

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er mars 2019

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1673)

Adopté

AMENDEMENT

N ° 862

présenté par

Mme Lebec, rapporteure thématique et M. Lescure, rapporteur

ARTICLES 44 À 46

Rétablir l'article 45 dans la rédaction suivante :

I. – L'article L. 6323-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de la première phrase, les mots : « dont la liste est fixée par décret » sont remplacés par les mots : « suivants : Chavenay-Villepreux, Chelles-Le-Pin, Coulommiers-Voisins, Étampes-Mondésir, Lognes-Émerainville, Meaux-Esbly, Paris-Issy-les-Moulineaux, Persan-Beaumont, Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'École et Toussus-le-Noble » ;

2° La seconde phrase est complétée par les mots : « et dans le respect du cahier des charges mentionné à l'article L. 6323-4 ».

II. – L'article L. 6323-4 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Ce cahier des charges précise les modalités d'application des articles L. 6323-2-1, L. 6323-4, L. 6323-6 et L. 6325-2. En outre, il définit les modalités : » ;

2° Après le 5°, sont insérés vingt alinéas ainsi rédigé :

« 6° Selon lesquelles l'État, en l'absence d'accord avec Aéroports de Paris, dans l'intérêt du service public et au regard des meilleurs standards internationaux, peut fixer les conditions dans lesquelles le service public aéroportuaire doit être assuré, les niveaux de performance à atteindre, les sanctions appliquées lorsque ces niveaux ne sont pas atteints et les orientations sur le développement des aérodromes ainsi que, lorsque les circonstances le justifient et sans préjudice, le cas échéant, des dispositions de l'article L. 6323-4-1 du présent code, imposer la réalisation d'investissements nécessaires au respect des obligations de service public d'Aéroports de Paris ;

« 7° Selon lesquelles un commissaire du Gouvernement, ou son suppléant, nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et représentant l'État au conseil d'administration d'Aéroports de Paris, est associé, sans voix délibérative, à l'ensemble des travaux de ce conseil, à l'exception de

ceux portant sur la négociation du contrat mentionné à l'article L. 6325-2 du présent code, et se voit remettre toute information utile à sa mission ;

« 8° Selon lesquelles les dirigeants d'Aéroports de Paris chargés des principales fonctions opérationnelles relatives à l'exploitation aéroportuaire, à la sûreté, à la sécurité et à la maîtrise d'ouvrage aéroportuaire sont agréés par l'État sur la base de critères objectifs relatifs à leur probité et à leur compétence et selon lesquelles l'agrément de ces dirigeants est retiré par l'État lorsque les critères qui ont été vérifiés pour son octroi ne sont plus satisfaits ou en cas de manquement grave ou répété d'Aéroports de Paris à ses obligations légales et réglementaires dans les champs couverts par les fonctions de ces dirigeants ;

« 9° Selon lesquelles, par exception, Aéroports de Paris peut rechercher la responsabilité sans faute de l'État du fait des décisions normatives ou d'organisation des services dont il a la charge lorsqu'elles affectent spécifiquement, significativement et durablement l'activité d'Aéroports de Paris en Île-de-France ou du fait des décisions de l'État, prises en application des dispositions du cahier des charges lorsqu'elles bouleversent, dans la durée, les conditions économiques dans lesquelles l'exploitant opère ses activités de service public en Île-de-France ;

« 10° Selon lesquelles l'État donne son accord préalable à toute opération conduisant à un changement de contrôle direct ou indirect d'Aéroports de Paris au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce ;

« 11° Selon lesquelles, par dérogation aux articles L. 2511-7 à L. 2511-9 et L. 3211-7 à L. 3211-9 du code de la commande publique, Aéroports de Paris respecte les obligations de publicité et de mise en concurrence prévues par ces ordonnances et leurs décrets d'application pour conclure des marchés publics et des concessions portant sur des travaux avec une entreprise liée ou une coentreprise ;

« 12° D'encadrement de la durée des actes d'Aéroports de Paris pour tenir compte de la fin de sa mission dans les conditions prévues à l'article L. 6323-2-1 du présent code, d'autorisation préalable par l'État de tout acte autre qu'un contrat de travail lorsque sa durée excède de plus de dix-huit mois la date de fin normale de l'exploitation prévue au même article L. 6323-2-1, ainsi que les modalités selon lesquelles les contrats relatifs à l'exploitation des aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2, encore en vigueur à la date de fin normale ou anticipée de l'exploitation prévue à l'article L. 6323-2-1, sont transférés à l'État à cette date ;

« 13° D'encadrement et d'autorisation par l'État, à peine de nullité, pour tenir compte de la fin de la mission d'Aéroports de Paris dans les conditions indiquées au même article L. 6323-2-1, des décisions ou contrats conférant des droits réels aux occupants des biens d'Aéroports de Paris ;

« 14° Selon lesquelles l'État encadre et autorise les opérations qui, indépendamment d'un lien direct avec le service public aéroportuaire, dépassent un montant ou une superficie substantielle, que ses dispositions définissent, ou sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'exécution du service public aéroportuaire ou des missions dont l'État est chargé ;

« 15° Selon lesquelles, sans préjudice des conditions de gratuité prévues au cahier des charges d'Aéroports de Paris à la date de publication de la loi n° du relative à la croissance et la transformation des entreprises, lesquelles demeurent inchangées, Aéroports de Paris met à

disposition de certains services et établissements publics de l'État les terrains, locaux, aménagements et places de stationnement et assure les prestations de service connexes en retenant, sur le montant des loyers et des prix, les taux d'abattement par type d'immeubles et de prestations pratiqués le cas échéant à la date d'entrée en vigueur de l'article 44 de la même loi ;

