d'actionnaires associant également les collectivités territoriales.

Une telle formule présente une souplesse permettant de tenir compte de la diversité des situations locales. Elle semble donc préférable à une disposition législative identique pour tous.

La Commission a examiné quatre amendements identiques de MM. Serge Poignant, Gérard Dubrac, François Sauvadet et Jean-Sébastien Vialatte, tendant à réserver aux chambres de commerce et d'industrie une minorité de blocage de 34 % dans le capital des sociétés aéroportuaires après la prolongation de la concession. M. Dominique Tian a souligné que les sociétés aéroportuaires françaises risquaient de voir entrer dans leur capital des sociétés étrangères. Il a estimé qu'il serait dommageable pour des acteurs essentiels de l'aménagement du

territoire d'être contrôlés par des sociétés publiques étrangères : aussi s'est-il déclaré favorable à une minorité de blocage des chambres de commerce et d'industrie. M. Robert Lecou a déclaré partager ce point de vue. M. Jérôme Rivière a ajouté que ces amendements présentaient l'avantage d'offrir aux gestionnaires des aéroports une certaine stabilité financière. Il a estimé en outre que cette règle favorisait les bons gestionnaires d'aéroports, dans la mesure où les mauvais se trouveraient obligés d'ouvrir leur capital, au risque de perdre leur minorité de blocage. M. Eric Diard a ensuite souligné l'importance du risque de prise de contrôle des aéroports français par des sociétés étrangères et a salué la qualité de la gestion des aéroports régionaux par les chambres de commerce et d'industrie.

En réponse aux différents intervenants, le rapporteur a indiqué avoir compris l'importance de cet enjeu. Il a rappelé que la qualité de la gestion des aéroports par les CCI, opérateurs historiques, était reconnue par tous, et que l'initiative qui leur était laissée pour demander le transfert de la concession aéroportuaire à une nouvelle société traduisait cette reconnaissance. Il a également rappelé que les CCI pourraient profiter de la possibilité de prolongation de la concession offerte par la loi. Enfin, il a souligné un autre apport essentiel du projet de loi, à savoir la nouvelle place faite aux collectivités territoriales.

Puis le rapporteur a fait observer la diversité de la situation des grands aéroports régionaux français, quant à leur valorisation économique dans le cadre d'une opération de constitution d'une société anonyme. Il a noté que si certaines chambres de commerce faisaient la démonstration d'une très grande vigueur dans la gestion de leurs aéroports, d'autres développaient des stratégies moins ambitieuses. Il a rappelé également que la durée restant à courir pour les concessions était très variable, allant de quelques mois à douze ans, et que cela avait un impact direct sur leur valeur économique, puisque l'arrivée à échéance des concessions s'accompagnait de la disparition de tout droit à revendiquer quelque actif que ce soit, le principe même de la concession reposant sur un amortissement des investissements via les flux de revenu produits par l'exploitation. En outre, il a indiqué que, d'une région à l'autre, la participation des collectivités territoriales pourrait prendre des formes et des degrés très différents. En conséquence, il a soutenu l'idée que la minorité de blocage que le groupe d'amendements voudrait voir reconnaître aux chambres de commerce, aurait plutôt vocation à être portée par un pacte d'actionnaires regroupant les chambres de commerce, les collectivités territoriales et éventuellement l'Etat, selon des proportions variables en fonction des situations locales. Il a ajouté que les réflexions en cours au sein du Gouvernement tendraient plutôt à attribuer une part de l'ordre de 25 % aux chambres de commerce, au sein d'un pacte d'actionnaires, pacte qui s'appuierait au total sur une part d'au moins 40 % du capital.

Il a rapproché la préoccupation relative à la minorité de blocage d'une autre préoccupation exprimée dans des amendements portant sur la suite du texte, et concernant la mise en place d'une période transitoire d'au moins dix années

avant le basculement dans le nouveau régime de société anonyme. Il a estimé en effet qu'une telle garantie pourrait être plus utilement portée par un accord au sein du pacte d'actionnaires précédemment décrit.

Il a indiqué que des négociations entre le Gouvernement et les chambres de commerce étaient en cours s'agissant de cette stratégie de garantie portée par un pacte d'actionnaires, et a proposé que les amendements attribuant la minorité de blocage aux chambres de commerce et ceux instituant une longue période transitoire soient retirés, afin d'exprimer un encouragement aux négociations en cours. Si d'aventure aucun accord n'intervenait d'ici la réunion de la commission en application de l'article 88 du règlement, le rapporteur exprimerait alors un avis favorable à des amendements qui seraient présentés à nouveau.

Le président Patrick Ollier a apporté son soutien à cette proposition, faisant observer que si les amendements en question n'étaient pas retirés, et s'ils étaient rejetés par la commission, ils ne pourraient plus être présentés à nouveau lors de la réunion en vertu de l'article 88 du règlement. Il a donc demandé leur retrait.

M. Serge Poignant a observé que les explications du rapporteur démontraient une implication dans le dossier qui était tout à son honneur, et s'est rallié à la suggestion proposée en retirant son amendement.

M. Jean Dionis du Séjour a approuvé la double nécessité d'une part, de porter la question de la minorité de blocage au niveau du groupe des actionnaires publics, et d'autre part, de tenir compte de ce que la réalité locale pouvait faire émerger au sein de ce groupe d'actionnaires publics des acteurs très différents selon les aéroports concernés, et a retiré en conséquence l'amendement de M. François Sauvadet, en son nom.

M. Philippe Feneuil s'est déclaré convaincu par l'argument relatif à l'évolution de la valeur économique de la concession en fonction du temps restant à courir jusqu'à son terme, et a simplement souhaité que cette valorisation fût appréciée de manière uniforme d'un aéroport à l'autre.

M. Dominique Tian a remercié le rapporteur d'avoir ainsi repris à son compte l'inquiétude exprimée à travers cette série d'amendements, et a apporté son soutien à la stratégie proposée.

M. Jérôme Rivière a insisté sur l'importance de mettre en place une période transitoire, évoquant le retour en arrière qu'avaient opéré les Pays-Bas quant au projet de privatiser l'aéroport d'Amsterdam, puis a approuvé le retrait des amendements.

Les quatre amendements identiques ont ainsi été *retirés*.

Les mêmes considérations conduisent votre rapporteur à estimer qu'il n'est pas souhaitable de prévoir que le capital de ces nouvelles sociétés restera durablement public.

Une telle disposition risquerait par ailleurs d'être contraire au droit communautaire. Si les concessions ne sont pas définies par le Traité, elles n'échappent pas pour autant à ses principes et à ses règles. Dans sa communication interprétative sur les concessions en droit communautaire, parue au JOCE du 29 avril 2000, la Commission a rappelé que le principe d'égalité de traitement exigeait « en tout état de cause que le choix des candidats se fasse de manière objective » et qu'il convenait de « considérer comme contraires aux règles précitées du traité et au principe d'égalité de traitement des dispositions réservant des contrats publics aux seules sociétés dans lesquelles l'Etat ou le secteur public détient, de façon directe ou indirecte, une participation majoritaire ou totale ».

D'autre part, et ce n'est pas le moins important, l'Etat dispose de nombreux instruments de contrôle. En premier lieu, le système choisi est celui de concessions à durée limitée, même si cette durée est importante ; les terrains restent dans le domaine public ; un nouveau cahier des charges type approuvé par décret en Conseil d'Etat fixera les conditions dans lesquelles les nouvelles sociétés assureront les services publics liés à l'exploitation des aéroports. La régulation économique de ces aéroports reste sous le contrôle de l'Etat, dans le cadre des nouveaux contrats pluriannuels prévus à l'article 8, fixant les conditions d'évolution des tarifs des redevances. Enfin, comme votre rapporteur l'a déjà indiqué, l'Etat n'est pas tenu d'autoriser la cession de la concession s'il désapprouve la composition de la nouvelle société.

La Commission, conformément à l'avis du rapporteur, a *rejeté* un amendement présenté par M. François Asensi visant à maintenir majoritaire le capital public dans les sociétés gestionnaires des grands aéroports régionaux.

Puis, la Commission a examiné quatre amendements identiques de MM. Serge Poignant, Gérard Dubrac, Jean-Sébastien Vialatte et François Sauvadet, visant à préciser que, pendant une période transitoire de dix ans, le capital de chaque société aéroportuaire serait majoritairement détenu par des personnes publiques.

Le rapporteur a suggéré de retirer ces amendements par cohérence, compte tenu des explications déjà apportées lors de la discussion des amendements relatifs à l'attribution d'une minorité de blocage aux CCI au sein des sociétés aéroportuaires.

M. Serge Poignant a accepté cette proposition, après avoir reçu l'assurance que la période de mise à disposition des agents publics visés au paragraphe III de cet article s'étendait toujours sur dix ans.

Mme Odile Saugues a regretté que ces amendements ne fassent pas référence aux collectivités locales, dont la présence et les contributions financières ont pourtant été importantes, notamment dans certains cas où il a fallu renflouer les comptes dégradés par des gestions inefficaces.

Ces amendements ont alors été *retirés* par leurs auteurs.

La Commission a ensuite examiné un amendement de M. Gérard Dubrac visant à substituer l'application d'un régime de licence à celui de la concession de service public pour l'ouverture majoritaire du capital des sociétés aéroportuaires.

M. Jérôme Rivière a regretté que la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ait préféré le régime de la concession à celui de la licence s'agissant des aéroports régionaux d'intérêt national. Il a observé qu'un tel système permettait à la DGAC de rester impliquée dans la gestion de ces sociétés, jugeant qu'une telle situation correspondait sans doute à une mauvaise habitude française. Il a estimé qu'il aurait été possible d'être plus ambitieux, à l'occasion de la création des sociétés aéroportuaires, et a rappelé que l'amendement permettrait, lorsque les capitaux privés deviendraient majoritaires au sein d'une société, de réexaminer en assemblée générale le système des licences. L'amendement a été *retiré*.

Il est déjà possible de prévoir différents scénarios selon les aéroports.

Certains resteront très certainement publics, comme celui de Cayenne.

Parmi ceux qui attireront des capitaux privés, les situations sont également variables. L'aéroport de Nice où peu d'investissements sont actuellement nécessaires, se caractérise par une forte valeur. A Lyon, où il est question de réaliser un nouveau doublet de pistes, les besoins en investissements seront considérables : le retrait de l'Etat devrait permettre l'entrée des investisseurs. Le cas de ces aéroports est encore très différent de celui d'ADP, dont on peut estimer la valeur à 3 milliards euros, contre 50 millions euros en moyenne pour un aéroport régional.

Dans la droite ligne de la poursuite de la décentralisation, le projet de loi s'inscrit dans la continuité de la loi sur les communautés aéroportuaires et de la loi relative aux responsabilités et aux libertés locales. La deuxième phrase du premier alinéa du présent paragraphe permet en effet une meilleure association des collectivités territoriales à la gestion des aéroports, grâce à leur entrée au capital des nouvelles sociétés.

C'est là l'une des nouveautés importantes du titre II de ce texte. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, qui précisent les modalités de l'intervention économique des collectivités territoriales, et particulièrement leur participation au capital de sociétés, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent prendre des participations dans cette société.

La troisième phrase du paragraphe II de l'article 7 prévoit qu' « un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant, la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder quarante ans ».

L'indication de ce délai de quarante ans résulte d'une modification au texte initial apportée par les sénateurs. La durée maximale de la prolongation de la concession était fixée à l'origine à vingt ans.

Il s'agit d'une exception à l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. En vertu des deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de ladite loi, une délégation de service public ne peut être prolongée que pour des motifs d'intérêt général, et cette prolongation ne peut alors excéder un an, ou lorsque le délégant exige des investissements matériels non prévus au contrat initial et qui modifient l'économie générale du contrat. Cette exception est prévue par le troisième alinéa du paragraphe II de cet article.

Toutefois, ce plafond de quarante ans reste conforme au droit communautaire. La communication interprétative de la Commission sur les concessions en droit communautaire, parue au JOCE du 29 avril 2004 rappelle que « le principe de proportionnalité est reconnu par une jurisprudence constante de la Cour comme faisant partie des principes généraux du droit communautaire », et qu'il s'impose aux autorités nationales dans l'application du droit communautaire, même lorsqu'elles disposent d'une large marge communautaire.

Ce principe de proportionnalité exige ainsi de « concilier concurrence et équilibre financier ; la durée de la concession doit donc être fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est raisonnable pour assurer l'amortissement des investissements et une rémunération raisonnable des capitaux investis, tout en maintenant un risque inhérent à l'exploitation pour le concessionnaire ».

