

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2498)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2761

présenté par

Mme Chabanne, Mme Carrey-Conte, M. Noguès, M. Amirshahi et M. Cherki

ARTICLE 49

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Alors que la controverse se poursuit sur les conditions de la cession par l'État de 49,99 % du capital de la société Aéroport de Toulouse-Blagnac qui conduit, selon les termes du pacte d'actionnaires, à la perte de contrôle de fait au profit d'un consortium privé, cet article organise la privatisation, par transfert au secteur privé de la majorité du capital, des sociétés Aéroports de la Côte d'Azur et Aéroports de Lyon.

L'exposé des motifs du projet de loi précise que l'entrée de nouveaux investisseurs au capital de ces sociétés aéroportuaires doit permettre à ces sociétés de bénéficier d'une expertise additionnelle et d'une capacité financière accrue, permettant ainsi d'accélérer leur développement et .que l'État veille cependant à disposer, par son rôle de concédant et de régulateur, des leviers adéquats pour atteindre les objectifs qui sont les siens en matière de garantie du service public aéroportuaire, de maîtrise des programmes d'investissements et de contrôle de l'évolution des tarifs de redevances aéronautiques. Outre que l'expertise additionnelle n'est en rien garantie, l'actualité autour des concessions autoroutières et des conditions dans lesquelles les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont été privatisées, doit inciter à la plus extrême prudence quant aux garanties dont l'État en qualité de concédant et de régulateur dispose réellement. Dès lors, puisqu'aucune disposition n'est prévue dans le projet de loi pour renforcer les leviers dont l'État doit disposer sur des concessions aéroportuaires qui, faut-il le rappeler, ont été prolongées en 2005 au-delà de 2040, le doute est permis quant à l'efficacité des moyens d'action de l'État. De fait, l'État semble organiser la perte de contrôle de ces infrastructures aéroportuaires.

Il apparaît indispensable de rappeler que les infrastructures de transport au même titre que celles de l'énergie sont stratégiques puisqu'elles constituent un facteur majeur de l'attractivité de la France et

donc de sa compétitivité et qu'elles sont au cœur de la souveraineté du pays. La maîtrise publique de ces infrastructures stratégiques doit être garantie pour éviter les pertes de souveraineté que la Grèce avec le port du Pirée et le Portugal avec ses aéroports et ses infrastructures électriques ont connues. En transférant au secteur privé la majorité du capital des sociétés aéroportuaires, l'État prend le parti de perdre le contrôle d'infrastructures stratégiques.

Enfin, quelques jours après la conférence environnementale où le Premier ministre a confirmé son intention de doter le pays d'une véritable stratégie en matière de transports, la cession d'infrastructures aéroportuaires d'importance paraît à la fois prématurée et non cohérente avec la future stratégie annoncée par le Premier ministre.

Pour toutes ces raisons, les cessions des aéroports sont prématurées et doivent être accompagnées de meilleures garanties. Dans ces conditions, l'article 49 doit être supprimé.