

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

178^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du jeudi 14 mars 2019

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. FRANCIS VERCAMER

1. Croissance et transformation des entreprises (p. 2329)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2329)

Rappels au règlement (p. 2329)

M. Adrien Quatennens

M. Stéphane Peu

M. Boris Vallaud

Mme Emmanuelle Ménard

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

M. Daniel Fasquelle

M. Bruno Le Maire, ministre

M. Boris Vallaud

M. Éric Coquerel

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale

M. François Pupponi

M. Bruno Le Maire, ministre

M. Daniel Fasquelle

Suspension et reprise de la séance (p. 2332)

M. le président

Rappels au règlement (p. 2332)

M. Dominique Potier

M. Adrien Quatennens

M. Bruno Le Maire, ministre

M. Frédéric Petit

M. Éric Coquerel

Mme Laure de La Raudière

M. Gilles Le Gendre

Article 44 (*appelé par priorité - suite*) (p. 2333)

Amendements n^{os} 8, 92, 133, 145, 354, 614, 873, 1183

Mme Marie Lebec, rapporteure de la commission spéciale

Rappel au règlement (p. 2339)

M. Éric Coquerel

Article 44 (*appelé par priorité - suite*) (p. 2340)

Amendements n^{os} 1187, 264, 353

Amendements n^{os} 265, 352 et 615, 1103, 699

Amendements n^{os} 708, 750, 642, 616

M. Roland Lescure, rapporteur général de la commission spéciale

Amendements n^{os} 617, 633, 752, 663, 1186

Article 45 (*appelé par priorité*) (p. 2346)

M. Michel Castellani

M. Mohamed Laqhila

Amendements n^{os} 9, 134, 146, 618, 1184, 1128, 355, 356, 357

Amendements n^{os} 664, 665 et 666, 795

Amendements n^{os} 358, 1110, 318

Suspension et reprise de la séance (p. 2358)

Amendements n^{os} 1107, 1118, 1305 (sous-amendement), 1125, 1136

Amendements n^{os} 35, 359, 1134, 360

Article 46 (*appelé par priorité*) (p. 2362)

Amendements n^{os} 10, 135, 148, 1185, 361, 362

Article 47 (*appelé par priorité*) (p. 2362)

Amendements n^{os} 11, 706, 619

Article 48 (*appelé par priorité*) (p. 2364)

M. Michel Castellani

Amendements n^{os} 12, 1182, 363, 1180, 1181

Amendements n^{os} 98, 877

Article 49 (*appelé par priorité*) (p. 2365)

M. Michel Castellani

Amendements n^{os} 13, 103, 149, 364

Amendements n^{os} 427 et 620, 704, 882, 658, 303

Amendements n^{os} 36, 799, 790 rectifié, 844 rectifié, 977 rectifié, 822

Article 50 (p. 2368)

Amendements n^{os} 14, 104, 374, 902, 919

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2370)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. FRANCIS VERCAMER

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES

Nouvelle lecture (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi, modifié par le Sénat, relatif à la croissance et à la transformation des entreprises (n^{os} 1673, 1761).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 8 à l'article 44.

Rappels au règlement

M. le président. La parole est à M. Adrien Quatennens, pour un rappel au règlement.

M. Adrien Quatennens. Ce rappel au règlement se fonde sur l'article 58 relatif à la tenue de nos débats et à leur sincérité.

La semaine dernière, en commission spéciale, le ministre avait pris l'engagement de soumettre à la représentation nationale, avant la nouvelle lecture, le cahier des charges précis de la privatisation d'Aéroports de Paris. Ce matin, à 11h31, au beau milieu de nos débats, nous avons reçu ledit cahier des charges par un courrier électronique qui semblait assez bâclé, comme si cette communication gouvernementale était destinée à nous faire croire que la parole du ministre était respectée. Chacun aura pu voir que ce prétendu cahier des charges se réduisait à un maigre sommaire sans aucune précision.

Par conséquent nous ne sommes pas à cette heure en mesure d'avancer sereinement dans nos échanges relatifs à la privatisation d'Aéroports de Paris, sujet dont vous aurez pu mesurer l'importance au-delà même de cet hémicycle, monsieur le président.

Pouvons-nous, monsieur le ministre, prendre connaissance du contenu exhaustif de ce cahier des charges, et pas seulement de son sommaire ? Pour l'instant nous n'avons que des titres. Or nous avons besoin de connaître son contenu pour légiférer en connaissance de cause.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour un rappel au règlement.

M. Stéphane Peu. Il se fonde sur le même article.

Monsieur le ministre, je cite les propos que vous avez tenus en commission spéciale en réponse à mon collègue Sébastien Jumel : « Monsieur Jumel, vous nous demandez d'avoir accès à la version préalable du cahier des charges. Sa rédaction n'est pas définitive puisqu'il relève du domaine réglementaire mais ma réponse est oui. Je vais demander à mes services d'adresser dans les meilleurs délais ce document aux membres de la commission spéciale. »

Hier, nous avons commencé ce débat sans disposer de ce document et nous ne l'avons toujours pas ce matin en commençant l'examen des articles relatifs à Aéroports de Paris. C'est seulement en fin de matinée que nous avons reçu par courrier électronique ce qui n'est que le sommaire de ce cahier des charges et qui ne nous permet absolument pas de juger de son contenu. L'ignorance de ce que contient ce cahier des charges rend difficile la poursuite de nos débats.

Je voudrais ajouter qu'en tant qu' élu local, je n'ai jamais refusé de transmettre à mes administrés qui en faisaient la demande le cahier des charges complet des opérations d'aménagement que je conduisais pour qu'ils puissent être totalement informés dans le cadre d'un fonctionnement démocratique normal. Je pense que le Gouvernement devrait montrer vis-à-vis de la représentation nationale les mêmes égards au moins que ceux dont n'importe quel élu local fait preuve envers ses administrés.

