



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports aériens

Question orale n° 1189

Texte de la question

M. Michel Sainte-Marie attire l'attention de Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'ouverture du capital des aéroports régionaux et souhaiterait connaître l'avancement des réflexions en ce domaine. L'État français a partiellement/symboliquement décentralisé en 2004 la gestion aéroportuaire. Les collectivités locales détiennent aujourd'hui 15 % environ des grands aéroports régionaux, aux côtés des chambres de commerce et d'industrie (25 %) et surtout de l'État (60 %). La loi de 2005 autorisant l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris prévoyait en outre la transformation des grandes plates-formes régionales en sociétés anonymes, rendant possible la participation au capital d'investisseurs privés. Dans cette optique, les aéroports de Nice, Lyon, Toulouse et Bordeaux avaient été les premiers à abandonner leur statut d'établissement public, entre mars 2007 et juin 2008. Aujourd'hui, le Gouvernement s'apprête à lancer l'ouverture du capital de ces mêmes quatre grands aéroports régionaux (Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Toulouse-Blagnac et Bordeaux-Mérignac). La presse a relayé l'information selon laquelle l'Agence des participations de l'État (APE, qui détient 60 % des sociétés exploitantes des aéroports) aurait déjà lancé un appel d'offres pour sélectionner la banque conseil de l'opération, tandis que les aéroports et les entreprises intéressées ont déjà été avisés "officieusement" du processus, avant une "imminente" annonce officielle. Les chambres de commerce, les collectivités locales et les parlementaires ne sont associés ni à la réflexion, ni à la démarche. Avant que la moindre annonce officielle ait été faite, des candidats potentiels se sont récemment montrés intéressés par le dossier : le groupe de BTP Vinci, le groupe français de services Veolia, la banque d'affaires australienne Macquarie ou la Caisse des dépôts. La société Aéroports de Paris, gestionnaire de Roissy, Orly et du Bourget, pourrait, pour sa part, s'intéresser à Lyon-Saint-Exupéry. Il s'étonne d'ailleurs qu'une banque des antipodes, et sans aucun lien évidemment avec les territoires concernés, soit informée du processus avant les collectivités locales dont les aéroports sont pourtant des acteurs et des partenaires majeurs. Rien ne montre aujourd'hui la volonté de l'État de s'appuyer sur des acteurs locaux (collectivités, chambres consulaires et acteurs économiques et institutionnels régionaux) pour constituer un pacte d'actionnaires de référence. Tout aujourd'hui semble indiquer au contraire que l'on s'oriente sur cette question vers une privatisation purement financière et que les collectivités se voient privées d'un des principaux leviers de développement de leur territoire. Or ces mêmes collectivités sont traditionnellement largement sollicitées par les sociétés aéroportuaires pour participer au financement, à la promotion et au fonctionnement de ces infrastructures. Il lui demande de préciser les intentions du Gouvernement en ce domaine.

Texte de la réponse

OUVERTURE DU CAPITAL DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Sainte-Marie, pour exposer sa question, n° 1189.

M. Michel Sainte-Marie. Monsieur le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'économie, chargé du commerce et de l'artisanat, je souhaiterais connaître l'avancement des réflexions concernant l'ouverture du capital des aéroports régionaux.

En 2004, l'État a partiellement décentralisé la gestion aéroportuaire. Les collectivités locales détiennent

aujourd'hui 15 % environ des grands aéroports régionaux, aux côtés des chambres de commerce et d'industrie : 25 %, et surtout de l'État : 60 %. La loi de 2005 autorisant l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris prévoyait en outre la transformation des grandes plates-formes régionales en sociétés anonymes, rendant possible la participation au capital d'investisseurs privés.

Dans cette optique, les aéroports de Nice, Lyon, Toulouse et Bordeaux avaient été les premiers à abandonner leur statut d'établissement public, entre mars 2007 et juin 2008. Aujourd'hui, le Gouvernement s'apprête à lancer l'ouverture du capital de ces mêmes quatre grands aéroports régionaux que sont Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Toulouse-Blagnac et Bordeaux-Mérignac.