« 16° D'encadrement et d'autorisation par l'État des modifications substantielles, permanentes ou provisoires, apportées aux capacités des installations aéroportuaires ;

« 17° D'encadrement et d'autorisation par l'État de certains travaux dérogeant à des normes ou objectifs mentionnés dans les dispositions du cahier des charges ou susceptibles d'affecter l'exécution du service public aéroportuaire ou l'exercice des missions des services de l'État ;

« 18° De règlement amiable des différends entre l'État et Aéroports de Paris avant saisine des juridictions ou autorités compétentes ;

« 19° Selon lesquelles le ministre chargé de l'aviation civile peut exiger qu'il soit mis fin à tout décision ou contrat d'Aéroports de Paris pris en méconnaissance des dispositions du cahier des charges, à ses frais exclusifs ;

« 20° Selon lesquelles Aéroports de Paris informe annuellement l'État de tout élément de sa gestion financière de nature à obérer sa capacité à assurer ses obligations de service public et selon lesquelles Aéroports de Paris dispose en permanence d'une notation de long terme de sa dette chirographaire et non subordonnée établie par au moins une agence de notation de crédit de réputation mondiale, enregistrée conformément au règlement (CE) n° 1060/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit, cette notation devant être supérieure à un niveau précisé dans le cahier des charges.

« 21° Selon lesquelles Aéroports de Paris informe l'État d'une requête visant à l'ouverture d'une procédure de mandat *ad hoc* ou de conciliation prévues respectivement aux articles L. 611-3 et L. 611-6 du code de commerce et le tient informé du déroulement de la procédure ;

« 22° Selon lesquelles Aéroports de Paris exerce ses missions en tenant compte des effets environnementaux de ses activités ;

« 23° Selon lesquelles Aéroports de Paris assure les conditions d'exercice d'une activité d'aviation générale, notamment celle des aéroclubs constitués sous forme d'association à but non lucratif disposant d'un lien statutaire avec une association reconnue d'utilité publique ;

« 24° Selon lesquelles un comité des parties prenantes, distinct des organes de direction d'Aéroports de Paris et composé notamment de représentants d'Aéroports de Paris, de collectivités territoriales, d'associations de riverains et d'associations agréées pour la protection de l'environnement, est mis en place afin de favoriser l'information et les échanges entre ces acteurs, dans le respect des compétences des commissions consultatives de l'environnement.

« L'État veille au maintien au cours du temps de la bonne adéquation du cahier des charges avec les objectifs du service public aéroportuaire ainsi qu'à la cohérence de ce cahier des charges avec les évolutions du secteur du transport aérien et avec les effets économiques, sociaux et environnementaux des activités d'Aéroports de Paris. Les dispositions du cahier des charges et leur

mise en œuvre font l'objet d'évaluations tous les vingt ans à compter de sa publication. Ces évaluations sont réalisées par l'État, qui y associe la société Aéroports de Paris. Elles sont rendues publiques. » ;

3° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« L'autorité administrative peut prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage, aux avantages tirés du manquement ainsi qu'à leur caractère éventuellement répété, sans pouvoir excéder 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris par manquement. Le dernier exercice clos s'apprécie à la date à laquelle la sanction est prononcée. Le plafond de pénalités encourues sur une année civile est de 10 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objet de rétablir l'article 45, nécessaire à la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP), car définissant un cahier des charges exigeant imposé à l'exploitant pour la durée de la période d'exploitation des aérodrômes qui lui seront confiés.

Cet article fixe de manière extrêmement précise les éléments du cahier des charges et les obligations qui incomberont à ADP et y inclut un plus grand nombre d'exigences et de prérogatives des pouvoirs publics. Il permet un contrôle de l'État sur ses actifs plus fort qu'aujourd'hui (s'agissant, notamment, de la possibilité d'imposer des investissements et de refuser certaines opérations susceptibles d'avoir une incidence sur le service public aéroportuaire) et une bonne information quant à la gestion faite par ADP des aérodrômes dont il a la charge.

Plusieurs modifications apportées par le Sénat en commission sont conservées dans la rédaction ici proposée :

- les modifications rédactionnelles ;
- la possible évolution du cahier des charges au cours du temps pour garantir son adaptation aux évolutions du secteur du transport aérien et sa cohérence avec les effets économiques, sociaux et environnementaux des activités d'ADP.

Deux autres apports du Sénat sont maintenus, dans une rédaction légèrement modifiée pour des raisons rédactionnelles :

- la possibilité pour l'État de retirer l'agrément des dirigeants d'ADP chargés des principales missions opérationnelles en cas de manquement d'une particulière gravité à leurs obligations légales et réglementaires ;
- la précision des obligations d'ADP vis-à-vis des aéroclubs.

Enfin, cet amendement propose que l'évaluation du cahier des charges n'ait pas lieu tous les dix ans, mais tous les vingt ans. Il s'agit ainsi de tenir compte de la nécessité de disposer d'un recul suffisant pour évaluer la pertinence de certaines obligations ou dispositions et pour garantir aux différents opérateurs la stabilité nécessaire à la bonne réalisation de leurs missions, notamment de

service public, mais également de veiller à une prise en compte régulière et satisfaisante des évolutions probables du secteur du transport aérien.