M. le président. Sur les amendements identiques n^{os} 8, 92, 133, 145, 354, 614, 829, 873, 1137 et 1183, je suis saisi par le groupe Les Républicains et le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Boris Vallaud, pour un rappel au règlement.

M. Boris Vallaud. Je voudrais appuyer les propos de notre collègue s'agissant de ce cahier des charges. C'est comme si, pour vous convaincre que *Guerre et Paix* est un livre magnifique, on vous envoyait le sommaire ! C'est un peu court pour en apprécier la qualité !

Nous sommes en train de nous prononcer sur un sujet difficile, où les positions sont susceptibles de bouger en fonction de ce qu'il y a dans ce cahier des charges. Or on ne nous offre pas la possibilité de connaître son contenu, alors qu'il s'imposera pendant soixante-dix ans ! Nous

aimerions ne pas avoir à nous contenter d'une information tellement partielle qu'elle en devient partielle : il faudrait vous croire sur parole !

Nous ne voulons pas « Le Maire à moitié vide » : nous voulons l'autre ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. Mon rappel au règlement se fonde également sur le premier alinéa de l'article 58.

J'ai fait vérifier par mes attachés parlementaires que je n'avais pas reçu ce courrier électronique. J'imagine que vous l'avez envoyé uniquement aux membres de la commission spéciale... (« Non ! » sur tous les bancs.) Alors encore une fois les députés non inscrits ont été mis de côté ! Il serait bon de se souvenir de temps en temps que les députés qui n'appartiennent à aucun groupe travaillent comme les autres, sont présents dans l'hémicycle comme les autres et sont intéressés par le sujet en débat autant que les autres !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je vous rassure, madame Ménard : un député est un député. Je ne pratique aucun ostracisme et traite évidemment sur le même pied tous les membres de cette assemblée.

Je voudrais dire ensuite que nous sommes dans un État de droit et qu'il y a des règles à respecter. Je ne peux pas laisser dans la nature un document contenant des informations protégées. Vous avez accès au sommaire, qui liste déjà l'intégralité des points du document.

Il n'existe pour l'instant qu'une version provisoire du cahier des charges, qui n'a pas été transmise au Conseil d'État. Il n'est pas d'usage de rendre publique cette version avant qu'elle ait été validée par le Conseil et qu'elle ait fait l'objet d'une publication par décret avant la privatisation, pour que l'ensemble des Français puissent en prendre connaissance.

Dans le cas qui nous occupe, par dérogation et pour vous prouver mon souci de transparence, n'importe quel député pourra avoir accès à ce document, que je ne suis pas autorisé à laisser circuler librement. Il vous suffit d'en faire la demande auprès de la présidente de la commission spéciale et de vous rendre d'ici cinq minutes, dix minutes, une heure au rez-de-chaussée du 95, rue de l'Université, salle 1, où le document est à la disposition exclusive de la représentation nationale – seuls les députés auront accès à ce document. C'est une procédure dérogatoire s'agissant d'une version provisoire qui n'a pas encore été soumise au Conseil d'État. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour un rappel au règlement.

M. Daniel Fasquelle. Cela justifie notre demande de renvoi en commission : on voit bien que vous n'êtes absolument pas prêts et que la représentation nationale n'est pas correctement informée sur ce dossier.

Ce n'est pas pendant qu'on examinera ici nos amendements tendant à supprimer ou à faire évoluer le projet du Gouvernement pour Aéroports de Paris que nous partirons prendre connaissance du cahier des charges ! Je demande donc qu'on suspende nos travaux pour nous permettre de

prendre connaissance de ce document et de les reprendre sur une base sereine, solide et étayée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Je voudrais rappeler deux choses, et d'abord qu'il s'agit d'un texte réglementaire et que c'est par souci de transparence que je le mets à la disposition des députés.

Deuxièmement, monsieur Fasquelle, cela fait des jours que nous parlons de l'intégralité des dispositions qui sont dans le cahier des charges, voire des mois puisque nous en sommes à la nouvelle lecture. Soit vous remettez en cause la parole du ministre et les engagements qu'il prend dans le cadre de ce cahier des charges, soit nous pouvons avoir une discussion constructive. Nous pourrions très bien vous répondre : « désolé, il n'y a pas de transparence. C'est du réglementaire : ici on ne fait que du législatif. »

M. Daniel Fasquelle. Nous sommes aussi là pour contrôler l'action du Gouvernement !

M. Pierre-Henri Dumont. C'est le BA-ba de la démocratie !

M. Bruno Le Maire, ministre. Si nous voulons tous avancer de manière constructive, vous devez reconnaître la bonne foi et le souci de transparence du Gouvernement qui met à la disposition des parlementaires un texte réglementaire que rien ne m'oblige à rendre public. Je le fais par souci de transparence et de coconstruction.

M. Daniel Fasquelle. Il fallait le faire avant et non pendant nos débats !

M. le président. La parole est à M. Boris Vallaud pour un rappel au règlement.

M. Boris Vallaud. Je vous remercie, monsieur le ministre, de nous informer que nous pouvons aller consulter un document de plusieurs centaines de pages en pleine discussion sur la privatisation d'Aéroports de Paris !

Le vote par division que nous avons proposé nous aurait permis de voter ultérieurement sur les dispositions relatives à ADP. Je propose à nouveau cette formule, qui nous permettrait de poursuivre le débat mais de ne voter qu'une fois que nous aurions consulté ce document, dont j'imagine qu'il mérite plus que cinq minutes d'une lecture aussi inefficace que rapide.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel pour un rappel au règlement.

M. Éric Coquerel. Je regrette que notre règlement ne comporte pas un article qui s'intitulerait « mépris du Parlement » tant je trouve votre réponse incroyable, monsieur le ministre !