Compte tenu des investissements importants auxquels les grands aéroports régionaux devront faire face sans la garantie de l'Etat, il importe de permettre un amortissement satisfaisant de ces investissements. Il y a trente ans, l'investissement moyen par passager était d'un euro. Il était compris entre trois et cinq euros ces cinq dernières années, et devrait se situer entre cinq et dix euros en moyenne pendant les cinq prochaines années.

A cet égard, votre rapporteur estime que le doublement de la durée de la prolongation possible de la concession, de vingt à quarante ans, relève de la sagesse, d'autant plus qu'il rapproche la situation des aéroports français de leurs concurrents européens.

Il convient d'observer qu'il s'agit d'un plafond, et non d'une règle uniforme. La logique est la même que pour la composition du capital, qui n'est pas détaillée ici : il s'agit de pouvoir s'adapter au cas par cas aux besoins de

financement des aéroports. La prolongation de la concession devra être proportionnelle à l'ampleur de ces investissements.

La troisième phrase du paragraphe II de cet article prévoit qu'un avenant au contrat de concession devra le mettre en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret en Conseil d'Etat qui fixera par ailleurs la liste des grands aéroports régionaux.

D'après les informations obtenues par votre rapporteur, ce cahier, en cours de rédaction, sera très proche de celui d'ADP, et atteindra le même degré de précision. Il prévoira les conditions de sortie de la concession, notamment en cas de problème par rapport au plan d'investissement.

Le choix qui est fait est donc celui de la continuité, puisque le dispositif retenu reste celui de la concession.

Le *deuxième alinéa* de ce paragraphe prévoit que l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques n'est pas applicable aux cessions des présentes concessions.

La Commission a *adopté* un amendement de précision du rapporteur (**amendement n° 27**).

Les dispositions visées de la loi dite « Sapin » organisent « la procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes ».

En vertu de l'article 38 précité, la collectivité publique concédante doit normalement examiner les garanties professionnelles et financières des candidats admis à présenter une offre, ainsi que leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

L'article 7 du projet de loi, en excluant l'application de ces dispositions, constitue en soi une reconnaissance de la bonne gestion faite par les CCI depuis plus de 50 ans, et la garantie que les aéroports continueront à être gérés dans un souci d'intérêt général, notamment par les CCI, dont le savoir-faire n'est plus à démontrer. Ceci ne se heurte à aucune disposition communautaire.

Le **troisième paragraphe** de cet article organise la situation des personnels des chambres de commerce affectés à la concession transférée.

Le tableau ci-dessous présente les effectifs des quatorze plus grands aéroports gérés par les CCI.

	EFFECTIFS 14 grands aéroports	Effectif total en équivalent temps plein	% par rapport à l'effectif total
Métropole	Agents statutaires	1 236,64	52,77
	Agents de droit privé	1 106,64	47,23
	TOTAL 1	2 343,28	100,00
DOM-TOM	Agents statutaires	476,16	90,15
	Agents de droit privé	52,00	9,85
	TOTAL 2	528,16	100,00
	TOTAL 1+2	2 871,44	

Source : UCCEGA.

La distinction importante ici est celle qui oppose les agents publics aux salariés de droit privé. Elle ne recoupe pas nécessairement l'opposition entre les agents soumis au statut des CCI et les autres.

La particularité des CCI vient de ce qu'elles sont des établissements publics administratifs (statut qui leur est reconnu par la jurisprudence du Conseil constitutionnel, du Tribunal des conflits, et du Conseil d'Etat), qui gèrent à la fois un service public industriel et commercial et un service public administratif (Tribunal des conflits, 23 février 1981, Crouzel). On parle ainsi d'établissement public à double visage.

En pareil cas, la jurisprudence tient compte des conditions de recrutement et de l'affectation de chaque agent pour déterminer s'il est soumis au droit public ou au droit privé.

Votre rapporteur estime que les deux cas de figure sont couverts par le projet de loi dans sa rédaction actuelle.

Celui des agents publics l'est de manière explicite. Il s'agit de la personne qui dirige le service, du comptable qui a la qualité d'agent public, et de tous les agents affectés à des missions de service public administratif.

Ces « agents publics affectés à la concession transférée sont mis à disposition de la société pour une durée de dix ans ».

Cette durée de dix ans correspond à la durée maximale habituelle en ces circonstances.

L'exigence posée par la deuxième phrase du premier alinéa du paragraphe III apporte une garantie à ces agents publics. Les conditions de la mise à disposition doivent être en effet prévues par « une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant ». Rappelons que le capital initial du nouvel exploitant est majoritairement détenu par des personnes publiques, que le contrat de concession doit être conforme à un cahier des charges type défini par décret en Conseil d'Etat, et que l'autorité administrative reste libre d'autoriser ou non la cession de la concession au nouvel exploitant.

Le deuxième alinéa du paragraphe III organise la fin de la mise à disposition. Deux hypothèses sont possibles : chaque agent public peut, à tout moment pendant le délai de dix ans, demander à conclure un contrat de travail avec le nouvel exploitant, ce qui emporte alors radiation des cadres.

A défaut, l'option est à nouveau possible à l'expiration du délai de dix ans, et le nouvel exploitant sera alors tenu de proposer à tous les agents publics un contrat de travail. Ceux-ci resteront libres de l'accepter, et seront alors radiés des cadres, ou de demander leur réintégration dans les cadres de la chambre de commerce, qui aura l'obligation de répondre positivement à cette demande.

Le cas des salariés de droit privé, qui constituent l'autre moitié des personnels des CCI n'est pas traité explicitement par le paragraphe III de l'article 7 pour une raison simple : ils sont soumis au code du travail, dont les dispositions continuent de s'appliquer, sans aucun changement.

Le deuxième alinéa de l'article L. 122-12 du code du travail prévoit que *« S'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise »*.

Cet article, dont le principe, ancien, remonte à 1928, écarte donc le principe de l'effet relatif des contrats posé par l'article 1165 du code civil (« Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes »).

L'article L. 122-12 concerne tous les contrats de travail, et tous les éléments de ces contrats : classification, salaires, ancienneté. Le nouvel employeur se voit également transférer la charge du paiement des droits acquis avant le transfert, mais dont l'échéance lui est postérieure (congs payés, prime de fin d'année, etc.).

En revanche, les accords collectifs ne sont pas transférés. Mais conformément à l'article L. 132-8 du code du travail, ces conventions collectives sont cependant maintenues en vigueur pendant un an, et ce afin de permettre une négociation employeur / syndicats. Si un accord de substitution ne les remplace pas dans ce délai, les salariés conservent les « avantages individuels acquis ».

Afin que le sort de l'ensemble des agents des CCI apparaisse avec la même clarté, votre rapporteur vous propose un amendement prévoyant, par l'ajout d'un troisième alinéa au troisième paragraphe de l'article 7, l'application des garanties de l'article L. 122-12 du code du travail aux autres personnels.

Par un second amendement, votre rapporteur propose d'accorder aux partenaires sociaux un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la loi, pour négocier une convention collective nationale applicable aux personnels des exploitants d'aérodromes commerciaux ne relevant pas de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile. Cette convention constituera une avancée particulièrement importante, dans la mesure où elle ne s'appliquera pas seulement aux personnels des grands aéroports régionaux, mais aussi à ceux des aéroports concernés par la loi du 13 août 2004 relative aux responsabilités et aux libertés locales.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à garantir aux personnels le maintien des conditions de leurs précédents contrats.

Elle a ensuite examiné deux amendements du rapporteur. Le premier prévoyait l'application des dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail aux contrats, en cours à la date du transfert, des personnels de droit privé employés par les chambres de commerce et d'industrie (CCI), et affectés à la concession transférée. Il a ajouté que l'ensemble des personnels seraient transférés dans les mêmes conditions salariales, c'est-à-dire avec un salaire brut identique.

Le second amendement du rapporteur prévoyait un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi pour la négociation par les partenaires sociaux d'une convention collective nationale applicable à l'ensemble des personnels des exploitants d'aérodromes commerciaux ne relevant pas de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile. Le rapporteur a souligné que cette convention constituerait une avancée particulièrement importante, dans la mesure où elle ne s'appliquerait pas seulement aux personnels des grands aéroports régionaux, mais aussi à ceux des aéroports concernés par la loi du 13 août 2004 relative aux responsabilités et aux libertés locales.

Le rapporteur a indiqué que ces amendements visaient à clarifier la situation des différentes catégories de personnels travaillant dans les CCI, en leur offrant des perspectives stables dans un contexte de changement. Il a rappelé que les incertitudes sur l'applicabilité du statut de 1952 aux agents publics des CCI conduisaient à saisir fréquemment les tribunaux, générant une inquiétude compréhensible pour les personnes concernées. Il a remarqué que le texte du projet de loi prévoyait toujours que ces agents publics seraient mis à la disposition de la société aéroportuaire pour dix ans et pourraient demander dans ce délai un contrat de travail avec la nouvelle société, ou demander à l'issue des dix ans à réintégrer les cadres de la CCI.

Il a fait valoir que ces engagements constituaient un signe très positif pour les salariés et recueillait l'accord tant des syndicats que de l'ensemble des gestionnaires d'aéroports.

La Commission a *adopté* ces amendements (**amendements n^{os} 28 et 29**).

Puis, la Commission a *adopté* l'article 7 *ainsi modifié*.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES AEROPORTS

Article 8 A (nouveau)

(articles L. 228-1 à L. 228-4 [nouveaux] du code de l'aviation civile).

Commission de conciliation aéroportuaire

Cet article est issu d'un amendement, voté au Sénat à l'initiative de M. Jean-François Le Grand, rapporteur la commission des affaires économiques. Constatant d'une part la demande exprimée par les différents acteurs du transport aérien lors d'auditions, et la multiplicité des rôles assumés par l'Etat d'autre part, il avait envisagé de proposer la création d'une nouvelle autorité administrative indépendante de régulation, avec des pouvoirs décisionnaires et juridictionnels. Elle aurait été compétente sur tous les litiges relatifs à la gestion et à l'exploitation des grands aéroports, et en particulier pour la fixation des redevances aéroportuaires.

Toutefois, une telle évolution risquerait de déstabiliser un secteur économique encore fragile. Aussi le Sénat a retenu la solution d'une commission de conciliation aéroportuaire (CCA), composée de sept membres nommés par décret, et chargée de deux missions : adresser au ministre chargé de l'aviation civile des avis motivés sur les programmes d'investissement et sur les projets d'évolution pluriannuelle des redevances et constater le non-paiement des redevances par un usager, en en informant les parties concernées.

Cet article crée quatre articles codifiés, s'insérant au titre II du Livre II du code de l'aviation civile, consacré aux aérodromes ouverts à la circulation publique dont ils constitueraient un nouveau chapitre VIII, succédant à quatre autres chapitres consacrés à la création, à l'exploitation, aux redevances, et à l'environnement des aérodromes.

Le **nouvel article L. 228-1 du code de l'aviation civile** précise d'abord la composition de la CCA.

Son **premier paragraphe** prévoit que la « *Commission de conciliation aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de six ans par décret pris sur le rapport du ministre de l'aviation civile* ».

Votre rapporteur vous propose d'aligner la durée du mandat des membres de cette commission sur la durée maximale des contrats pluriannuels déterminant l'évolution des redevances, soit cinq ans au lieu de six.

Le **deuxième paragraphe** détaille la composition de la commission. La CCA devrait ainsi comprendre trois membres ou anciens membres issus respectivement du Conseil d'Etat, de la Cour de Cassation, et de la Cour des comptes.

Votre rapporteur souhaite préciser qu'ils seront désignés respectivement sur proposition du Vice-Président, ou du Premier Président, conformément à un usage courant.

Il estime ensuite préférable, compte tenu des missions de la CCA, de remplacer le membre ou ancien membre de la Cour de Cassation par une personnalité qualifiée supplémentaire (qui pourrait d'ailleurs être recrutée au sein de cette Cour), et de préciser que parmi ces trois personnalités qualifiées, une au moins doit être spécialiste de l'économie du transport aérien.

Enfin, il considère que la présence de parlementaires au sein d'une commission aussi peu définie, et avec des compétences aussi limitées, ne s'impose pas. Il propose donc de remplacer le membre de l'Assemblée nationale et le membre du Sénat, qui doivent en outre pour l'instant être nommés par décret et non choisis par leur Assemblée, par des personnes désignées par le Président de chaque Assemblée, ces personnes pouvant être choisies ou non parmi les parlementaires.

Le **troisième paragraphe** impose que le président de cette commission soit nommé par décret et choisi parmi les membres des trois Cours. Votre rapporteur trouve cette limite contraignante, et vous propose que le président de la CCA soit nommé parmi les membres du collège.