La presse a relayé l'information selon laquelle l'Agence des participations de l'État, qui détient 60 % des sociétés exploitantes des aéroports, aurait déjà lancé un appel d'offres pour sélectionner la banque conseil de l'opération, tandis que les aéroports et les entreprises intéressées ont déjà été avisés officieusement du processus, avant une imminente annonce officielle.

Avant même que la moindre annonce officielle ait été faite, des candidats potentiels se sont récemment montrés intéressés par le dossier : le groupe de BTP Vinci, le groupe français de services Veolia, la banque d'affaires australienne Macquarie ou la Caisse des dépôts et consignations. La société Aéroports de Paris, gestionnaire de Roissy, Orly et du Bourget, pourrait, pour sa part, s'intéresser à Lyon-Saint-Exupéry.

À Bordeaux, les cinq collectivités concernées et la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux ont fait part de leur souhait de conserver l'actionnariat majoritairement public et ont avancé un certain nombre propositions : l'acquisition de parts supplémentaires en fonction du niveau de valorisation de la société aéroportuaire, l'entrée d'un actionnaire issu de la sphère publique.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les intentions du Gouvernement devant cette proposition de coopération entre l'État et les collectivités locales, notamment à Bordeaux ?

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Lefèbvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

M. Frédéric Lefèbvre, *secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation*. Monsieur le député, vous avez interrogé Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la question essentielle de l'ouverture du capital des sociétés aéroportuaires en rappelant la loi du 20 avril 2005. L'État a lancé une étude sur l'opportunité d'une ouverture de capital des sociétés concessionnaires des aéroports que vous avez citées. Aucune décision n'est encore prise quant au lancement de l'opération, ni *a fortiori* sur son calendrier et ses modalités.

Vous citez certains investisseurs susceptibles d'être intéressés par les aéroports régionaux ; il en existe beaucoup d'autres. Ces marques d'intérêt, qui ont souvent d'ailleurs été publiquement émises ou échangées avec un certain nombre d'acteurs locaux, l'ont été avant le lancement de notre réflexion. Elles montrent simplement que nos aéroports régionaux, et on ne peut que s'en féliciter, sont des actifs publics créateurs de valeur.

La réflexion conduite par l'État, avec l'appui de conseillers financiers et juridiques, comme c'est toujours le cas, associe pleinement les dirigeants des sociétés concernées. Des discussions ont déjà eu lieu, menées par les présidents des conseils de surveillance de ces aéroports, avec les partenaires locaux actionnaires minoritaires de ces sociétés, les collectivités territoriales et les CCI. Il va de soi que les enjeux de développement économique régional seront pris en compte dans la mesure où, comme vous le soulignez, les aéroports régionaux y jouent un rôle significatif. C'est une des raisons pour lesquelles la loi du 20 avril 2005 avait prévu l'entrée des partenaires locaux au capital des sociétés aéroportuaires aux côtés de l'État qui détient, je le rappelle, 60 % du capital, alors même que le droit de concéder la gestion des aéroports appartenait et appartient toujours à l'État.

Une éventuelle ouverture de capital ne serait pas effectuée dans une logique purement financière. Il faut veiller, et l'État s'y engage, à ce que les sociétés puissent exercer, dans les meilleures conditions, la mission de concessionnaire que l'État leur a confiée.

Par ailleurs, l'entrée de nouveaux partenaires permettra aux aéroports d'accroître leur capacité de trouver de nouveaux relais de croissance, d'investir, car l'objectif est d'offrir à ces sociétés des projets industriels porteurs de développement, de performance économique qui remplissent le souhait que vous avez rappelé tout à l'heure d'attractivité pour les territoires.

Données clés

Auteur : [M. Michel Sainte-Marie](#)

Circonscription : Gironde (6^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1189

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Économie, finances et industrie

Ministère attributaire : Économie, finances et industrie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 novembre 2010, page 13062

Réponse publiée le : 8 décembre 2010, page 9010

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 30 novembre 2010