

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 septembre 2018

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1088)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2160

présenté par

M. Potier, Mme Battistel, M. Juanico, M. Vallaud, Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, M. Pupponi, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe et Mme Victory

ARTICLE 45

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le gouvernement a fait le choix d'engager une campagne de cession d'actifs de l'État afin de financer un « fonds de l'innovation de rupture », à hauteur de 10 milliards d'euros. Ces cessions auront notamment pour effet, la privatisation de la société Aéroports de Paris. Il s'agit d'une entreprise stratégique qui gère notamment les trois grands aéroports franciliens, ainsi que 10 autres aérodromes en Île-de-France et possède des participations dans les aéroports de Schipol et Istanbul notamment.

Comme en témoigne les rapports financiers de la société et l'étude d'impact du Projet de loi, ADP est une société florissante qui a connu une augmentation annuelle moyenne de 3,8 % de ses revenus et de 10 % de son résultat net part du groupe sur les 10 dernières années. De août 2013 à août 2018, en 5 ans, le cours du titre ADP est passé de 74 € à 193 € soit une progression de 161 %. Le titre a notamment été porté par l'évolution du cours du pétrole et la croissance du trafic aérien mondial.

En effet, ADP dispose avec l'aéroport de Roissy-CDG, du 2e Hub européen après Londres-Heathrow en nombre de passagers avec 69,5 millions de passagers en 2017. Comparativement à ses concurrents européens, l'aéroport de Roissy-CDG dispose d'une capacité de développement importante. En effet, là où son concurrent londonien voit le projet de construction d'une troisième piste rencontrer une forte contestation populaire, y compris du Maire de Londres, CDG dispose d'ores et déjà de 4 pistes et a engagé la construction d'un Terminal 4 qui permettra à l'horizon 2023-2024, d'augmenter de 10 millions de passagers sa capacité actuelle et à terme, de porter celle de l'aéroport à 120 millions de passagers en faisant le premier aéroport européen. A l'horizon 2030,

les développements du CDG Express et de la ligne 17 du métro du Grand Paris renforceront la desserte et l'attractivité de l'aéroport de Roissy-CDG.

Dans le même temps, l'aéroport d'Orly connaît également des évolutions importantes portées par le Projet Cœur d'Orly qui prévoit 15 hectares de quartier d'affaires international et une plateforme multimodale faisant arriver 2 lignes du métro du Grand Paris et le TGV au cœur de l'aéroport. Dans le même temps, la réalisation d'un bâtiment de liaison entre les deux actuels terminaux permettra une modernisation importante de l'aéroport et une augmentation de sa capacité de 3,5 millions de passagers.

Ainsi, les actifs du groupe ADP connaissent un développement important qui permettra à celui-ci de positionner Paris comme le 1^{er} Hub européen. Alors que l'IATA évalue à 7,2 milliards le nombre de passagers qui voyageront en avion en 2035, soit près du double des 3,8 milliards de voyageurs aériens enregistrés en 2016, il s'agit d'un enjeu économique et touristique majeur pour notre pays.

Au regard de la dimension stratégique de ces infrastructures et des perspectives d'évolution du trafic aérien, le groupe Nouvelle gauche considère que l'État doit conserver la maîtrise de cet outil majeur.

Notre groupe considère par ailleurs que la décision de privatisation est non-fondée sur le plan économique et budgétaire. En effet, les précisions apportées par le gouvernement ont permis de mesurer que le fonds de l'innovation de rupture ne serait doter chaque année que des dividendes liés au placement du capital obtenu par la cession des actifs en question. Or, ce placement est censé rapporter autour de 250 millions d'euros par an, distribués sous forme de prêts ou d'avances remboursables à des entreprises.

Or, sur la base du résultat net 2017 et de la politique de versement des dividendes de l'entreprise, l'État percevra en 2018 du seul groupe ADP pour 173M€ de dividendes. Avec une progression moyenne de 10 % du résultat net observée sur les 10 dernières années, on constate que d'ici 5 ans les seuls dividendes d'ADP pourraient financer ce fonds. Il suffirait donc au gouvernement de flécher la totalité des dividendes perçus d'ADP et d'autres entreprises que l'État souhaite privatiser sur ce fonds pour répondre à son objectif tout en conservant la maîtrise stratégique de ces entreprises.

Il est donc incompréhensible que le gouvernement privilégie l'option d'une vague de privatisations plutôt que celui d'une optimisation des dividendes actuellement perçus au regard de leur produit.

D'autres enjeux s'agissant de la société ADP existent, qu'il s'agisse de la maîtrise des recettes commerciales (31 % des revenus du groupe), de la préservation des réserves foncières prévues pour permettre le développement des plateformes ou du contrôle du montant des redevances qui impacte en particulier le porte-drapeau que constitue Air France.

Pour toutes ces raisons, le groupe Nouvelle gauche considère que la privatisation d'ADP est une erreur stratégique et économique et propose donc la suppression des articles 44 à 50.