Le **quatrième paragraphe** dispose que le mandat des membres de la Commission est renouvelable une fois.

Le **nouvel article L. 228-2** a pour objet de préciser les règles de fonctionnement de la CCA.

La première phrase du *premier alinéa* impose au ministre de déclarer démissionnaire d'office « *tout membre qui n'a pas participé, sans motif valable, à trois séances consécutives* ». Il s'agit là d'une clause classique, qui s'applique déjà au fonctionnement des conseils municipaux par exemple.

La deuxième phrase impose aux membres de la CCA d'informer son président en cas de conflit d'intérêts possible. Il s'agit là encore d'une clause habituelle, mais rien n'est prévu sur les conséquences que le président devrait tirer d'une telle information. Votre rapporteur estime que la publicité des avis de la commission serait une manière adéquate de garantir la transparence de son fonctionnement.

Le *deuxième alinéa* donne à la voix du président une prépondérance en cas de partage égal des voix.

Le **nouvel article L. 228-3** définit la première mission de la CCA.

Le premier *alinéa* la charge d'adresser « *au ministre chargé de l'aviation civile des avis motivés sur les programmes d'investissement et sur les projets d'évolution pluriannuelle des redevances proposés* » par ADP et par les exploitants des grands aéroports régionaux qui font l'objet du titre II du projet de loi.

Il semble utile de préciser que la saisine de la commission est réservée au ministre chargé de l'aviation civile, et d'impartir un délai à la CCA pour formuler son avis, afin d'éviter que les travaux de cette commission ne bloquent les négociations du contrat pluriannuel prévu à l'article 8 du présent projet de loi.

Le *deuxième alinéa* donne un droit de saisine de la CCA, aux mêmes fins, aux exploitants d'aérodromes, aux compagnies aériennes, et à leurs organisations professionnelles. Dans sa rédaction actuelle, cet alinéa permet à des exploitants d'aérodromes concurrents, y compris étrangers, de saisir la CCA à propos des redevances sur un aéroport, et offre aussi cette possibilité à des compagnies qui ne recourraient pas aux services de cet aéroport. Cette latitude ne semble pas opportune.

Par ailleurs, puisqu'une obligation est faite au ministre de saisir la CCA, le deuxième alinéa n'a plus d'utilité : il est alors possible de le supprimer.

Le **nouvel article L. 228-4** confie à la CCA une deuxième mission, qui est, lorsqu'un usager d'aérodrome ne paie pas ou pas suffisamment les redevances aéroportuaires, de constater cette insuffisance de paiement, et d'en informer les parties intéressées. La CCA se voit ainsi chargée d'établir un constat que tous auront déjà fait, sans pouvoir en tirer aucune conséquence. Le titre de « *commission de conciliation* » semble donc excessif. Par ailleurs, existent des procédures de recouvrement de droit commun, et les nouvelles possibilités de saisie ouvertes par l'article 10 du projet de loi.

Devant le faible intérêt d'une telle tâche, votre rapporteur vous propose de supprimer cet article, et de renommer la CCA en lui donnant le titre de Commission consultative aéroportuaire.

Enfin votre rapporteur s'interroge sur l'articulation que les sénateurs ont pu souhaiter, entre cette commission de conciliation aéroportuaire et les commissions consultatives économiques, puisque ces dernières doivent donner leur avis sur le montant des redevances, avant que l'exploitant d'aéroport n'en fixe le taux, conformément à l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile.

Votre rapporteur n'est donc pas convaincu de l'intérêt de cette commission sous sa forme actuelle, et vous propose donc un amendement visant à réécrire cet article.

La Commission a examiné un amendement du rapporteur visant à modifier les missions, et la composition de la Commission de conciliation aéroportuaire, à en alléger le fonctionnement, et à la rebaptiser « Commission consultative aéroportuaire ».

Le rapporteur a rappelé que la création de cette commission résultait d'un amendement voté par le Sénat, qui y semblait attaché. Il a indiqué que l'amendement visait à simplifier le dispositif proposé et à le rendre plus efficace, en plaçant la commission auprès du ministre chargé de l'aviation civile, tout en modifiant à la marge la composition de ce nouvel organisme au profit notamment des personnalités qualifiées. Il a fait part de son souhait de limiter tout risque de création d'un nouvel organe administratif qui, n'étant ni une autorité de régulation ni une instance d'appel, aurait des pouvoirs consultatifs imprécis. Il a fait valoir que, par rapport au dispositif initial, la formule retenue dans l'amendement était plus conforme aux attentes des députés et allègerait la charge pour l'Etat, tout en maintenant l'espace de concertation souhaité par l'ensemble des acteurs du transport aérien. Le ministre pourra ainsi saisir cette commission de toute question relative à l'économie du secteur aéroportuaire.

La Commission a alors *adopté* cet amendement (**amendement n° 30**) *portant rédaction globale* de l'article 8 A, rendant *sans objet* trois amendements de M. François Asensi.

Article 8

(article L. 224-2 [nouveau] du code de l'aviation civile)

Modulation des redevances

Cet article insère au sein du code de l'aviation civile un nouvel article L. 222-4, organisant la modulation des redevances aéroportuaires pour services rendus.

Le caractère législatif d'une telle disposition n'est pas évident. En effet, les redevances sont du domaine réglementaire. L'article 34 de la Constitution dispose que « la loi fixe les règles concernant [...] l'assiette, le taux, et les modalités de recouvrement des impositions de toutes natures ». Or les redevances pour services rendus n'appartiennent justement pas à cette catégorie.

Le Conseil d'Etat, dans son étude sur les *Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public* (2002) rappelle les critères permettant de distinguer une taxe (imposition) d'une redevance pour service rendu. Ces critères ont été formulés dans un arrêt de principe de 1958 (décision CE Syndicat national des transporteurs aériens). Ainsi, une redevance est « demandée à des usagers », ce qui suppose de pouvoir identifier le bénéficiaire du service. Elle doit être demandée « en vue de couvrir les charges d'un service public déterminé ou les frais d'établissement et d'entretien d'un ouvrage public ». Enfin, elle doit « trouver sa contrepartie directe dans les prestations fournies par le service ou dans l'utilisation de l'ouvrage », ce dernier élément étant déterminant.

Cependant l'inscription dans la loi, par cet article, des nouveaux principes de modulation des redevances est néanmoins à saluer, car ces principes permettent une clarification bienvenue du régime des redevances, qui pourra constituer une référence solide pour les redevances dans d'autres domaines. Cette réforme de la régulation économique du transport aérien offre aussi une chance de diminuer les risques actuels de contentieux, donc de prévenir les conséquences (graves, compte tenu du poids économique des redevances pour les compagnies comme les exploitants d'aéroports) qui pourraient en résulter.

Cet article s'insère après l'article L. 224-1, qui constituait jusque-là à lui seul le chapitre IV du titre II du code de l'aviation civile.

Le **premier paragraphe** de cet article développe les nouvelles possibilités de modulation des redevances.

Le *premier alinéa* de ce paragraphe rappelle que « *les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce* ».

Le premier alinéa du L. 410-2 pose le principe de la liberté des prix, qui résultent en principe du libre jeu de la concurrence. Toutefois, le deuxième alinéa du même article prévoit que « *dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'Etat peut réglementer les prix après consultation du Conseil de la concurrence* ».

Cette référence donne donc une base légale à la réglementation par décret des redevances aéroportuaires.

Les redevances aéroportuaires sont définies aux articles R. 224-1 à R. 224-6 du code de l'aviation civile, qui seront modifiés par décret en Conseil d'Etat. Ces redevances aéronautiques doivent être appropriées aux services rendus, comme l'indique l'article R. 224-1, qui transpose la jurisprudence du Conseil d'Etat dans l'arrêt du 21 novembre 1958 « Syndicat national des transporteurs aériens », déjà mentionné, qui jugeait qu'« une redevance pour services rendus

doit être demandée à des usagers en vue de couvrir les charges d'un service public déterminé ou les frais d'établissement et d'entretien d'un ouvrage public ». Les principales de ces redevances ont été énumérées dans l'introduction générale du présent rapport.

Le *deuxième alinéa* de cet article crée deux nouveaux critères dont le montant des redevances doit tenir compte.

Il s'agit d'une part de la « *rémunération des capitaux investis* », et d'autre part de « *dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service* », ce dernier point devant permettre d'éviter une hausse brutale des redevances pour les usagers au moment de la mise en service des nouvelles infrastructures.

Cette phrase précise ainsi la notion de coût du service rendu, dont le calcul, sur ces deux points, restait jusqu'alors incertain.

Préciser en ce qui concerne les infrastructures ou installations nouvelles que les modulations ne sont possibles que sur le même aéroport ne s'impose pas. En effet, toute augmentation de capacités sur une plate-forme allège la situation sur les autres, et enlève toute justification à l'augmentation des redevances dans le but de diminuer l'encombrement des infrastructures, prévue à l'alinéa suivant.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à préciser que les redevances sont liées à l'accomplissement des missions de service public.

Le *troisième alinéa* du premier paragraphe énumère les objectifs que peut poursuivre la modulation des redevances. Alors que dans la rédaction initiale du projet de loi cette liste était ouverte, le Sénat l'a rendue limitative, en supprimant l'adverbe « notamment » qui précédait la liste de ces objectifs. Actuellement toutes les raisons de moduler les redevances semblent couvertes par la présente liste.

Les possibilités de moduler les redevances prévues par ce troisième alinéa sont les suivantes :

- Réduire ou compenser les atteintes à l'environnement

De telles modulations ont déjà lieu : le taux de certaines redevances varie ainsi en fonction de la catégorie de bruit des avions. Ces pratiques acquièrent ainsi une base législative.

Rappelons que le juge administratif encadre strictement la modulation de pareilles redevances. Le Conseil d'Etat, dans sa décision Syndicat national des transporteurs aériens du 13 novembre 1987 a ainsi estimé que le critère de la contrepartie faisait obstacle à ce que les frais engagés par l'exploitant et correspondant aux dépenses engagées pour remédier aux nuisances soient mis à la

charge de l'utilisateur sous forme de redevance lorsque les dépenses en cause, même à la charge du service qui assure la prestation, n'ont plus qu'un lien trop ténu avec elle.

– Améliorer l'utilisation des infrastructures et diminuer leur encombrement

Votre rapporteur note que la première de ces deux hypothèses englobe la seconde, et qu'il est donc souhaitable d'éliminer cette redondance. Il propose donc de supprimer les mots : « *diminuer leur encombrement* ».

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur (**amendement n° 31**) visant à supprimer toute référence à la diminution de l'« encombrement » des infrastructures aéroportuaires, le rapporteur ayant estimé que ce motif de modulation était compris dans la possibilité déjà ouverte de moduler les redevances afin d'améliorer l'utilisation des infrastructures.

La justification de modulation de redevances par la nécessité d'améliorer l'utilisation des infrastructures a suscité un large débat. Des compagnies aériennes comme Air France, craignent que cette mention ouvre la porte à une remise en cause de leur stratégie de hub. Elles redoutent en effet une augmentation des redevances aux heures de pointe. Ces craintes paraissent largement exagérées, puisque les exploitants des plates-formes aéroportuaires sont également intéressés au développement des trafics de correspondance. Le président d'ADP, visé par les craintes d'Air France, l'a réaffirmé aussi publiquement que solennellement.

Supprimer les mots « améliorer l'utilisation des infrastructures » supprimerait par ailleurs toute incitation à une bonne gestion économique, ce qui ne paraît pas judicieux.

Outre ces craintes d'une modulation à la hausse des redevances, il existe aussi des inquiétudes quant à une modulation à la baisse, dans le cadre d'une concurrence prédatrice entre les aéroports. Les mêmes craintes se font jour s'agissant du motif de modulation suivant.

– Favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs d'aménagement du territoire

Les risques ici sont ceux d'une concurrence dommageable entre les aéroports, particulièrement les aéroports régionaux, pour attirer les compagnies à bas coût (low costs), comme le cas a pu se produire entre Pau et Tarbes en France, ou à Charleroi en Belgique.

Rappelons toutefois que cette modulation reste soumise au droit communautaire de la concurrence, et au principe d'égalité garanti par la jurisprudence administrative.

Dans l'attente des lignes directrices relatives aux modalités d'octroi des aides apportées par les aéroports aux compagnies aériennes, qui devraient être publiées prochainement par la Commission européenne, les pratiques et donc la légalité des contrats conclus sur les aéroports français doivent être appréciées sur la base de la décision de la Commission, du 30 avril 2004, concernant les aides apportées par l'aéroport de Charleroi à la compagnie Ryanair.

