



TEXTE ADOPTE n° 401
« Petite loi »

ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIEME LEGISLATURE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

15 mars 2005

PROJET DE LOI

MODIFIE PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE
EN PREMIERE LECTURE,

relatif aux aéroports.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

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

Assemblée nationale : 1914, 2045 et 2055.

TITRE I^{ER}

**DISPOSITIONS RELATIVES A LA SOCIÉTÉ
AEROPORTS DE PARIS**

Article 1^{er}

..... Conforme

Article 2

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. Les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris qui ne sont pas déclassés sont attribués à l'Etat. Une convention passée avec l'Etat détermine les sommes restant dues à Aéroports de Paris en conséquence des investissements engagés par l'établissement public sur les biens repris par l'Etat et fixe les modalités de leur remboursement. Les incidences financières de la signature de cette convention figurent dans la plus prochaine loi de finances.

Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.

Article 3

I. – La société Aéroports de Paris et l'Etat concluent une convention qui prévoit les conditions dans lesquelles, à la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome qu'elle exploite, Aéroports de Paris verse à l'Etat au moins 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur vénale à cette date des immeubles situés dans l'enceinte de cet aérodrome qui ne sont plus affectés au service

public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de ces immeubles à la date où ils lui ont été attribués en application de l'article 2, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. Cette convention, qui détermine les modalités de calcul et de versement de cette somme, est conclue pour une durée d'au moins soixante-dix ans.

II. – La somme versée en application du I par Aéroports de Paris est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

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.

Article 4

Sous réserve des dispositions de l'article 2, 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. Cette attribution n'a aucune incidence sur ces biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Aéroports de Paris 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. Les conventions d'occupation temporaire du domaine public restent soumises jusqu'à leur terme au régime applicable précédemment au déclassement des biens concernés. La transformation en société anonyme n'affecte pas les actes administratifs pris par l'établissement public à l'égard des tiers.

Article 5

I. – Les statuts de la société Aéroports de Paris et les modalités transitoires de sa gestion jusqu'à l'installation des différents organes prévus par les statuts 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.

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} sont approuvés dans les conditions de droit commun par l’assemblée générale de la société Aéroports de Paris. Le bilan au 31 décembre 2005 de la société Aéroports de Paris est constitué à partir du bilan au 31 décembre 2004 de l’établissement public Aéroports de Paris et du compte de résultat de l’exercice 2005.

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 fonction jusqu’au terme normal de leur mandat et dans les conditions prévues par ladite loi. Jusqu’à cette date, l’effectif du conseil 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^o, 2^o et 3^o de l’article 5 de la loi n^o 83-675 du 26 juillet 1983 précitée reste fixé à sept.

IV. – *Non modifié*.....

Article 6

Les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l’aviation civile sont ainsi rédigés :

« *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^o du relative aux aéroports et, sauf dispositions législatives contraires, par les lois applicables aux sociétés anonymes. La dénomination sociale de la société, qui figure dans les statuts, peut être modifiée dans les conditions prévues à l’article L. 225-96 du code de commerce.

« La majorité de son capital est détenue par l’Etat.

« *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 d’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.

« La société Aéroports de Paris fournit sur les aérodromes mentionnés ci-dessus les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, l'action des différents intervenants.

« Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.

« Ce cahier des charges définit également les modalités :

« – selon lesquelles Aéroports de Paris assure la répartition des transporteurs aériens, par des décisions constituant des actes administratifs, entre les différents aérodromes et entre les aéroports d'un même aérodrome ;

« – du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat ;

« – du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public, notamment par l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de la société ;

« – 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 ;

« – du contrôle par l'Etat des contrats par lesquels Aéroports de Paris délègue à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au troisième alinéa.

« Ce cahier des charges détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.

« 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.

« 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.

« Le cahier des charges d’Aéroports de Paris fixe les modalités d’application du premier alinéa, notamment les catégories de biens en cause.

« 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.

« Les biens mentionnés au premier alinéa ne peuvent faire l’objet d’aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable. »

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX

Article 7

I. – *Non modifié*.....

II. – A la demande de chaque chambre de commerce et d’industrie concernée, l’autorité administrative peut autoriser la cession ou l’apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement 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 peuvent prendre des participations dans cette société. Un avenant au contrat de concession fixe, le cas

échéant, la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder quarante ans, ainsi que les contreparties, au minimum en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service, sur lesquelles la société aéroportuaire s'engage. En outre, cet avenant met le contrat en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret prévu au I du présent article.

Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas 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.

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.

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. Au terme de la durée prévue au premier alinéa, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.

Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats de travail 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.

IV (*nouveau*). – 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.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES AEROPORTS

Article 8 A

Le titre II du livre II du code de l'aviation civile est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VIII

« Commission consultative aéroportuaire

« 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'investissement, 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.

« Elle peut également émettre, à la demande de ce ministre, des avis sur toute question relative à l'économie du secteur 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 ;

« – d'un membre ou ancien membre du Conseil d'Etat désigné par le vice-président du Conseil d'Etat ;

« – d'un membre ou ancien membre de la Cour des Comptes désigné par le Premier président de la Cour des Comptes ;

« – de trois personnalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile et par le ministre chargé de l'économie 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.

« IV. – Le mandat des membres de la commission est renouvelable une fois. »

Article 8

Après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 224-2 ainsi rédigé :

« *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.

« Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

« Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

« Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

« 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 aéroportuaires, qui tiennent 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 aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

« En l'absence d'un contrat pluriannuel déterminant les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, ces tarifs sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret.

« 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.

« L'autorité administrative peut 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. »

Article 9

..... Conforme

Article 9 bis (nouveau)

Dans l'avant-dernier alinéa de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile, le montant : « 12 000 € » est remplacé par le montant : « 20 000 € ».

Article 10

Après l'article L. 123-3 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 123-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 123-4. – En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par

l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, 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.

« 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.

« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »

Article 11

..... Conforme

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.* – Sur les aérodromes dont le trafic excède un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, les services d'assistance en escale sont fournis 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. »

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

..... Conforme

Article 14

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par l'établissement public Aéroports de Paris avant le 1^{er} janvier 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.

Article 15

L'ensemble des opérations résultant de l'application du titre I^{er} est, sous réserve de l'application des conventions prévues par les articles 2 et 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.

Article 15 bis (nouveau)

L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi n°
du relative aux aéroports. »

Article 15 ter (nouveau)

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 1^{er} janvier de l'année d'entrée en vigueur de l'avenant au contrat de concession mentionné au même II, doivent prendre en compte, de façon rétrospective, pour chacune de ces sociétés, la nouvelle durée de la concession dont elle est titulaire.

II. – La reprise des amortissements de caducité est rattachée aux bénéfices imposables au même rythme que celui auquel les immobilisations correspondantes de la concession sont amorties.

Article 15 quater (nouveau)

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 en application des articles 2 et 3 de la présente loi, ainsi qu'aux contrats pluriannuels conclus en application du II de l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile.

Article 16

Les dispositions du titre I^{er} et celles des articles 13 et 15 entrent en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu au I de l'article 5 et, au plus tard, le 31 décembre 2005.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 15 mars 2005.

*Le Président,
Signé : Jean-Louis DEBRÉ*

Texte adopté n° 401 – Projet de loi modifié par l'assemblée nationale en première lecture, relatif aux aéroports