Je cite les propos que vous teniez il y a huit jours devant la commission spéciale : « vous nous demandez d'avoir accès à la version préalable du cahier des charges. Sa rédaction n'est pas définitive puisqu'il relève du domaine réglementaire et ma réponse est oui. Je vais demander à mes services d'adresser dans les meilleurs délais ce document aux membres de la commission spéciale. » Vous ajoutiez même à l'adresse de mon collègue Ruffin que vous le faisiez parce qu'il fallait tirer la leçon de la cession des autoroutes.

Et voilà que vous vous étonnez que nous n'ayons pas confiance dans la parole du Gouvernement! Je vais vous dire une chose, monsieur le ministre: s'il existe un Parlement, c'est bien que la démocratie n'est pas fondée sur l'idée de confiance dans le Gouvernement! Si tel était le cas, il n'y aurait même pas d'élections et il n'y aurait pas à débattre de vos propositions: on se contenterait de se fier aux annonces du Gouvernement.

Vous ne cessez de nous dire que cela ne se passera pas comme pour les autoroutes ou pour l'aéroport de Toulouse – je rappelle que la justice demande l'annulation de sa privatisation, non pour absence de respect du cahier des charges mais pour son insuffisance. Vous comprendrez qu'il est impossible de demander à des parlementaires de se rendre en délégation je ne sais où pour consulter un document de cent pages pendant qu'on examine cet article!

Admettons qu'on doive le consulter sur papier – encore que l'argument selon lequel ce document serait tellement secret que nous ne pourrions pas y avoir librement accès me semble douteux – mais dans ce cas suspendons nos travaux le temps nécessaire pour ce faire. Cinq minutes en catimini, cela ne suffit pas pour étudier un document de cent pages!

M. le président. La parole est à Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale.

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Monsieur Vallaud, la commission mixte paritaire a été très claire, même si M. Fasquelle en a un peu dévoyé le sens hier. Elle s'est réunie longuement, ce qui a permis à chacun d'exprimer son point de vue. Surtout elle n'a pas échoué comme vous voulez nous le faire croire.

Deuxièmement, monsieur Coquerel, M. le ministre fait exactement ce qu'il a dit. Je peux témoigner de l'acharnement et de la détermination du cabinet du ministre à faire en sorte que ces documents soient à la disposition de la représentation nationale. Hier ce n'était qu'un sommaire et je conçois que cela ait pu décevoir. Au moment où je vous parle et dans les minutes qui suivent, ce document, qui est évolutif et dont je rappelle qu'il est de nature réglementaire, est à la disposition de l'ensemble des parlementaires au 95 rue de l'Université.

Nous pouvons passer des heures à parler de la CMP, à relire les propos du ministre: il n'en reste pas moins que le Gouvernement fait exactement ce qu'il a dit en commission spéciale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. François Pupponi pour un rappel au règlement.

M. François Pupponi. C'est un dialogue de sourds! Pour ma part je salue la proposition du ministre de permettre à la représentation nationale d'avoir accès à ces documents, alors qu'il n'y était pas obligé. Le problème c'est qu'on nous demande d'aller consulter le document pendant qu'on débat du texte dans l'hémicycle! Ce n'est pas possible!

Certains de mes amendements tendent à modifier un cahier des charges que je n'ai pas lu. Peut-être que cela ne sert à rien, peut-être qu'il faut les compléter. Laissez-nous le temps de lire ce cahier des charges. On ne peut pas nous demander d'aller consulter un document pendant qu'on en délibère ici!

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous faites la loi, monsieur Pupponi, mesdames et messieurs les députés, et nous, nous faisons les décrets. C'est ainsi que fonctionne une bonne démocratie. Il est peu d'exemples où le Gouvernement, par souci de transparence et pour vous rassurer, accepte de fournir aux parlementaires le projet de décret avant même que la loi ne soit adoptée. Ne cherchons donc pas à créer des incidents inutiles alors que le Gouvernement fait assaut de bonne volonté pour vous apporter des éléments tangibles.

Ensuite, messieurs Pupponi et Coquerel, les amendements que vous allez défendre sont par nature législatifs et n'ont donc pas de lien direct avec le cahier des charges.

M. Claude Goasguen. Il ne fallait pas en parler, alors!

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous évoquez la question des tarifs en la jugeant absolument fondamentale. Le contrat de régulation et la fixation du tarif relevant du domaine législatif, je vous propose de nous concentrer aujourd'hui sur le projet législatif et sur vos amendements, puisqu'il appartient à l'hémicycle d'écrire la loi.

Si vous voulez vérifier que les propos du ministre sur le cahier des charges – lequel relève du décret – sont réels, factuels, inscrits noir sur blanc, vous pouvez aller le consulter, mais séparons bien les deux domaines: ici, nous faisons la loi. Remettons-nous donc à la faire! *(Mme Marie Lebec, rapporteure, et M. Roland Lescure, rapporteur général, applaudissent.)*

M. Claude Goasguen. Il ne fallait rien dire, monsieur le ministre!

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour un rappel au règlement.

M. Daniel Fasquelle. Nous sommes des parlementaires, nous sommes certes là pour voter la loi mais, aussi, pour contrôler l'action du Gouvernement. Je vous remercie donc de ne pas réduire notre fonction à ce premier aspect.

Vous assurez par ailleurs que le cahier des charges n'a rien à voir avec la partie législative dont nous discutons. Dès lors, pourquoi nous avez-vous proposé sa transmission la semaine dernière? Pourquoi, hier, nous avoir transmis le sommaire? Pourquoi nous proposer, cet après-midi, d'aller lire ce document si rien de tout cela n'est susceptible d'éclairer le Parlement? Soit il est utile pour nous éclairer et nous devons avoir accès à son intégralité, soit il est inutile et il ne fallait pas nous le proposer.

Je salue votre geste. Il est rare, en effet, qu'un ministre aille aussi loin...