Selon la Commission, les mesures prises en faveur de Ryanair par la région wallonne et Brussels South Charleroi Airport (BSCA), entité gestionnaire de l'aéroport, sont constitutives d'aides d'Etat dans la mesure où le principe selon lequel la puissance publique agissant dans le champ économique doit se comporter comme un investisseur privé en économie de marché n'a pas été respecté. Cependant, en dépit de cette qualification, les avantages consentis par l'aéroport de Charleroi font l'objet d'un traitement différencié qui se traduit soit par la confirmation de leur compatibilité avec le marché commun soit par une invalidation.

Dans le cadre de la politique des transports, une partie des aides est considérée comme compatible avec le marché commun et serait conservée par ce transporteur. Il s'agit notamment de la contribution de BSCA au financement d'une société de promotion et de publicité conjointe avec Ryanair. A celle-ci, pourraient s'ajouter des incitations financières ponctuelles considérées comme *aides au démarrage de nouvelles liaisons aériennes*, sous réserve du respect des conditions suivantes. Elles doivent être incitatives, limitées dans le temps, proportionnées, et être assorties d'un mécanisme de sanction (remboursement des aides versées) en cas de non-respect des engagements du transporteur ; elles doivent également avoir une intensité maximale correspondant à 50 % des coûts de démarrage, étant entendu que les coûts opérationnels réguliers (amortissement ou location des avions exploités, salaires des équipages, etc.) ne sont pas éligibles, et être transparentes ce qui présuppose leur notification auprès de la Commission ; à cet effet, la Commission dans sa décision Charleroi rappelle que l'octroi d'aides par un aéroport doit être rendu public. Enfin, elles ne sont pas cumulables avec des compensations de service public.

En raison de leur incompatibilité avec le marché commun, d'autres aides octroyées par BSCA à Ryanair sont invalidées et doivent être rétrocédées par Ryanair. Il s'agit en l'espèce des *rabais accordés sur les charges aéroportuaires*, ceux-ci n'étant envisageables que dans un cadre non discriminatoire et à condition d'être limités dans le temps ; des rabais sur les redevances d'assistance en escale dont les pertes éventuelles, qui en résulteraient, seraient compensées par des recettes liées aux missions d'autorité aéroportuaire ou de services d'intérêt économique général de l'aéroport, et des incitations ponctuelles versées à l'ouverture de lignes de manière forfaitaire et indépendamment de tout objectif.

En raison de l'importance de cette décision dans laquelle la Commission indique « qu'elle accepte pour la première fois dans le transport aérien, ce principe d'aide au démarrage tout en assurant le respect des règles habituelles des aides

d'Etat », les critères précités devront nécessairement être vérifiés dans le cadre des contrats passés entre les gestionnaires d'aéroports et/ou collectivités publiques et les compagnies à bas coûts.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer la possibilité de modulations limitées des redevances pour des motifs d'intérêt général, afin d'empêcher les exploitants d'utiliser des modulations pour obtenir un avantage concurrentiel afin d'accroître la circulation aérienne.

Le *quatrième alinéa* du premier paragraphe limite le montant global des redevances. Celui-ci ne pourra excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

Il découle donc de l'ensemble du premier paragraphe de cet article, que les redevances peuvent être modulées individuellement à la hausse ou à la baisse, mais que leur produit global reste plafonné par le coût des services rendus sur l'aéroport, qui, lui, est apprécié globalement.

Ce coût global des services est un plafond, mais le produit global des redevances peut lui être inférieur. Cette rédaction du quatrième alinéa signifie que le système choisi par le projet de loi est celui de la caisse unique aménagée, qui est le plus couramment adopté par les aéroports, comme l'a constaté l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En effet, si le produit global des redevances est inférieur au coût des services rendus sur l'aéroport, le manque à gagner pour l'exploitant d'aérodrome du fait de cette baisse des recettes aéronautiques sera compensé par des recettes commerciales.

Votre rapporteur a déjà expliqué dans l'exposé général de ce rapport pourquoi la rédaction actuelle du projet de loi lui semblait équilibrée, en ce qu'elle permet de rechercher au cas par cas le meilleur équilibre entre les différents types de ressources, et pourquoi l'inscription dans la loi du principe de la caisse unique pure pourrait s'avérer contre-productive, en n'encourageant pas les exploitants d'aéroports à améliorer la productivité de leurs activités aéronautiques, et en décourageant le développement des activités commerciales.

Ainsi, le modèle économique doit pouvoir évoluer ; on peut imaginer le développement de services qui n'existent pas encore. Par ailleurs, cet article s'applique aux collectivités locales, et l'inscription du principe de la caisse unique pure, dans leur cas, serait contraire au respect du principe de leur libre administration. Enfin, cet article favorise largement, même s'il ne l'impose pas en tant que telle, la caisse unique.

En l'occurrence, un *décret* devrait, selon les informations communiquées à votre rapporteur par le Gouvernement, prévoir l'application de la caisse unique pour ADP et les grands aéroports.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à rendre obligatoire le principe de la caisse unique.

Le **deuxième paragraphe** de cet article prévoit que ADP et les exploitants des grands aérodromes régionaux concluent avec l'Etat des contrats pluriannuels déterminant les conditions d'évolution des redevances. Ce dispositif ne s'applique pas aux aérodromes appartenant aux collectivités territoriales, en vertu du principe de libre-administration de ces dernières.

La *première phrase* de ce paragraphe détermine la durée et l'objet de ces contrats.

La durée prévue est fixée à cinq ans, ce qui correspond aux cycles économiques de l'activité aéroportuaire. Il s'agit d'un plafond. Aucune durée minimale n'est prévue, mais ces contrats étant pluriannuels, leur durée ne pourra être inférieure à deux ans.

Ces contrats ont pour objet de donner aux exploitants d'aéroports et aux compagnies aériennes une meilleure visibilité sur le montant des redevances afin de créer les conditions d'une gestion plus efficace.

S'il est question au début de cette phrase des « conditions de l'évolution des tarifs des redevances », ces conditions se réduisent par la suite à une évolution maximale. Votre rapporteur vous propose donc un amendement rédactionnel destiné à préciser qu'il s'agit bien d'un plafond, et non d'une fourchette.

Les critères pris en compte pour déterminer cette évolution des redevances sont « *les prévisions de coûts, de recettes, d'investissements, ainsi que les objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome* ». Toutefois, cette liste n'est pas limitative, comme en témoigne la présence de l'adverbe « *notamment* ».

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 32**).

La *deuxième phrase* dispose que ces contrats, lorsqu'ils sont conclus, s'incorporent aux contrats de concessions d'aérodrome conclus par l'Etat, ce qui ne concerne donc pas ADP. Pour les autres aéroports concernés, cela explique que le contrat pluriannuel sur l'évolution des redevances doit être conforme au cahier des charges type avec lequel le contrat de concession doit être en conformité, et aux conditions de l'équilibre économique de la concession prévues au contrat.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi, satisfait par ailleurs, visant à permettre une renégociation des contrats avant leur terme si le bon accomplissement des missions de service public l'exigeait.

Le *deuxième alinéa* du deuxième paragraphe dispose que si le contrat n'est pas conclu, « *les tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminés sur une base annuelle* », dans des conditions fixées par décret. Il y a là une forte incitation pour les exploitants d'aérodrome à conclure le contrat pluriannuel. Si le contrat n'est pas conclu, l'Etat intervient en tant que régulateur et tranche dans les conditions prévues par décret.

Le **troisième paragraphe** de cet article prévoit que ses modalités d'applications seront déterminées par un décret en Conseil d'Etat.

Le *premier alinéa* indique que ce décret arrête les catégories d'aérodromes qui relèvent du présent article. Or le champ d'application du deuxième paragraphe est déjà précisé par la première phrase de ce paragraphe. Le décret ne peut donc préciser que le champ d'application du premier paragraphe de l'article 8.

Le décret précise également les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs. Selon les informations transmises à votre rapporteur, ce décret est en préparation.

Enfin il déterminera les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en matière de redevances. Le *deuxième alinéa* fixe le plafond des sanctions administratives pécuniaires possibles.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi, rendant obligatoires certaines sanctions pécuniaires prises par l'autorité administrative lorsque des manquements sont constatés.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *ainsi modifié*.

Article 9

(article L. 224-3 [nouveau] du code de l'aviation civile)

Redevances domaniales

Cet article insère au chapitre IV du titre II du livre II code de l'aviation civile, consacré aux redevances sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique un nouvel article consacré aux redevances domaniales.

Il permettra de sécuriser les redevances domaniales, pour des activités autres que celles qui relèvent du service public aéroportuaire. Les redevances appliquées aux transporteurs aériens pour leurs locaux d'exploitation n'entrent pas dans le champ de cet article.

Sa première phrase autorise l'exploitant d'aérodrome à percevoir des redevances domaniales pour des occupations ou des usages du domaine

aéroportuaire excédant le droit d'usage qui appartient à tous, ou les limites des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article L. 224-2 créé par l'article 8 du projet de loi : les redevances domaniales se distinguent en effet des redevances pour services rendus.

Cette phrase exige pour ceux des aérodromes qui n'appartiennent pas à l'Etat l'accord du signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, c'est-à-dire de la personne physique ou morale de droit public ou de droit privé ayant créé l'aérodrome.

La *deuxième phrase* précise que le montant des redevances domaniales peut tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine. Le principe posé à l'article R. 56 du code du domaine de l'Etat, selon lequel « toute redevance stipulée au profit du Trésor doit tenir compte des avantages de toute nature procurés au concessionnaire », reçoit donc une valeur législative, et se trouve étendu au domaine des collectivités territoriales, s'agissant des redevances domaniales aéroportuaires.

La *troisième phrase* offre aux exploitants d'aérodromes (sous réserve, pour ceux n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du créateur de l'aérodrome), la possibilité de fixer le taux des redevances, par dérogation à l'article L. 30 du code du domaine de l'Etat, qui donne compétence au seul département des finances pour fixer définitivement « les prix des locations et concessions relatives au domaine national », « quels que soient la forme et l'objet de ces locations et concessions ».

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Suivant son rapporteur, elle a également *rejeté* deux amendements du même auteur, le premier visant à rendre obligatoire la prise en compte, dans les redevances perçues par l'Etat, des avantages de toute nature procurés à l'occupant, le second visant à éviter que leur montant ne porte atteinte au bon accomplissement des missions de service public, mais satisfait par ailleurs.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 10

(article L. 123-4 [nouveau] du code de l'aviation civile)

Voies de recouvrement des redevances des aéroports

Cet article vise à insérer dans le code de l'aviation civile un nouvel article L. 123-4 renforçant les voies de recouvrement des redevances aéroportuaires, actuellement définies par l'article R. 224-4 de ce code, en son second alinéa. Aux termes de celui-ci, les exploitants d'aérodrome peuvent « requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu

jusqu'à consignation du montant des sommes en litige » en cas de non-paiement. Il s'agit donc d'une possibilité de rétention administrative des aéronefs, difficile à mettre en œuvre. Quant à la possibilité de saisie des aéronefs, conformément à l'article L. 123-2, elle n'est possible pour ceux qui sont affectés à des transports publics ou à un service d'Etat, que « si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrat de formation ou de maintenance liés à leur exploitation », ce qui exclut les créances qui portent sur des redevances.

Le **premier alinéa** du nouvel article L. 123-4 du code de l'aviation civile permet aux exploitants d'aérodromes, ou à l'autorité administrative de l'Etat compétente, de demander au juge judiciaire, après mise en demeure infructueuse, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité ou appartenant à un redevable qui n'aurait pas acquitté la totalité du montant dû au titre des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne. Les redevances non aéroportuaires visées sont des redevances perçues par l'Etat en rémunération des services de navigation aérienne. C'est pourquoi le dispositif est ouvert à l'autorité administrative.

Le *deuxième alinéa* détaille les modalités de publicité de l'ordonnance rendue par le juge de l'exécution.

Le *troisième alinéa* met à la charge du redevable les frais entraînés par la saisie conservatoire.

Le *quatrième alinéa* indique qu'en cas de paiement par le redevable, la saisie conservatoire sera levée.

L'objectif de cet article est donc de diminuer le taux de non recouvrement des redevances, ce dont votre rapporteur se félicite, compte tenu des conséquences négatives de cette pratique. En effet les redevables négligents font peser le manque à gagner pour les exploitants d'aéroport, dont la trésorerie se détériore, sur les autres compagnies aériennes, ce qui constitue une distorsion de concurrence.

