

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 décembre 2011

**RÉFORME DES PORTS D'OUTRE-MER DE L'ÉTAT
ET DIVERSES DISPOSITIONS - (n° 4038)**

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 32

présenté par
M. Letchimy, M. Lurel, M. Manscour, Mme Berthelot
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant :**

Le capital des sociétés qui contrôlent les aéroports situés dans les départements d'outre-mer est majoritairement détenu par des personnes publiques.

EXPOSÉ SOMMAIRE

A l'instar des aéroports de province, les aéroports d'intérêt national situés dans les départements d'outre-mer vont se transformer en sociétés aéroportuaires, dotées d'un capital réparti entre l'Etat (60%) les Chambres de Commerce et d'Industrie (25%) et les collectivités territoriales (15%). La Réunion a déjà franchi cette étape en 2011, la Martinique suivra en 2012, puis la Guadeloupe et la Guyane.

Si l'Etat, détenteur de 60% des parts desdites sociétés aéroportuaires, confirme outre-mer sa volonté – déjà déclarée pour l'Hexagone - de se défaire à terme de sa participation, les collectivités territoriales et les Chambres de Commerce et d'Industrie ultramarines ne seront plus qu'acteurs publics minoritaires aux côtés d'un acteur majoritaire, probablement privé.

Or aujourd'hui, les acteurs publics et en particulier les acteurs publics locaux sont seuls véritables garants du développement économique et touristique local. Leur rôle prioritaire est d'assurer le développement à long terme des équipements publics vitaux, telles les plateformes aéroportuaires. Avant tout, ils s'inscrivent dans une stratégie générale de développement touristique et de compétitivité économique des territoires qu'ils desservent, en pratiquant une politique tarifaire adéquate et en réalisant les investissements nécessaires, sans rechercher, en priorité, une

optimisation financière génératrice de dividendes. Il donc convient de les maintenir, globalement, au dessus de 51%.

Ces aéroports, clés d'entrée uniques de leurs territoires respectifs, outils essentiels de définition de la politique touristique des outremer, et points d'ancrage des forces armées aériennes françaises outremer ne sauraient donc sans inconvénients être confiés à des intérêts uniquement inspirés par des objectifs financiers.

A ce jour, rien n'est prévu pour parer à cette éventualité, hormis un engagement, expirant en 2013, du Premier ministre formulé par simple lettre (lettre de Jean-Pierre Raffarin, garantissant le maintien d'une majorité publique jusqu'à 2013).

Aussi, eu égard à leur rôle visant à garantir la continuité territoriale et à leur importance stratégique pour des enjeux de défense nationale et de sécurité civile, il n'est pas raisonnable de laisser les concessions de tels outils à des intérêts privés et il convient d'apporter une réponse juridique appropriée et adaptée.

La garantie d'une majorité publique inscrite dans la loi constitue une telle réponse conforme aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 73 de la Constitution.

En prévoyant ainsi « une adaptation tenant aux caractéristiques et contraintes des départements d'outre-mer », le législateur est parfaitement dans son rôle.

Il est clair en effet que nous sommes en présence de caractéristiques et de contraintes particulières des départements d'outre-mer qui se trouvent dans une situation de dépendance économique et stratégique tout à fait singulière vis-à-vis des équipements vitaux que constituent ces aéroports.

Cette adaptation est par ailleurs proportionnée aux contraintes identifiées.

En effet :

- jusqu'au seuil de 51% de détention publique, cette garantie n'interdira nullement le désengagement d'un des trois partenaires publics (Etat, collectivités territoriales et Chambres de Commerce et d'Industrie). Ce désengagement ne permettra cependant pas le transfert de la gouvernance à des opérateurs privés par cession d'un cumul de 51% (voir les précédents des aéroports de Saint-Martin et de Mayotte).

- en deçà du seuil de 51%, le présent article autorisera l'Etat à ouvrir progressivement le capital des sociétés, favorisant ainsi, soit la présence d'acteurs privés minoritaires, soit l'acquisition par les collectivités territoriales et/ou les Chambres de Commerce et d'Industrie, des parts cédées par l'Etat, ceci sans aucune restriction.

Enfin le présent article, en proposant une perspective de continuité juridique, et donc sociale de la société aéroportuaire, offrira tous apaisements aux personnels qui sont la clef de la réussite de cette réforme.