M. François Pupponi. C'est vrai.

M. Daniel Fasquelle. ...et nous propose, en l'occurrence, d'accéder à ce cahier des charges en toute transparence, mais il n'est pas possible de jouer la transparence en permettant d'accéder à ce dernier là où il se trouve et de poursuivre le débat dans l'hémicycle! Soit nous allons lire le cahier des charges et nous ne votons pas, soit nous votons sans l'avoir lu, situation qui est intenable.

Au nom du groupe Les Républicains, je demande une suspension de séance d'une heure afin que nous puissions tous ensemble consulter le cahier des charges et revenir en séance en étant éclairés.

M. Claude Goasguen. On ne retire pas le pain de la bouche, monsieur le ministre!

M. le président. La suspension est de droit, elle sera de dix minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures vingt, est reprise à quinze heures trente.)

M. le président. La séance est reprise.

Je vous rappelle que le règlement de notre assemblée ne permet pas d'appliquer la procédure de vote par division au stade du vote d'ensemble, mais seulement au vote sur un article, un amendement ou un sous-amendement. Cette jurisprudence fixée par la conférence des présidents a été constamment appliquée par tous les présidents de l'Assemblée. Elle a été rappelée ces derniers jours par un courrier du président de l'Assemblée nationale en réponse à Mme Rabault. L'article 95 alinéa 6 précise sans la moindre ambiguïté qu'après le vote du dernier article ou du dernier article additionnel proposé par voie d'amendement, il est procédé au vote sur l'ensemble du projet ou de la proposition de loi. Vous conviendrez que ces dispositions seraient privées de sens si l'Assemblée pouvait voter par division.

Dès lors, la faculté pour chaque député de s'opposer à une partie d'un texte résulte de ses votes sur chacun des articles concernés.

M. Boris Vallaud. Ce n'est pas clair !

M. le président. Je tiens à préciser deux éléments concernant les discussions en temps législatif programmé, conformément aux dispositions de l'article 49 alinéa 8 du règlement.

Tout d'abord, les suspensions de séance sont décomptées du temps des groupes qui les ont demandées, à hauteur du temps demandé par le responsable du groupe.

Les rappels au règlement ne sont pas décomptés des temps impartis aux groupes à la condition que ceux-ci aient un rapport direct avec le règlement. Jusqu'à présent, j'ai considéré que l'ensemble des rappels au règlement respectaient cette condition, mais je vous indique d'ores et déjà que lorsque les interventions porteront sur le fond, elles seront décomptées des temps des groupes.

Rappels au règlement

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour un rappel au règlement. Le temps sera décompté si ce n'est pas un vrai rappel au règlement.

M. Dominique Potier. J'en appelle à votre discernement pour considérer qu'il s'agit vraiment d'une question réglementaire. Nous faisons face à une contradiction ontologique, et il va falloir la lever. Il nous a été dit que le cahier des charges est déterminant pour la décision que nous allons prendre, si bien qu'il a été décidé de le mettre à notre disposition, mais nous n'avons eu que dix minutes pour le consulter et nous ne pouvons prolonger la suspension de séance sous peine d'être privés de temps de parole dans l'hémicycle. L'impasse est totale.

M. le président. Ce n'est pas un rappel au règlement.

M. Dominique Potier. J'ai une proposition à faire, vous décompterez cette intervention du temps de parole de mon groupe si vous voulez, monsieur le président, et nous respectons votre décision. Face à cette impasse, la seule solution digne pour notre assemblée est de suspendre l'examen de cet article, de le retirer.

Puisque nous devons tirer les leçons du passé, des expériences menées par la droite comme par la gauche, car nous avons notre part de responsabilité, considérons qu'une part des dispositions prévues dans le cahier des charges relèvent du domaine législatif, et que leur examen est une condition sine qua non pour délibérer dans la sérénité. Suspendez cet article.

M. le président. La parole est à M. Adrien Quatennens, pour un rappel au règlement.

M. Adrien Quatennens. Monsieur le président, je vais vous convaincre par quelques arguments précis de ne pas décompter cette intervention de notre temps de parole, et qu'il s'agit bien d'un rappel au règlement sur le fondement de l'article 58, alinéa 1, concernant la sincérité de nos débats.

Monsieur le ministre, je relève quelques contradictions dans vos explications. Vous nous dites que les Français pourront avoir connaissance du cahier des charges avant la privatisation.

M. le président. Ce n'est pas un rappel au règlement !

M. Adrien Quatennens. Alors décomptez-le du temps de parole de mon groupe !

Comme lors de l'examen du CETA et des accords de libre-échange, nous devons aller consulter des textes juridiques dans l'opacité la plus complète. Depuis le début, c'est vous, monsieur le ministre, qui présentez ce cahier des charges comme une garantie. Vous en faites même le point d'appui essentiel de nombre de vos interventions : ce matin même, vous avez expliqué que l'amendement de M. Peu tendait à proposer de meilleures garanties dans le cadre du cahier des charges. Puis vous venez maintenant nous expliquer que le cahier des charges n'est pas de nature législative, et que nous n'aurions pas à en discuter.

La question est clairement soulevée, nous n'avons reçu que le sommaire et cela ne permet pas d'avancer dans ce débat sur la privatisation d'Aéroports de Paris. La proposition que vient de faire M. Potier de séparer cette disposition du reste de la loi, est pertinente au regard des engagements pris par le Gouvernement, qui ne sont pas respectés à cette heure.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Mettons fin à ces postures une bonne fois pour toutes, et rappelons les procédures dans un État de droit. Vous, législateurs, êtes ici pour voter la loi. Ce projet de loi porte sur la privatisation d'Aéroports de Paris, il est précis, et il est de votre pouvoir souverain d'en amender les dispositions. Je vous invite à reprendre rapidement l'étude de ces amendements qui portent sur les dispositions essentielles du texte, qui relèvent du domaine du législateur.