Cet article devrait permettre de diminuer le taux de non recouvrement de redevance. Il est à noter que cette évolution aura des conséquences également en matière de contentieux, puisque le juge de l'exécution compétent ne sera plus le juge administratif, mais le juge judiciaire. Le recours à la rétention d'aéronefs en cas de non paiement des redevances est une procédure rarement utilisée : en moyenne une fois par an en ce qui concerne ADP par exemple. Il devrait en aller de même des saisies. Mais cette nouvelle procédure pourra jouer un rôle dissuasif essentiel, d'autant que la fragilité de nombreuses compagnies aériennes dans un contexte économique difficile pourrait autrement laisser craindre des difficultés de paiement, au détriment des exploitants d'aérodromes.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 11

(article L. 213-2-1 [nouveau] du code de l'aviation civile)

Contrôle des exigences de sécurité et de sûreté par les agents de l'Etat

Cet article crée un nouvel article L. 213-2-1 dans le code de l'aviation civile.

La *première phrase* de ce nouvel article confie la mission de contrôle des mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté prises par les entreprises et organismes installés sur les aéroports aux agents civils et militaires de l'Etat, ainsi qu'aux personnels des entreprises habilités à cet effet par l'autorité administrative et agissant pour son compte et sous son contrôle.

La *deuxième phrase* leur donne accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel, compte tenu du caractère continu de l'activité de transport aérien.

Cet article est rendu nécessaire du fait du déclassement de certains terrains et ouvrages des plates-formes exploitées par Aéroports de Paris hors du domaine public. Les agents et personnels habilités ne peuvent en effet être autorisés à pénétrer dans les locaux et sur les terrains à usages professionnels de l'aéroport qu'en vertu d'une autorisation législative, comme l'exige le respect de la propriété privée.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 12

(article L. 216-1 [nouveau] du code de l'aviation civile)

Conditions d'exercice de l'assistance en escale

Cet article crée un nouveau chapitre VI au Titre I^{er} du livre II du Code de l'aviation civile, définissant l'activité d'assistance en escale.

La *première phrase* de ce nouvel article L. 216-1 permet aux transporteurs aériens, aux exploitants d'aérodromes et aux entreprises agréées à cet effet d'exercer des activités d'assistance en escale.

Cette disposition s'applique aux aérodromes dont le trafic excède un seuil qui sera précisé par décret en Conseil d'Etat. Il devrait correspondre à un trafic annuel supérieur à 200 000 passagers, ou 20 000 tonnes de fret, ce qui n'emporte

pas de changement par rapport au seuil actuel défini par l'article R. 216-14 du CAC.

L'assistance en escale recouvre avant tout le traitement des bagages, mais aussi l'assistance aux opérations en piste, à la fourniture en carburant et en huile, ainsi que le transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

Actuellement, l'assistance en escale est régie par des dispositions réglementaires, à savoir les articles R. 216-1 à R. 216-16 du CAC, introduits par le décret n° 98-7 du 5 janvier 1998. Ils transposent la directive [96/67/CE](#) du Conseil, datée du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Les transformations par le présent texte du statut et de la domanialité d'ADP exigent une base législative, afin de garantir le respect de la propriété privée, et de la liberté du commerce et de l'industrie.

La *deuxième phrase* renvoie au même décret le soin de préciser les conditions qui seront imposées aux entreprises agréées et les conditions dans lesquelles l'administration pourra limiter leur nombre.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Abrogations diverses

Cet article procède à l'abrogation de dispositions obsolètes ou non compatibles avec les autres dispositions du projet de loi.

Sont abrogés :

– l'article L. 251-4 du code de l'aviation civile dont les dispositions, qui sont relatives aux opérations d'urbanisme nécessaires à la création de l'aéroport de Paris, sont obsolètes ;

– l'article L. 251-5 du même code qui comprend également des dispositions obsolètes relatives aux immeubles de l'ancienne enceinte fortifiée de Paris ayant fait l'objet d'une mesure de réquisition pour cause d'insalubrité et aux immeubles compris dans les zones provisoires de protection de l'aéroport de Paris ;

– l'article L. 251-6 du même code, également obsolète puisqu'il établit une procédure d'autorisation des emprunts émis par l'aéroport de Paris pour faire face à ses dépenses de premier établissement ;

– le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 du même code qui prévoit la transmission des procès-verbaux constatant des infractions à la police de la conservation des installations et ouvrages du domaine aéronautique au directeur général d'Aéroports de Paris, fonction supprimée, sauf stipulation contraire des statuts, par le I de l'article 5 du projet de loi ;

– le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du même code qui prévoit également la transmission de procès-verbaux au directeur général d'Aéroports de Paris mais s'agissant, cette fois, des procès-verbaux constatant des infractions à la police de l'exploitation des aérodromes.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 14

Validation législative

Cet article procède à la validation législative des actes d'Aéroports de Paris intervenus avant le 1^{er} juillet 2003 en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans que leur signataire ait bénéficié d'une délégation régulièrement donnée et publiée.

Il s'agit ainsi de mettre fin à des contestations contentieuses potentielles liées à des imprécisions dans le droit des délégations au sein d'Aéroports de Paris qui a été, depuis, clarifié par le décret n° 2002-1171 du 17 septembre 2002 portant modification de certaines dispositions du code de l'aviation civile relatives à Aéroports de Paris.

Comme cela est traditionnel, la constitutionnalité du dispositif est garantie par le respect des décisions de justice passées en force de chose jugée.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Elle a en revanche *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 33**), et l'article 14 *ainsi modifié*.

Article 15

Gratuité des opérations résultant de l'application du titre I^{er}

Cet article prévoit que l'ensemble des opérations liées au changement de forme juridique d'Aéroports de Paris est réalisé à titre gratuit et sans perception de prélèvements obligatoires de quelque nature que ce soit par l'Etat, ses agents ou toute autre personne publique.

Il est fait exception à cette disposition générale s'agissant des dispositions des articles 2 et 3 qui prévoient l'un comme l'autre des conventions dont l'objet est précisément de procéder à des transferts financiers. La rédaction retenue mérite toutefois d'être précisée pour qu'il soit bien clair que, sous réserve seulement de la convention prévue par cet article, les opérations réalisées en application de l'article 2 sont également réalisées à titre gratuit.

Suivant son rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement de M. François Asensi visant à supprimer cet article.

Puis, elle a *adopté* un amendement de précision du rapporteur (**amendement n° 34**), et l'article 15 *ainsi modifié*.

Article additionnel après l'article 15

Dérogation à l'article L. 225-40 du code de commerce

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur (**amendement n° 35**) *portant article additionnel après l'article 15* et tendant à prévoir que lorsque le capital de la société Aéroports de Paris est détenu intégralement par l'Etat, les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables aux conventions conclues entre l'Etat et cette société. Le rapporteur a précisé que cet article L. 225-40 prévoyait qu'une convention liant une société et une personne susceptible d'exercer une influence déterminante sur sa gestion devait être approuvée notamment par l'assemblée générale des actionnaires, sans que la partie liée à la société par la convention puisse prendre part au vote ce qui risquait de créer une situation de blocage dans la période initiale durant laquelle l'Etat détiendra l'intégralité du capital.

Article additionnel après l'article 15

Réévaluation des amortissements de caducité par les sociétés aéroportuaires en cas de transfert de concession

La Commission a examiné, en discussion commune :

– un amendement de M. François-Michel Gonnot, rapporteur, portant article additionnel après l'article 15 et tendant à permettre, en cas de prolongation

d'une concession aéroportuaire, la réévaluation rétrospective des amortissements de caducité réalisés ;

– trois amendements identiques, présentés respectivement par MM. François Sauvadet, Gérard Dubrac et Serge Poignant ;

– un amendement présenté par M. Gérard Dubrac prévoyant les mêmes dispositions comptables que les amendements précédents mais disposant, en outre, que la création de la société bénéficiant du transfert de la concession, l'apport à celle-ci de la concession, l'extension de la durée de sa concession et la recomposition de son capital étaient exemptés fiscalement tant pour la société elle-même que pour la Chambre de commerce et d'industrie lui apportant la concession ;

– un amendement présenté par M. Serge Poignant disposant que la création de la société bénéficiant du transfert de la concession, l'apport à celle-ci de la concession, l'extension de la durée de sa concession et la recomposition de son capital étaient exemptés fiscalement tant pour la société elle-même que pour la Chambre de commerce et d'industrie lui apportant la concession.

Le rapporteur ayant indiqué que les dispositions fiscales prévues par certains de ces amendements les rendaient probablement irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution, qu'elles risquaient, en outre, de constituer des aides d'Etat au titre du droit communautaire et que la question devait faire partie de la discussion d'ensemble relative à l'articulation financière du nouveau dispositif relatif aux grands aéroports régionaux, les amendements comportant des dispositions fiscales présentés par MM. Gérard Dubrac et Serge Poignant ont été retirés.

La Commission a ensuite *adopté* l'amendement (**amendement n° 36**) *portant article additionnel après l'article 15* du rapporteur ainsi que les amendements identiques, présentés respectivement par MM. François Sauvadet, Gérard Dubrac et Serge Poignant.

Article 16

Entrée en vigueur

Cet article vise à organiser l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi relatives à Aéroports de Paris à la date de publication du décret fixant les statuts initiaux de la société.

Sont concernées, outre naturellement les dispositions du titre I^{er} lui-même, celles de l'article 13 (qui procède à des abrogations qui sont, pour partie, de coordination, avec les dispositions du titre I^{er}) et celles de l'article 15 qui organise, comme on vient de le voir, la gratuité des opérations résultant de l'application du titre I^{er}.

Sont également concernées, les dispositions du titre III « *en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris* », formule qui crée une insécurité juridique fâcheuse car on comprend mal sa portée puisqu'on peut soit comprendre que les dispositions de ce titre applicable à Aéroports de Paris n'entrent pas en vigueur (pour toutes les personnes concernées) avant le changement de forme juridique de l'entreprise soit qu'elles entrent en vigueur mais qu'elles ne sont applicables à Aéroports de Paris qu'à partir de son changement de forme juridique.

Rien ne justifie, en outre, de telles acrobaties juridiques puisque tout le titre III peut s'appliquer à Aéroports de Paris sous son statut d'établissement public sous la seule réserve de la mention au II de l'article 8 de « *la société Aéroports de Paris* », mention qu'il convient en tout état de cause de supprimer car elle est inutile. Le plus simple est donc de rendre applicable le titre III à l'ensemble des personnes concernées dès la promulgation de la loi.

La Commission a *rejeté* un amendement, présenté par M. François Asensi, de suppression de l'article 16.

Elle a en revanche *adopté* un amendement de M. François-Michel Gonnot, rapporteur, tendant à simplifier les dispositions d'entrée en vigueur du projet de loi (**amendement n° 37**).

Puis la Commission a *adopté* l'article 16 *ainsi modifié*.

La Commission a *adopté l'ensemble du projet de loi ainsi modifié*.

*

* *

En conséquence, la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire vous demande d'adopter le projet de loi (n° 1914), adopté par le Sénat, relatif aux aéroports, modifié par les amendements figurant au tableau comparatif ci-après.

