

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CD36

présenté par

Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 54, insérer l'article suivant:****« Contrôle et exploitation aériens »**

Le gouvernement remet, dans les six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport évaluant l'impact sur les finances publiques de la privatisation en cours de plusieurs aéroports français.

Ce rapport évaluera notamment la pertinence de la mise en œuvre d'un tel modèle au regard des investissements antérieurs consentis par l'État. Ce rapport étudiera aussi les coûts et manquements financiers qui y sont inhérents.

Ce rapport sera rédigé par un groupe de travail associant des représentants du conseil général de l'Environnement et du Développement durable, des membres de la Direction générale de l'aviation civile, des représentants de l'Union des Aéroports Français et les syndicats représentatifs dont l'USAC-CGT, l'UTCAC et FO Aviation Civile.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les aéroports sont un secteur stratégique pour l'État qui rapporte chaque année aux finances publiques plusieurs dizaines de millions d'euros de dividendes via l'APE. Les aéroports sont un outil majeur de souveraineté pour la nation. En revendant ses parts dans les aéroports français, l'État délègue la gestion des sites à des entreprises privées. Alors que plusieurs privatisations ont eu lieu et que d'autres sont en cours à l'image du sort fait aux Aéroports De Paris, un bilan d'étape s'impose pour évaluer combien d'argent ont réellement rapporté ces cessions d'actifs publics, quels coûts directs et indirects elles ont induit pour les administrations publiques et l'intérêt de la nation. Les aéroports de Paris ont été les premiers, en 2005, à passer sous un statut privé. Ainsi, la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports cède aux collectivités territoriales et aux Chambres de Commerces et d'Industrie (CCI) la propriété et la gestion d'une grande majorité des aéroports provinciaux.

L'État ne reste présent que sur les sites présentant un « potentiel national et international ». A ce titre, les aéroports de Lyon, Bordeaux, Marseille, ou Strasbourg pourraient un jour être également concernés par le processus de privatisation pour financer notamment la filière nucléaire et le désendettement. La privatisation de Toulouse-Blagnac s'est faite à ce titre dans des conditions nébuleuses. Les parties refusent de dévoiler le pacte d'actionnaires, et l'actionnaire majoritaire Chinois (49,9 %) agit en prédateur sur les profits.

Ce rapport visera notamment à déterminer si cette orientation politique de marchandisation des infrastructures publiques poussée par l'Union Européenne est judicieuse au regard de la perte de souveraineté nationale sur des éléments stratégiques.