Un décret d'application de ce texte de loi interviendra ensuite. Il n'est absolument pas d'usage que le Gouvernement fasse la transparence sur les projets de décrets d'application de la loi. Nous le faisons, dans un esprit de confiance, en complément de tous les éléments d'information que je vous ai apportés. Ce décret, monsieur Quatennens, sera

rendu public, soumis à l'examen du Conseil d'État, et publié au Journal officiel. Et chaque citoyen français y aura accès.

Dans notre cas, par mesure exceptionnelle, si certains veulent entrer dans le détail des dispositions, ils peuvent le faire.

M. Daniel Fasquelle. Mascarade!

M. Ian Boucard. Vous l'annoncez sans le faire!

M. Bruno Le Maire, ministre. Cela ne vous empêche en rien d'adopter le texte de loi et de passer à l'examen des amendements, alors assez de procédures dilatoires, reprenons nos travaux. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à M. Frédéric Petit, pour un rappel au règlement.

M. Frédéric Petit. Si le cahier des charges en lui-même n'est pas dans la loi, les garanties que l'on souhaite y voir figurer sont prévues par la loi. Nous pouvons donc discuter, et si nous souhaitons qu'une garantie donnée figure dans le cahier des charges, elle y sera automatiquement.

Nous n'allons pas partir à l'aveugle, si nous avons besoin de garanties supplémentaires, nous pouvons les présenter aujourd'hui et les adopter par amendement. Le cahier des charges devra respecter la loi, c'est-à-dire reprendre les garanties que nous allons voter. Mais ce n'est pas à nous de lancer l'appel d'offres! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. Monsieur Petit, ce n'était pas non plus un rappel au règlement, cette intervention sera décomptée du temps de parole de votre groupe.

La parole est à M. Éric Coquerel, pour un rappel au règlement.

M. Éric Coquerel. Ce rappel au règlement porte sur la bonne tenue de nos débats. Monsieur le ministre, vous nous parlez de posture. Mais quid alors de la vôtre? Vous prétendez que vous allez nous fournir le cahier des charges dans les meilleurs délais, puis vous nous en communiquez le sommaire à onze heures trente ce matin, avant d'annoncer quelques minutes avant d'en débattre que sa centaine de pages est consultable à condition de ne pas être dans l'hémicycle pendant les débats. Dans les faits, vous ne nous donnez pas le cahier des charges. C'est la réalité. N'expliquez pas que vous tenez la parole que vous nous avez donnée, vous ne le faites pas, nous sommes dans l'incapacité d'aller voir le cahier des charges avant de voter l'article.

M. le président. Monsieur Coquerel, ce n'était pas non plus un rappel au règlement.

La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour un rappel au règlement.

Mme Laure de La Raudière. Non, pour une intervention, monsieur le président, à moins que je doive faire comme mes collègues...

Je salue la démarche du Gouvernement qui nous a donné accès au cahier des charges. Mes collègues n'ont pas eu le temps d'aller le consulter, pour ma part je l'ai fait, avec M. Pupponi. Oui, en dix minutes, nous avons le temps de traverser la rue pour nous rendre dans l'immeuble en face. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Puisque nous connaissons les dispositions du cahier des charges, nous pourrions voter contre les amendements de suppression. J'interviendrai ensuite, sur les autres amendements, pour vous dire ce que j'ai lu dans le cahier des charges. *(Mêmes mouvements.)*

M. le président. Je rappelle que les rappels au règlement portent sur le fonctionnement de notre assemblée, et non sur le fond. Je donnerai la parole pour un rappel au règlement lorsque vous aurez le règlement en main, sinon je ne sais plus qui veut intervenir à quel titre.

La parole est à M. Gilles Le Gendre, pour un rappel au règlement.

M. Gilles Le Gendre. Ce matin, nous avons pu tenir une discussion longue, approfondie et riche sur cet article, notamment sur la question des privatisations. Nous devrions normalement engager la discussion sur les amendements. Il n'y a pas de place pour des discussions entre la discussion générale sur l'article et les amendements, sauf au titre de rappels au règlement.

Or nous venons de constater qu'à plusieurs reprises, monsieur le président, vous avez décidé qu'un certain nombre d'interventions qui se présentaient sous la forme de rappels au règlement n'en étaient pas. Par conséquent, le fonctionnement normal de la discussion parlementaire est perverti. *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

Dès lors que les interventions que nous venons d'entendre ne sont pas des rappels au règlement, elles transforment le cours normal de notre discussion. Nous devons reprendre cette discussion sur les amendements, sauf si un certain nombre de collègues sont fondés à invoquer de vrais rappels au règlement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. Merci de ce rappel. Au moment où les députés demandent la parole, je ne peux pas savoir s'ils vont parler sur le fond ou la forme, je suis bien obligé de les écouter pour en juger. De toute façon, dans le cadre du temps législatif programmé, si ce ne sont pas des rappels au règlement, ils sont déduits du temps de parole de leurs auteurs, qui ne pourront malheureusement plus défendre leurs amendements une fois ce temps écoulé.

Article 44

(appelé par priorité - suite)

M. le président. La parole est à M. Régis Juanico, pour soutenir l'amendement n° 8.

M. Régis Juanico. Comme l'a très bien rappelé Boris Vallaud ce matin, la privatisation des Aéroports de Paris est une faute stratégique, un non-sens économique et une erreur historique.

Aéroports de Paris, c'est un service public d'intérêt national, un monopole naturel, un bien commun, une frontière extérieure, un outil de souveraineté et un fleuron du patrimoine national. Ce n'est pas simplement le gestionnaire d'un aéroport, c'est un aménageur, un développeur et un exploitant.

En 2018, l'entreprise est devenue le premier exploitant mondial d'aéroports. Elle accueillera près de 120 millions de visiteurs à l'horizon 2022 en France, et le cours de son action a crû de 160 % en cinq ans. Son taux de profit de 7 % lui permet de dégager 175 millions d'euros de dividendes

pour l'État, et cette somme est en constante progression. Cette entreprise est placée au cœur des intérêts stratégiques de la France, au centre de projets d'aménagement de la région francilienne, et la société dispose de 6 680 hectares de terrain, ce qui est sans équivalent en Europe.