TABLEAU COMPARATIF

Projet de loi relatif aux aéroports

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p data-bbox="564 595 687 622">TITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="480 640 775 757">DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIETE AEROPORTS DE PARIS</p> <p data-bbox="571 792 681 819">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="461 860 791 1128">L'établissement public Aéroports de Paris est transformé en société anonyme. Cette transformation n'emporte ni création d'une personne morale nouvelle, ni conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels.</p> <p data-bbox="577 1196 675 1223">Article 2</p> <p data-bbox="461 1263 791 1986">A l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice par l'Etat ou ses établissements publics de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire et dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'Etat, les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris et ceux du domaine public de l'Etat qui lui ont été remis en dotation ou qu'il est autorisé à occuper sont déclassés à la date de sa transformation en société. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Aéroports de Paris. Une convention passée avec l'Etat détermine les sommes restant dues à Aéroports de Paris en conséquence des</p>	<p data-bbox="911 595 1034 622">TITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="823 640 1118 757">DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIETE AEROPORTS DE PARIS</p> <p data-bbox="917 792 1027 819">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="863 860 1075 887"><i>(Sans modification)</i></p> <p data-bbox="924 1196 1015 1223">Article 2</p> <p data-bbox="863 1263 1075 1290"><i>(Sans modification)</i></p>	<p data-bbox="1249 595 1372 622">TITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="1165 640 1461 757">DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIETE AEROPORTS DE PARIS</p> <p data-bbox="1256 792 1366 819">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="1224 860 1436 887"><i>(Sans modification)</i></p> <p data-bbox="1262 1196 1359 1223">Article 2</p> <p data-bbox="1224 1263 1401 1290">A l'exception ...</p> <p data-bbox="1147 1330 1473 1375">ou <i>Météo-France</i> de leurs ...</p> <p data-bbox="1147 1845 1473 1986">... Paris. <i>Les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris qui ne sont pas déclassés sont</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	investissements engagés par l'établissement public sur les biens repris par l'Etat et fixe les modalités de leur remboursement.	—	attribués à l'Etat. Une convention ...
	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I.- La société Aéroports de Paris et l'Etat concluent une convention à l'effet de prévoir les conditions dans lesquelles, en cas de fermeture à la circulation aérienne de tout ou partie d'un aérodrome, Aéroports de Paris indemnise l'Etat en contrepartie de la valeur supplémentaire acquise par les immeubles qui lui ont été attribués en application des dispositions de l'article 2 de la présente loi.</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I.- La...</p> <p>...2.</p>	<p style="text-align: right;">...</p> <p>remboursement.</p> <p>(amendements n^{os} 11 et 12)</p>
	<p>La convention, conclue pour une durée de soixante-dix ans au moins, détermine les modalités de calcul et de versement de cette indemnité, qui ne peut être inférieure à 70 % de la différence existant entre la valeur de ces immeubles à la date de leur attribution à Aéroports de Paris, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires, et leur valeur vénale, établie à la date de la fermeture à la circulation aérienne de l'aérodrome occupant les terrains.</p>	<p style="text-align: center;">(Alinéa modification) sans</p>	<p style="text-align: center;">Alinéa supprimé.</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>Les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables à la convention qui est soumise à la seule approbation du conseil d'administration d'Aéroports de Paris.</p> <p>II.- L'indemnité versée par Aéroports de Paris est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.</p> <p>III.- Les dispositions du II de l'article 7 de la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social ne peuvent être mises en oeuvre, le cas échéant, à l'égard de la société Aéroports de Paris, si la convention prévue au I du présent article n'a pas été conclue.</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p> <p>II.- (Sans modification)</p> <p>III.- (Sans modification)</p>	<p>Alinéa supprimé. (amendement n° 13)</p> <p>II.- La somme versée en application du I par ... sociétés. (amendement n° 14)</p> <p>III.- L'Etat conserve l'intégralité du capital social de la société Aéroports de Paris tant que la convention prévue au I n'a pas été conclue. (amendement n° 15)</p>
	<p>Article 4</p> <p>Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente loi, l'ensemble des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de l'établissement public Aéroports de Paris, en France et hors de France, sont attribués de plein droit et sans formalité à la société Aéroports de Paris sans qu'il en résulte de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Aéroports de Paris, l'une de ses filiales ou les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. En particulier, les conventions temporaires</p>	<p>Article 4</p> <p>Sous... ..2, l'ensemble... ..l'objet. Les conventions temporaires d'occupation du domaine ...</p>	<p>Article 4</p> <p>Sous ...</p> <p>... Paris ou les sociétés ...</p> <p>... l'objet. Les conventions d'occupation temporaire du domaine</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>d'occupation du domaine public restent soumises jusqu'à leur terme au régime précédemment applicable. La transformation en société anonyme n'affecte pas <i>d'avantage</i> les actes administratifs pris par Aéroports de Paris à l'égard des tiers.</p>	<p>—</p> <p>...n'affecte pas les actes administratifs pris par <i>l'établissement public</i> à l'égard des tiers.</p>	<p>public restent soumises jusqu'à leur terme au régime applicable précédemment <i>au déclassement des biens concernés</i>. La transformation ...</p> <p>... tiers. (amendements n^{os} 16 et 17)</p>
	Article 5	Article 5	Article 5
	<p>I.- Les statuts de la société Aéroports de Paris sont fixés par décret en Conseil d'Etat. Ils sont modifiés selon les règles applicables aux sociétés anonymes. Sauf stipulation contraire des statuts, la direction générale de la société est assurée par le président de son conseil d'administration.</p>	I.- <i>(Sans modification)</i>	<p>I.- Les ...</p> <p>... Paris <i>et les modalités transitoires de sa gestion jusqu'à l'installation des différents organes prévus par les statuts</i> sont fixés ...</p>
	<p>II.- Le capital initial de la société est détenu intégralement par l'Etat. Les comptes du dernier exercice de l'établissement public Aéroports de Paris avant sa transformation résultant de l'article 1^{er} de la <i>présente loi</i> sont approuvés dans les conditions de droit commun par l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris.</p>	II.- Le...	II.- <i>(Sans modification)</i>
	<p>III.- Nonobstant la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, les administrateurs élus en application du 3^o de l'article 5 de la loi n^o 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public restent en fonctions jusqu'au terme normal de leur mandat et dans les conditions prévues par ladite loi. Jusqu'à cette date, l'effectif du conseil</p>	III.- <i>(Sans modification)</i>	<p>III.- Nonobstant ...</p> <p>... en fonction jusqu'au ...</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>d'administration de la société Aéroports de Paris reste fixé à vingt et un membres et le nombre des représentants de chacune des catégories définies aux 1°, 2° et 3° de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 précitée reste fixé à sept.</p>	—	—
	<p>IV.- Les dispositions de l'article L. 225-24 du code de commerce s'appliquent en cas de vacance de postes d'administrateurs désignés par l'assemblée générale.</p>	IV.- <i>(Sans modification)</i>	<p>... sept. (amendement n° 19) IV.- <i>(Sans modification)</i></p>
	<p>La transformation d'Aéroports de Paris en société n'affecte pas le mandat de ses commissaires aux comptes en cours à la date de ladite transformation.</p>		
	<p>Le premier alinéa de l'article L. 228-39 du code de commerce ne s'applique pas à la société Aéroports de Paris durant les exercices 2005 et 2006.</p>		
Code de l'aviation civile	Article 6	Article 6	Article 6
<p>Livre II Aérodromes Titre V Aéroports de Paris Chapitre Ier Dispositions générales</p>	<p>Les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>Les... ...sont <i>ainsi rédigés</i> :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 251-1.- L'aéroport de Paris est un établissement public doté de l'autonomie financière placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.</p>	<p>« Art. L. 251-1.- La société Aéroports de Paris est régie par le présent code, par les dispositions du titre I^{er} de la loi n° du relative aux aéroports et par les dispositions législatives non contraires applicables aux sociétés commerciales.</p>	<p>« Art. L. 251-1.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>« Art. L. 251-1.- <i>(Sans modification)</i></p>
	<p>« La majorité de son capital est détenue par</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Art. L. 251-2.- Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France, ainsi que toutes installations annexes qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire, de guider la navigation, de participer à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues par le b de l'article L 282-8 d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air.</p> <p>Il se tient en liaison permanente avec les autres aéroports français et étrangers, auxquels il doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.</p>	<p>l'Etat ».</p> <p>« Art. L. 251-2.- La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le-Bourget, ainsi que les aéroports civils situés dans la région Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 251-2.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 251-2.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
		<p><i>« La société Aéroports de Paris fournit, à des standards de qualité, de régularité et de continuité appropriés, un service aéroportuaire adapté aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public. Elle assure de manière transparente et non discriminatoire par des décisions constituant des actes administratifs l'accès des aéronefs, ainsi que des entreprises dont la présence est nécessaire aux activités de transport aérien, à ses</i></p>	<p>Alinéa supprimé. (amendement n° 20)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe, notamment, les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aéroports mentionnés ci-dessus, assure, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, l'exécution de missions de police administrative, en particulier celles prévues par l'article L. 213-3 du présent code, et décide la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports qu'elle exploite et entre les aéroports d'un même aéroport.</p>	<p>installations aéroportuaires. Elle assure, sur chaque aéroport qu'elle exploite, une coordination de l'action des différents intervenants, quelle qu'en soit la nature, de manière à garantir le meilleur fonctionnement du service.</p>	—
	<p>« Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe, notamment, les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aéroports mentionnés ci-dessus, assure, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, l'exécution de missions de police administrative, en particulier celles prévues par l'article L. 213-3 du présent code, et décide la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports qu'elle exploite et entre les aéroports d'un même aéroport.</p>	<p>« Un cahier desfixe les conditions... ... mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Il fixe, le cas échéant, les modalités selon lesquelles la société apporte son concours à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat.</p>	<p>« Ce cahier des charges définit également les modalités : — de la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports et entre les aéroports d'un même aéroport, conformément au deuxième alinéa ;</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Il détermine les modalités du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public et</p>	<p>— du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice... ...l'Etat ; — du contrôle... ...incombant à Aéroports de Paris au titre du deuxième alinéa ;</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>- du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public notamment par</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>les conditions de l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de celle-ci.</p>	<p>– de l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières d'Aéroports de Paris ;</p>	<p>l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de la société ; (amendement n° 21)</p>
<p>« Il fixe les conditions dans lesquelles l'Etat, ses établissements publics ainsi que les personnes agissant pour leur compte bénéficient d'un accès à l'ensemble du domaine aéroportuaire, pour l'exercice de leurs missions comme pour l'exercice de leur pouvoir de contrôle sur Aéroports de Paris.</p>	<p>– de l'accès de l'Etat, de ses établissements publics et des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble... ... missions et de leur pouvoir de contrôle sur Aéroports de Paris ;</p>	<p>- de l'accès des personnels de l'Etat et de ses établissements publics ainsi que des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire de la société pour l'exercice de leurs missions ; (amendement n° 22)</p>
<p>« Il fixe les conditions dans lesquelles l'Etat exerce son contrôle sur les contrats par lesquels Aéroports de Paris confie à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au deuxième alinéa du présent article.</p>	<p>– du contrôle de l'Etat sur les contrats... ...mentionnées au troisième alinéa.</p>	<p>– du au deuxième alinéa. (amendement n° 23)</p>
<p>« Il détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 251-3.- Des décrets déterminent les éléments qui font partie de l'aéroport et qui comprennent notamment :</p> <p>a) Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 kilomètres du centre de Paris ;</p> <p>b) Les voies d'accès aux aérodromes destinés au trafic des lignes aériennes mondiales, continentales et nationales ;</p> <p>c) Les routes aériennes réservées aux transports commerciaux ;</p> <p>d) Les dispositifs de protection de ces routes ;</p> <p>e) Les installations et dépendances rattachées à l'aéroport en vue de permettre son exploitation complète.</p>	<p>« Art. L. 251-3.- Lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions.</p>	<p>« Art. L. 251-3.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. L. 251-3.- (Sans modification)</p>
<p>L'aéroport de Paris peut en outre être autorisé à accepter des concessions et des affermage ou à prendre des participations se rattachant à son objet et présentant un intérêt direct et certain pour l'aménagement et le fonctionnement de l'aéroport.</p>	<p>« Le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application du premier alinéa, notamment les catégories de biens en cause.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	
<p>Il peut concéder, affermer les différents ouvrages et services dépendants de son exploitation. Les décisions de concession sont prises par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>« Est nul de plein droit tout acte de cession, apport ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	
	<p>« En outre, les biens mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable. »</p>	<p>« Les biens...</p>	
		<p>...applicable. »</p>	

Textes en vigueur

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS REGIONAUX</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I.- Les dispositions du présent article sont applicables aux aérodromes civils de l'Etat d'intérêt national ou international, dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie et qui sont énumérés par un décret en Conseil d'Etat.</p> <p>II.- L'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession aéroportuaire dont est titulaire une chambre de commerce et d'industrie à une société dont le capital initial est détenu majoritairement par des personnes publiques, <i>notamment</i>, la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée <i>et</i>, par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements. Un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant, la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder vingt ans, et met le contrat en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret prévu au I du présent article.</p> <p style="text-align: right;">L'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS REGIONAUX</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I.- (<i>Sans modification</i>)</p> <p>II.- L'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu majoritairement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements <i>peuvent prendre des participations dans cette société</i>. Un avenant...</p> <p style="text-align: right;">...excéder <i>quarante</i> ans, et...</p> <p style="text-align: right;">... article.</p> <p style="text-align: right;">... <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS REGIONAUX</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I.- (<i>Sans modification</i>)</p> <p>II.- <i>A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée</i>, l'autorité administrative peut autoriser l'<i>apport</i> de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu <i>entièrement</i> par des personnes ...</p> <p style="text-align: right;">... article. (amendements n^{os} 24, 25 et 26)</p> <p style="text-align: right;">... <i>Les deuxième à cinquième alinéas de</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne sont pas applicables aux opérations réalisées selon les dispositions du présent II.</p> <p>III.- Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition et notamment celles de la prise en charge par ce dernier des coûts salariaux correspondants.</p> <p>Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouvel exploitant un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. A l'expiration de ce délai de dix ans, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres.</p>	<p>—</p> <p>III.- (Sans modification)</p>	<p>l'article 38 ...</p> <p>... II. (amendement n° 27)</p> <p>III.- (Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats des salariés de droit privé des chambres de commerce et d'industrie affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur. (amendement n° 28)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Titre II du Livre II Aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique</p>	<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES AEROPORTS</p>	<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES AEROPORTS</p> <p>Article 8 A (<i>nouveau</i>)</p> <p><i>Après le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile, il est inséré un chapitre VIII ainsi rédigé :</i></p> <p>« CHAPITRE VIII « Commission de conciliation aéroportuaire</p> <p>« Art. L. 228-1. - I. - La Commission de conciliation aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de six ans par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.</p> <p>« II.- Elle se compose de :</p> <p>« 1° Trois membres ou anciens membres issus respectivement du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes ;</p> <p>« 2° Deux personnalités choisies en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile ;</p>	<p>IV.- Dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, les partenaires sociaux négocient une convention collective nationale applicable aux personnels des exploitants d'aérodromes commerciaux ne relevant pas de l'article L.251-2 du code de l'aviation civile.</p> <p>(amendement n° 29)</p> <p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES AEROPORTS</p> <p>Article 8 A</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« CHAPITRE VIII « Commission consultative aéroportuaire</p> <p>« Art. L. 228-1. – La Commission consultative aéroportuaire est placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile qui la consulte lors de la préparation des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2, notamment sur les programmes d'investissements, les objectifs de qualité de service et l'évolution des redevances pour services rendus. Elle rend un avis motivé dans le mois qui suit la demande.</p> <p>« Elle peut également émettre, à la demande de ce ministre, des avis sur toute question relative à l'économie du secteur</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat

**Propositions
de la Commission**

—

—

« 3° Un membre de l'Assemblée nationale ;

« 4° Un membre du Sénat.

« III.- Le président est nommé parmi les membres ou anciens membres du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation ou de la Cour des comptes.

« IV.- Le mandat des membres de la Commission de conciliation aéroportuaire est renouvelable une fois. »

« Art. L. 228-2. - Est déclaré démissionnaire d'office par le ministre tout membre qui n'a pas participé, sans motif valable, à trois séances consécutives. Tout membre de la commission doit informer le président des intérêts qu'il détient ou vient à acquérir dans le domaine du transport aérien et de l'aviation civile.

« En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

aéroportuaire.

« Les avis émis par la commission sont rendus publics.

« Elle auditionne, à son initiative ou à leur demande, les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens, leurs organisations professionnelles et toute autre personne morale qu'elle juge compétente ou concernée. »

« Art. L. 228-2. I.- La Commission consultative aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de cinq ans.

« II.- Elle se compose :

« - d'une personne désignée par le Président de l'Assemblée nationale ;

« - d'une personne désignée par le Président du Sénat ;

« - de deux membres ou anciens membres du Conseil d'Etat et de la Cour des Comptes désignés par leur chef de corps ;

« - de trois personnalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile, dont une au moins est spécialiste de l'économie du transport aérien.

« III.- Le président est choisi au sein de la commission par le ministre chargé de l'aviation civile. Sa voix est prépondérante en cas de partage des voix.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	—	« IV.- Le mandat des membres de la commission est renouvelable une fois.
		<p>« Art. L. 228-3.- La Commission de conciliation aéroportuaire adresse au ministre chargé de l'aviation civile des avis motivés sur les programmes d'investissement et sur les projets d'évolution pluriannuelle des redevances proposés par les exploitants des aérodromes mentionnés à l'article L. 251-2 et à l'article 7 de la loi n° du relative aux aéroports, dans le cadre de la conclusion des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2.</p>	« Art. L. 228-3.- Supprimé
		<p>« Elle est saisie à la même fin par les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes et leurs organisations professionnelles.</p>	« Art. L. 228-4.- Supprimé (amendement n° 30)
		<p>« Art. L. 228-4.- La Commission de conciliation aéroportuaire peut être saisie par les exploitants d'aérodromes en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant par un usager des redevances aéroportuaires. Après vérification de l'absence ou de l'insuffisance du paiement, elle en informe les exploitants des aérodromes, leurs usagers, les associations agréées de consommateurs, les organismes représentant les agences de tourisme. »</p>	Article 8
Chapitre IV Redevances	Article 8 Il est ajouté, après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, un article L. 224-2 ainsi rédigé :	Article 8 Après... ...civile, il est <i>inséré</i> un article L. 224-2 ainsi rédigé :	(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« Art. L. 224-2.- I. - Les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.</p> <p>« Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis, ainsi que, le cas échéant, de dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.</p> <p>« Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant <i>notamment</i> à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures ou diminuer leur encombrement.</p> <p>« Le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.</p> <p>« II.- Pour la société Aéroports de Paris et pour les exploitants des aérodromes civils appartenant à l'Etat, les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans, conclus avec l'Etat, qui fixent pour la période considérée</p>	<p>« Art. L. 224-2.- I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Il peut ...</p> <p>limitées tendant à réduire ...</p> <p>... infrastructures, <i>diminuer leur encombrement, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.</i></p> <p>« Le produit global de ces redevances... ... l'aéroport.</p> <p>« II.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>« Art. L. 224-2.- I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Il peut ...</p> <p>... infrastructures, favoriser ...</p> <p>... territoire. (amendement n° 31)</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« II.- Pour Aéroports de Paris et pour les exploitants d'aérodromes civils appartenant à l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances <i>aéronautiques, qui tiennent compte notamment des prévisions ...</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>une évolution maximale en tenant compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent, le cas échéant, aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.</p> <p>« Faute pour un tel contrat d'être conclu, les tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret.</p> <p>« III. - Un décret en Conseil d'Etat arrête les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes qui en relèvent, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs, ainsi que les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en la matière.</p> <p>L'autorité administrative peut, <i>en particulier</i>, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant. »</p>	<p>—</p> <p>« III.- (Alinéa sans modification)</p> <p>L'autorité administrative peut prononcer...</p> <p>... l'exploitant. »</p>	<p>—</p> <p>... l'Etat. (amendement n° 32) <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« III.- (Sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	Article 9 Il est ajouté, après l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile, un article L. 224-3 ainsi rédigé : « Art. L. 224-3.- Sous réserve, pour ceux des aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1 <i>du code de l'aviation civile</i> , l'exploitant d'un aérodrome établi sur le domaine public peut percevoir des redevances domaniales auprès des tiers autorisés à occuper ou utiliser le domaine considéré au-delà des limites des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article L. 224-2 et du droit d'usage qui appartient à tous. Ces redevances peuvent tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine. Les taux de ces redevances peuvent être fixés par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention susmentionnée. »	Article 9 Après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, il est <i>inséré</i> un article L. 224-3 ainsi rédigé : « Art. L. 224-3.- SousL. 221-1, l'exploitant... ... susmentionnée. »	Article 9 (<i>Sans modification</i>)
Livres I ^{er} Aéronefs Titre II Immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs Chapitre III Saisie et vente forcée des aéronefs	Article 10 Il est ajouté au code de l'aviation civile, après l'article L. 123-3, un article L. 123-4 ainsi rédigé :	Article 10 Après l'article L. 123-3 du code de l'aviation civile, il est <i>inséré</i> un article L. 123-4 ainsi rédigé :	Article 10 (<i>Sans modification</i>)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Livre II Aérodromes Titre I^{er} Dispositions générales Chapitre III Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique</p>	<p>« Art. L. 123-4.- En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.</p> <p>« L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.</p> <p>« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.</p> <p>« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »</p> <p>Article 11</p> <p>Il est ajouté au code de l'aviation civile, après l'article L. 213-2, un article L. 213-2-1 rédigé comme suit :</p>	<p>« Art. L. 123-4.- (<i>Sans modification</i>)</p> <p>Article 11</p> <p>Après l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, il est <i>inséré</i> un article L. 213-2-1 ainsi rédigé :</p>	<p>—</p> <p>Article 11</p> <p>(<i>Sans modification</i>)</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par le Sénat

**Propositions
de la Commission**

« Art. L. 213-2-1.- Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel. »

Article 12

Il est ajouté au titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile un chapitre VI ainsi rédigé :

« CHAPITRE VI

« *Services d'assistance en escale*

« Art. L. 216-1.- Sur les aérodromes dont le trafic excède un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, les activités d'assistance en escale sont exercées par les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes et les entreprises agréés à cet effet. Le même décret précise les conditions qui leur sont imposées ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter leur nombre. »

« Art. L. 213-2-1.-
(*Sans modification*)

Article 12

Le titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile est *complété* par un chapitre VI ainsi rédigé :

« CHAPITRE VI

« *Services d'assistance en escale*

« Art. L. 216-1.-(*Sans modification*)

Article 12

(*Sans modification*)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Art. L. 251-4.-L'utilité publique et l'urgence des travaux de construction, de reconstruction, de raccordement aux centres desservis, ainsi que les opérations d'urbanisme rendues nécessaires par la création de l'aéroport sont déclarées par décret en Conseil d'Etat.</p> <p>Les expropriations nécessaires sont faites par application des articles L. 13-9 et L. 15-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.</p> <p>L'administration peut pénétrer dans les propriétés privées et les occuper temporairement dans les conditions prévues par la loi du 29 décembre 1892 modifiée.</p> <p>Art. L. 251-5.- Il est interdit de renouveler les baux, de relouer des locaux vacants, d'effectuer les travaux sans autorisation préalable dans les immeubles de l'ancienne enceinte fortifiée de Paris ayant fait l'objet d'une mesure de réquisition pour cause d'insalubrité. Cette interdiction prend effet dès publication de l'arrêté de réquisition. Elle s'applique dans les mêmes conditions aux immeubles compris dans les zones provisoires de protection de l'aéroport qui sont délimitées par les décrets prévus à l'article L. 251-3.</p> <p>En ce qui concerne les</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE IV DISPOSITIONS FINALES</p> <p style="text-align: center;">Article 13</p> <p>Les articles L. 251-4, L. 251-5, L. 251-6 et L. 252-1, le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 et le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du code de l'aviation civile sont abrogés.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE IV DISPOSITIONS FINALES</p> <p style="text-align: center;">Article 13</p> <p>Les articles L. 251-4 à L. 251-6 et l'article L. 252-1 du code de l'aviation civile sont abrogés. Le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 et le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du <i>même</i> code sont <i>supprimés</i>.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE IV DISPOSITIONS FINALES</p> <p style="text-align: center;">Article 13</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>immeubles situés dans le périmètre de l'aéroport ou dans ses rayons provisoires de protection, l'autorisation prévue à l'alinéa 1er est donnée par le ministre chargé de l'aviation civile.</p>	—	—	—
<p>Art. L. 251-6.- Dans les limites maxima fixées chaque année par la loi de finances, des emprunts peuvent être émis par l'aéroport de Paris pour faire face à ses dépenses de premier établissement. Ces emprunts bénéficient de la garantie de l'Etat, leurs titres sont compris au nombre des valeurs admises pour tous emplois et réemplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat.</p>			
<p>En attendant la réalisation des emprunts, le ministre de l'économie et des finances est autorisé dans les conditions fixées par la loi du 31 mars 1932 à faire des avances directes en capital.</p>			
<p>Art. L. 252-1.- L'Aéroport de Paris est géré par un conseil d'administration assisté d'un directeur général nommé par décret.</p>			
<p>La composition du conseil d'administration, les attributions respectives du conseil d'administration et du directeur général, les règles relatives au régime administratif et financier de l'aéroport sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Ce décret détermine également les règles de contrôle financier auxquelles l'aéroport est soumis ainsi que la tenue des comptes de l'aéroport.</p>			
<p>Art. L. 282-6.- Les autorités ci-après désignées</p>			