Nous sommes instruits par la privatisation des autoroutes, qui fait perdre chaque année des milliards d'euros de dividendes aux Français et à la nation. Nous sommes également instruits par la Cour des comptes du fiasco de la privatisation de l'aéroport de Blagnac.

M. Roland Lescure, *rapporteur général de la commission spéciale*. Que vous avez votée !

M. Régis Juanico. Ne commettons pas les mêmes erreurs. Vous proposez une concession de soixante-dix ans. C'est long. Il y a soixante-dix ans, le président du conseil des ministres était Henri Queuille, et le ministre des finances et des affaires économiques était Maurice Petsche. Imagine-t-on une concession décidée par le gouvernement de M. Queuille s'achever aujourd'hui ?

La privatisation d'Aéroports de Paris est une mauvaise opération financière pour l'État, et c'est une décision irréparable. Comme pour la Française des jeux ou Engie, les dividendes versés à l'État actionnaire devraient être consacrés au financement du fonds de l'innovation de rupture mais, avec vos décisions, ils iront remplir les poches et conforter les intérêts des investisseurs privés.

Nous demandons, au nom du groupe socialiste et apparentés, au Gouvernement la réserve des articles pour demain, afin que nous ayons le temps d'examiner les informations concernant le cahier des charges d'Aéroports de Paris. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. le président. Sur les amendements de suppression de l'article, je suis également saisi par le groupe Libertés et territoires d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 92.

M. Ian Boucard. Beaucoup a déjà été dit brillamment par nombre de mes collègues Les Républicains inscrits sur l'article. J'ai eu l'occasion d'explicitier assez longuement hier, lors de la présentation de la motion de rejet, les raisons pour lesquelles j'étais opposé à la privatisation d'Aéroports de Paris. Je n'y reviens pas. À mon sens, c'est une erreur stratégique colossale, un non-sens économique absolu. Les économies budgétaires que ce Gouvernement et cette majorité n'ont pas su faire depuis juin 2017 les obligent, dans ce contexte, à privatiser Aéroports de Paris et à priver les Français d'une partie importante de leur patrimoine.

Vous pourriez faire le choix d'écouter l'inquiétude partagée par de nombreux députés de tous bords, le choix d'écouter l'inquiétude de nos concitoyens, ceux qui habitent à proximité des aéroports de Paris, mais pas seulement, car, dans le territoire de Belfort aussi, ils se demandent pourquoi diable le Gouvernement veut privatiser Aéroports de Paris.

Pour en revenir très brièvement au cahier des charges, si je salue la décision du Gouvernement de le mettre à notre disposition, ce qui m'aurait vraiment poussé à saluer ce geste, c'est que vous nous l'annonciez à 13 heures, monsieur le ministre, lorsque vous avez répondu aux

inscrits sur l'article. Nombre de députés étaient très intéressés par cette question et nous nous serions très volontiers privés de déjeuner pour débattre sereinement, à 15 heures, en ayant lu ce cahier des charges. Je suis bien aise de savoir que deux collègues ont pu le voir mais, en dix minutes et malgré leurs immenses capacités dont je ne doute pas, ils ont seulement pu constater que le cahier des charges était bien là. Ils n'ont malheureusement pas pu le lire dans son intégralité pour pouvoir en débattre de manière sereine.

Voter ces amendements de suppression vous donne l'occasion, a minima, de reporter cette privatisation d'Aéroports de Paris, voire, pourquoi pas, de l'annuler.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 133.

M. Vincent Descoeur. J'ai eu l'occasion de m'exprimer longuement ce matin au sujet des lignes régionales, qui me tient à cœur. Considérez que cet amendement est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 145.

Mme Emmanuelle Ménard. Je vous rappelle, à propos de cette privatisation des autoroutes, devenues source de profit pour les multinationales Vinci, Eiffage et Abertis au détriment des automobilistes, que le retour au contrôle public figure dans les premières mesures demandées dans de nombreux cahiers de doléances. Je vous rappelle également les difficultés rencontrées par la ministre des transports pour faire retarder la hausse des tarifs autoroutiers, qui ne seront pas remis en cause, mais simplement reportés. Décidément, et n'en déplaise à mon collègue Charles de Courson, ces précédentes et récente privatisations – cette privatisation des autoroutes, donc, puis la privatisation partielle de l'aéroport de Toulouse au profit d'un groupe chinois, dont le rapporteur public de la cour administration d'appel de Paris vient de recommander l'annulation – ne sont pas vraiment des exemples à suivre !

Malgré cela et, surtout, malgré les pistes raisonnables qui vous sont ouvertes par l'opposition, tous bords confondus, vous n'en démordez pas. Vous avez décidé de vendre la participation de l'État et aucune autre solution ne trouve grâce à vos yeux, ni le fléchage des dividendes ni la proposition des sept départements d'Ile-de-France, qui se disent pourtant prêts à racheter 30 % d'Aéroports de Paris.

M. Bruno Le Maire, *ministre*. C'est faux, madame !

Mme Emmanuelle Ménard. Vous balayez tout d'un revers de main, et il ne nous reste qu'à vous faire confiance !

Force est de constater que les réponses que vous nous apportez ne sont pas suffisantes. Benjamin Griveaux expliquait, mardi, que l'État n'a pas vocation à gérer des baux commerciaux pour des boutiques de luxe dans des duty free. Comme si Aéroports de Paris se résumait à cela ! C'est tellement méprisant pour notre fleuron national d'abord, pour les Français ensuite, à qui l'on essaie à nouveau de faire prendre des vessies pour des lanternes. Cela n'est pas acceptable.

Quant au cahier des charges, pour être tout à fait précise, je n'étais pas la seule députée non inscrite à ne pas avoir reçu le sommaire dudit cahier. L'erreur est réparée, je vous en remercie.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 354.