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de la conservation des installations et ouvrages du domaine aéronautique et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites :</p> <p>Le directeur général de l'Aéroport de Paris, pour les aérodromes et installations faisant partie de l'ensemble constitué par cet établissement public ;</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 282-7.- Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique du domaine public et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites :</p> <p>Le directeur général de l'Aéroport de Paris, pour les aérodromes et installations faisant partie de l'ensemble constitué par cet établissement public ;</p> <p>.....</p>	<p>Article 14</p> <p>Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés passés par l'établissement public Aéroports de Paris avant le 1^{er} janvier 2003, en tant qu'ils seraient contestés</p>	<p>Article 14</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>Article 14</p> <p>Sous ...</p> <p>... marchés <i>pris ou passés ...</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans que leur signataire ait bénéficié d'une délégation régulièrement donnée et publiée.</p>	—	<p>... publiée. (amendement n° 33)</p>
	<p>Article 15</p>	<p>Article 15</p>	<p>Article 15</p>
	<p>L'ensemble des opérations résultant de l'application du titre I^{er} de la présente loi est, sous réserve des dispositions de son article 2 et de son article 3, réalisé à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'Etat, de ses agents ou de toute autre personne publique.</p>	<p>L'ensemble sous réserve des dispositions des articles 2 et 3 ...</p>	<p>L'ensemble sous réserve de l'application des conventions prévues par les articles ...</p>
		<p>... publique.</p>	<p>... publique. (amendement n° 34)</p>
			<p><i>Article additionnel</i></p> <p><i>Lorsque le capital de la société Aéroports de Paris est détenu intégralement par l'Etat, les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables aux conventions conclues entre l'Etat et cette société.</i></p> <p>(amendement n° 35)</p>
			<p><i>Article additionnel</i></p> <p><i>La prolongation des concessions des sociétés prévue au II de l'article 7 constitue un changement exceptionnel intervenu dans la situation de ces sociétés au sens de l'article L. 123-17 du code de commerce. Les amortissements de caducité inscrits au bilan d'ouverture de l'exercice ouvert le premier janvier de l'année d'entrée en vigueur de l'avenant au contrat de concession mentionné au II de l'article 7 de la présente</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	—	<i>loi doivent prendre en compte de façon rétrospective pour chacune de ces sociétés la nouvelle durée de la concession dont elle est titulaire.</i>
	Article 16	Article 16	(amendement n° 36)
	Les dispositions du titre I ^{er} et des articles 13 et 15 de la présente loi entrent en vigueur le 1 ^{er} janvier 2005, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris.	Les dispositions du titre I ^{er} , des articles 13 et 15, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris entrent en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu au I de l'article 5.	Article 16 Les dispositions du titre I ^{er} et celles des articles 13 et 15 entrent en vigueur ...
			... l'article 5. (amendement n° 37)

AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION

Article premier

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Article 2

Amendements présentés par M. François Asensi :

- Supprimer cet article.
- Rédiger ainsi cet article :

« L'ensemble de biens et terrains relevant du domaine public de l'établissement public aéroport de Paris sont, à la date de transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, transférés au domaine public de l'Etat.

L'ensemble de ces biens et terrains ainsi que ceux du domaine public de l'Etat font l'objet d'une convention de concession conclue entre la société Aéroports de Paris et l'Etat, en vue de leur affectation à un service public, à une opération d'intérêt général ou à toute autre activité.

La durée minimale de la concession est de 40 ans.

En cas de manquement aux obligations de service public, la convention de concession peut être suspendue par décision ministérielle. »

- Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et affectés au service public aéroportuaire ou à l'usage du public sont des ouvrages publics ; en cas de défaut d'entretien normal de ces ouvrages, leurs usagers peuvent rechercher la responsabilité de la société Aéroports de Paris devant le juge administratif. »

Article 3

Amendements présentés par M. François Asensi :

- Supprimer cet article.
- Dans le deuxième alinéa du I de cet article, supprimer les mots :

« majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. »

- Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« IV. – Tout projet de fermeture par la société Aéroports de Paris de tout ou partie d'un aéroport est soumis pour avis au conseil d'administration de la communauté aéroportuaire instituée par la loi n° 2004-172 du 23 février 2004. »

Article 4

Amendements présentés par M. François Asensi :

- Supprimer cet article.
- Avant la dernière phrase de cet article, insérer la phrase suivante :

« Les conventions d'occupation du domaine public sont résiliées à l'entrée en vigueur de la présente loi si leur titulaire en formule la demande dans un délai de douze mois suivant la transformation en société d'Aéroports de Paris. »

Article 5

Amendements présentés par M. François Asensi :

- Supprimer cet article.
- Au début de la première phrase du II de cet article, après les mots : « capital », supprimer le mot : « initial ».

Article 6

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

(article L. 251-2 du code de l'aviation civile)

Amendements présentés par M. François Asensi :

- Substituer aux deux premiers alinéas de cet article les alinéas suivants :

La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France, ainsi que toutes installations annexes qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire, de guider la navigation, de participer à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues par le b de l'article L. 282-8, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air.

Elle se tient en liaison permanente avec les autres aéroports français et étrangers, auxquelles elle doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.

Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts. »

- Substituer à la dernière phrase du premier alinéa de cet article la phrase suivante :

« Elle peut exercer toute autre activité dans les conditions prévues par ses statuts, sous réserve que cette activité ne soit pas de nature à compromettre ou à entraver l’accomplissement actuel ou futur de ses missions de service public et l’utilisation des installations aéroportuaires par les transporteurs aériens et leurs passagers. »

- Supprimer le sixième alinéa de cet article.
- Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« En cas de manquement grave de la société Aéroports de Paris à ses obligations ou pour un motif d’intérêt général, il peut être mis fin à ses missions de service public par un décret en Conseil d’Etat. Les biens concernés redeviennent alors pleine propriété de l’Etat sans donner lieu à indemnisation pour la société Aéroports de Paris.

(article L. 251-3 du code de l’aviation civile)

Amendement présenté par M. François Asensi :

Substituer au deuxième alinéa de cet article les alinéas suivants :

« Par ces ouvrages et terrains, il faut entendre :

- les pistes, voies de circulation et aires de stationnement des aéronefs et leurs terrains d’assiette ;
- les aérogares et leurs terrains d’assiette ;
- les installations de stockage de carburant et leurs terrains d’assiette ;
- les réseaux d’eau, d’électricité, de télécommunications et de carburants pour aéronefs.

Le cahier des charges d’Aéroports de Paris pourra en étendre la définition au vu de l’intérêt général et de l’accomplissement des missions de service public. »

Article 7

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Amendement présenté par M. Gérard Dubrac :

Après les mots : « chambre de commerce et d’industrie », rédiger ainsi la fin du I de cet article : « suivants : Bordeaux, Fort de France, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Pointe-A-Pitre, Saint-Denis de la Réunion, Strasbourg, Toulouse. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. François Asensi :

Dans la première phrase du II de cet article, après le mot : « capital », supprimer le mot : « initial ».

Amendement présenté par M. Gérard Dubrac :

Compléter le 1^{er} alinéa du II de cet article par la phrase suivante :

« Les chambres de commerce et d’industrie et les collectivités territoriales disposent d’un droit de préemption en cas d’ouverture du capital par l’Etat, dont les modalités sont fixées par décret. »

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

Compléter le 1^{er} alinéa du II de cet article par la phrase suivante :

« A l'entrée en vigueur de l'avenant fixant la nouvelle durée de la concession, chaque CCI disposera d'au moins 34 % du capital de la société en contrepartie de son apport. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Gérard Dubrac :

Compléter le 1^{er} alinéa du II de cet article par la phrase suivante :

« A l'entrée en vigueur de l'avenant fixant la nouvelle durée de la concession, chaque CCI disposera d'au moins 34 % du capital de la société en contrepartie de leur apport. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. François Sauvadet :

Compléter le 1^{er} alinéa du II de cet article par la phrase suivante :

« A l'entrée en vigueur de l'avenant fixant la nouvelle durée de la concession, chaque CCI disposera d'au moins 34 % du capital de la société en contrepartie de leur apport. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean-Sébastien Vialatte :

Compléter le 1^{er} alinéa du II de cet article par la phrase suivante :

« A l'entrée en vigueur de l'avenant fixant la nouvelle durée de la concession, chaque CCI disposera d'au moins 34 % du capital de la société en contrepartie de leur apport. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Gérard Dubrac :

Après le II de cet article, insérer le paragraphe suivant :

« II *bis*.- L'ouverture majoritaire du capital ne peut se faire qu'avec la mise en place d'un système de licence remplaçant le régime de concession. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. François Asensi :

Compléter la première phrase du premier alinéa du III de cet article par les mots : « aux conditions de leurs précédents contrats. »

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Pendant cette période transitoire de 10 ans, le capital de chaque société aéroportuaire est majoritairement détenu par des personnes publiques. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Gérard Dubrac :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Pendant cette période transitoire de 10 ans, le capital de chaque société aéroportuaire est majoritairement détenu par des personnes publiques. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean-Sébastien Vialatte :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Pendant cette période transitoire de 10 ans, le capital de chaque société aéroportuaire est majoritairement détenu par des personnes publiques. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. François Sauvadet :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Pendant cette période transitoire de 10 ans, le capital de chaque société aéroportuaire est majoritairement détenu par des personnes publiques. » *[retiré]*

Article 8 A

(article L. 228-1 du code de l'aviation civile)

Amendement présenté par M. François Asensi :

I.- Compléter le II de cet article par le 5° suivant :

« 5° Le président d'une communauté aéroportuaire ».

II.- En conséquence, au premier alinéa de cet article, remplacer le chiffre : « sept » par le chiffre : « huit ». *[sans objet]*

(article L. 228-2 du code de l'aviation civile)

Amendements présentés par M. François Asensi :

- Rédiger ainsi la dernière phrase du premier alinéa de cet article :

« Est exclu de cette commission tout membre qui détient ou vient à acquérir des intérêts dans le domaine du transport aérien et de l'aviation civile. » *[sans objet]*

- Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« Art. L. 228-5.- La commission de conciliation aéroportuaire peut être saisie par une collectivité territoriale concernée par l'activité aéroportuaire en cas de litige l'opposant à la société ADP. » *[sans objet]*

Article 8

(article L. 224-2 du code de l'aviation civile)

- Compléter le deuxième alinéa du I de cet article par les mots : « en vue de l'accomplissement des missions de service public. »

- Après le deuxième alinéa du I de cet article, insérer l'alinéa suivant :

« Ce montant tient compte en outre de l'excédent des recettes procurées à l'exploitant de l'aéroport par les activités non aéronautiques, y compris les plus values foncières constatées lors de la cession des terrains. »

- Supprimer le troisième alinéa du I de cet article.

- Compléter le premier alinéa du II de cet article par la phrase suivante :

« Si le bon accomplissement des missions de service public l'exige, ces contrats peuvent être renégociés avant leur terme. »

- Dans le deuxième alinéa du III de cet article, substituer aux mots : « peut prononcer », le mot : « prononce ».

Article 9

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

(article L. 224-3 du code de l'aviation civile)

Amendements présentés par M. François Asensi :

• Dans la deuxième phrase de cet article, substituer aux mots : « peuvent tenir compte », les mots : « tiennent compte ».

• Compléter la dernière phrase de cet article par les mots : « sans que leur montant ne puisse porter atteinte au bon accomplissement des missions de service public. »

Article 10

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Article 11

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Article 12

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Article 13

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Article 14

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Article 15

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Articles additionnels après l'article 15

Amendement présenté par M. Gérard Dubrac :

« La prolongation des concessions des sociétés prévues au II de l'article 7 constitue un changement exceptionnel intervenu dans la situation de ces sociétés au sens de l'article L. 123-17 du code de commerce. Les amortissements de caducité inscrits au bilan d'ouverture de l'exercice ouvert le premier janvier de l'année d'entrée en vigueur de l'avenant au contrat de concession mentionné au II de l'article 7 doivent prendre en compte de façon rétrospective pour chacune de ces sociétés, la nouvelle durée de la concession dont elle est titulaire. La création de la Société Aéroportuaire, l'apport de la concession, l'extension de sa durée et la reconstitution du capital de ladite société sont exemptés fiscalement tant pour la société que pour la CCI qui fait cet apport. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

« La création de la société aéroportuaire, l'apport de la concession, l'extension de sa durée et la reconstitution du capital de ladite société sont exemptés fiscalement tant pour la société que pour la CCI qui fait cet apport. » *[retiré]*

Article 16

Amendement présenté par M. François Asensi :

Supprimer cet article.

Le rapporteur remercie les personnes ayant accepté d'être entendues par lui au cours de son travail sur le projet qui représentaient :

– les personnels des exploitants d'aérodrome :

- pour Aéroports de Paris (ADP) :
 - . Confédération française de l'encadrement-confédération générale des cadres (CFE-CGC)
 - . Force ouvrière (FO),
 - . Syndicat autonome des personnels d'Aéroports de Paris (SAPAP),
 - . Confédération française démocratique du travail (CFDT),
- pour les personnels des Chambres de commerce et d'industrie (CCI) :
 - . CFDT-CCI,
 - . Syndicat national autonome du personnel des chambres de commerce (SNAPCC) ;

– les exploitants d'aérodrome :

- . ADP,
- . Union des chambres de commerce et des gestionnaires d'aéroports (UCCEGA),
- . Société d'exploitation de Vatry-Europort (SEVE) ,
- . VINCI Airports

– les entreprises de transport aérien :

- . Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM),
- . Air France-KLM,
- . Fedex.