M. Stéphane Peu. J'ai indiqué, ce matin, dans mon intervention sur l'article 44, combien pour nous la privatisation d'Aéroports de Paris prévue à cet article était à la fois une faute stratégique, économique, budgétaire, méthodologique, démocratique et un abandon de souveraineté nationale,...

M. Roland Lescure, *rapporteur général.* Non !

M. Stéphane Peu. ...un affaiblissement de notre pays.

Au moment de défendre cet amendement de suppression, je me pencherai, pour ne pas trop me répéter, sur les impacts néfastes prévisibles de la privatisation d'Aéroports de Paris, qui nous inquiètent et inquiètent vivement les salariés et les usagers.

Néfastes tout d'abord pour l'emploi et le modèle social, car cette privatisation ne manquera pas de s'accompagner d'une probable purge des effectifs, d'une dégradation des conditions de travail et des rémunérations. C'est le lot de toutes les privatisations, et je ne vois pas pourquoi il en irait autrement pour ADP.

Néfastes également pour les investissements aéroportuaires et la sécurité des infrastructures, qui seront sacrifiés au profit de la rentabilité à court terme recherchée par l'actionnariat. C'est la règle commune, que l'on connaît, de l'actionnariat privé qui demande une rémunération de capital souvent sans commune mesure avec le temps long des investissements, notamment en matière de sécurité des aéroports.

Néfastes aussi pour l'unité du système aéroportuaire. Les syndicats redoutent un possible démantèlement d'Aéroports de Paris, avec une cession par compartiments de ses aéroports qui sont, comme cela a été rappelé, nombreux en Île-de-France.

Néfastes encore pour la préservation de l'environnement qui risque d'être sacrifié au profit de la rentabilité économique. On sait à quel point l'activité aéronautique et les activités aéroportuaires pèsent sur les questions environnementales – et pas uniquement pour des questions de bruit, mais aussi de pollution atmosphérique.

Néfastes enfin pour l'avenir du Grand Paris, dans lequel Aéroports de Paris occupe une place centrale, ainsi que pour la maîtrise du foncier, avec le risque d'une spéculation encore plus effrénée, nocive pour les communes et les habitants concernés.

Pour toutes ces raisons, nous proposons de supprimer cet article 44.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir l'amendement n° 614.

M. Daniel Fasquelle. Il sera noté que, finalement, ce dossier sera marqué par une grande confusion et beaucoup d'improvisation de la part du Gouvernement et de la majorité. La dernière de ces improvisations est cette tragi-comédie que nous venons de vivre. Depuis dix ans que je suis député dans cette enceinte, je n'avais jamais vu cela : on nous propose d'avoir connaissance d'un texte qui nous serait utile pour voter en même temps que nous votons sur le sujet que concerne ce texte !

Mme Olivia Grégoire, *présidente de la commission spéciale.* Vous avez demandé des éléments. On vous les a fournis.

M. Roland Lescure, *rapporteur général.* Vous auriez sans doute préféré que l'on ne vous donne rien !

M. Daniel Fasquelle. C'est vraiment du grand n'importe quoi, et M. Le Gendre, qui malheureusement n'est plus dans l'hémicycle, est bien gentil de s'en prendre à la présidence ou aux députés de l'opposition, mais cette situation confuse a été créée par le Gouvernement et la majorité. Si vous aviez sincèrement voulu nous donner accès à ce cahier des charges, vous auriez procédé autrement ou vous auriez accepté que nous suspendions nos travaux pendant une heure pour le consulter. Vous ne voulez pas que nous y ayons accès pour voter en toute transparence, dont acte ! Vous en porterez, seuls, la responsabilité. Mais c'est un motif supplémentaire pour soutenir cet amendement de suppression.

Par ailleurs, j'ai posé un certain nombre de questions ce matin, monsieur le ministre, auxquelles vous n'avez pas répondu alors que vous avez expliqué que, pour nous convaincre, vous teniez à répondre à toutes. J'y reviens donc.

Tout d'abord, quel sera le pourcentage de la participation de l'État dans le capital d'Aéroports de Paris si, bien sûr, l'État conserve une participation ? Ensuite, quelle indemnisation est prévue pour les actionnaires actuels ? Quant à la durée, ne serait-il pas possible d'envisager une durée plus courte que 70 ans ? Ce pourrait être un moyen de rapprocher nos points de vue. S'agissant du complément de prix, sujet sur lequel Éric Woerth vous a interpellé, qu'en est-il exactement : êtes-vous prêt à accepter, dans la suite du débat, notre amendement ? Enfin, dernier sujet mais peut-être le plus important, qui est quasiment passé sous silence, et qu'Éric Straumann a évoqué ce matin : celui de la concurrence. Lorsqu'il a été décidé de privatiser les sept aéroports londoniens, dans un premier temps, ils ont été confiés au même opérateur... Je ne sais si vous m'écoutez, monsieur le ministre, mais il s'agit d'un point extrêmement important. J'y insiste, car j'espère que vous me répondrez ! Puis, quelques années après, l'autorité de la concurrence britannique a considéré qu'il y avait là une situation de monopole contraire au droit de la concurrence et a obligé l'opérateur à céder trois des aéroports.

Nous sommes exactement dans la même situation en France. Un monopole de fait est détenu par Aéroports de Paris, qui contrôle à la fois les aéroports du Bourget, de Roissy et d'Orly, que vous allez confier à un opérateur privé. Avez-vous saisi l'autorité de la concurrence qui, dans un avis rendu en février 2010, pointe cette difficulté apparue en Grande-Bretagne ? Ne pas l'avoir fait serait, selon moi, une faute très grave et un point de faiblesse dans votre dossier, et nous ne manquerons pas de le soulever devant le Conseil constitutionnel car cela signifie aussi que vous transformez un monopole de fait en un monopole que vous confiez à un opérateur privé, ce qui est contraire à la Constitution et la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

Donc, pouvez-vous nous répondre sur ce point, et sur les autres, bien évidemment ?

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 873.

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion de m'exprimer sur la privatisation d'Aéroports de Paris lors de la motion de renvoi en commission hier et en discussion générale, lors de la séance précédente. J'ai abordé les questions à la fois économiques, de souveraineté, de sécurité et de sûreté. J'en ajouterai une : celle du calendrier qui nous est proposé.

Le 6 mars, en commission spéciale, vous aviez pris l'engagement de nous communiquer le cahier des charges dans les meilleurs délais. Or, aujourd'hui, nous ne disposons que d'un sommaire. Certes, un cahier des charges est mis à notre disposition mais sans que nous ayons eu les moyens de le consulter compte tenu du calendrier qui s'impose à nous. C'est une raison supplémentaire pour adopter cet amendement de suppression de l'article 44.

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1183.

M. Michel Castellani. Nous avons tous eu l'occasion d'exprimer notre opinion sur cet article, et considérons que cette privatisation ne va pas dans le bon sens. C'est le moins que l'on puisse dire, pour maintes raisons, qu'elles soient de court terme ou, surtout, de long terme.

Notre groupe est donc favorable à la suppression de cet article.

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure de la commission spéciale, pour donner l'avis de la commission.

Mme Marie Lebec, rapporteure de la commission spéciale. Nous avons déjà eu une discussion très longue ce matin sur vos différents points de désaccord concernant la privatisation. Il convient malgré tout rappeler que cet article 44 porte sur les modalités de retour du foncier et des infrastructures à Aéroports de Paris ainsi que sur les modalités d'indemnisation des actionnaires. Cela permet à l'État de reprendre la main.

Si nous n'adoptons pas cet article, avec la loi de 2005, qui a fait évoluer le statut d'Aéroports de Paris d'établissement public à caractère industriel et commercial en société anonyme, l'État ne peut pas être aujourd'hui propriétaire du foncier et des infrastructures. Cela explique l'importance de l'adoption de cet article : cela permet que, dans soixante-dix ans, l'État choisisse à nouveau le mode de gestion de cet aéroport.

M. Daniel Fasquelle. Soixante-dix ans !

Mme Marie Lebec, rapporteure. Donc, avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Avis défavorable, évidemment, à ces amendements de suppression.

Je voudrais toutefois revenir sur cette question de souveraineté, car tout le monde n'a que ce mot à la bouche.

Mme Marie-Noëlle Battistel. C'est important.

M. Bruno Le Maire, ministre. Oui, c'est extrêmement important, mais il faut s'entendre sur ce qu'est la souveraineté.

J'ai entendu un candidat aux élections européennes expliquer que la souveraineté européenne n'existait pas. Pour ma part, je considère que l'on est citoyen français et citoyen européen, et qu'il existe une souveraineté européenne. Nous pouvons en débattre, mais je le crois profondément.

Vous voudriez faire croire que, dans le contrôle des rotations d'avions, la gestion du foncier d'Aéroports de Paris, des boutiques, des hôtels, des parkings, c'est la souve-

raineté de l'État qui est en jeu. Je suis en total désaccord, et je ne laisserai pas faire croire aux Français que nous bradons la souveraineté nationale, car c'est faux.

Ce sont les frontières et les technologies qui ressortissent de la souveraineté. Les frontières continueront d'être contrôlées par les pouvoirs publics français, par l'État français, la police, la gendarmerie, les moyens militaires français. Je ne laisserai personne dire que nous bradons la souveraineté des frontières nationales. Ce serait jouer avec les peurs des Français et, surtout, les tromper quant au sens véritable de notre décision.

Les technologies font également la souveraineté de la France, comme elles feront celle de toutes les nations au XXI^e siècle : la maîtrise de l'intelligence artificielle, des données, leur stockage, leur utilisation. Si vous voulez demeurer dans la souveraineté du XIX^e siècle, sans comprendre que l'enjeu de la souveraineté du XXI^e est de maîtriser l'intelligence artificielle et les technologies de pointe pour ne pas dépendre des technologies américaines ou chinoises, grand bien vous fasse mais, avec cette majorité, nous préférons construire la souveraineté du XXI^e siècle et nous continuerons d'investir dans l'innovation et les technologies de rupture. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

J'annoncerai demain que nous investirons 1 milliard dans les nanotechnologies. Ce sera de l'argent public bien dépensé pour garantir la souveraineté de la France dans cette technologie disruptive, la nanotechnologie. La souveraineté, ce sont les frontières et les technologies nouvelles. Nous agissons dans ce sens et, je le répète avec force : jamais nous ne braderons la souveraineté nationale.

Madame Ménard, je veux bien tout entendre mais, de grâce, soyez de bonne foi et ne prétendez pas que les départements ont été écartés d'un revers de la main ! Nous avons passé du temps, à l'initiative d'Eric Woerth et de certains parlementaires, à modifier la loi pour faire de la place aux départements dans le capital d'ADP, s'ils le souhaitent. Ne nous reprochez pas d'avoir écarté d'un revers de la main les départements et les collectivités locales alors qu'après des dizaines d'heures de discussion, nous avons pris les décisions législatives nécessaires pour que les départements, qui ne pouvaient pas entrer au capital d'ADP, puissent le faire s'ils le souhaitent. À tout le moins, vous avez dit une petite inexactitude.

Vous nous proposez de nationaliser à nouveau les autoroutes. Si vous avez 15 milliards disponibles, faisons-le, sinon ce sera compliqué.

Monsieur Peu, je vous ai répondu au sujet de la souveraineté, qui est une question essentielle.

Monsieur Fasquelle, vous dites que vous n'avez jamais vu cela depuis vingt ans. C'est normal puisque nous vous proposons, par une procédure exceptionnelle, d'accéder à un projet de décret avant qu'il soit soumis au Conseil d'État, dans un souci d'information et de transparence. C'est un geste important. Je remercie d'ailleurs M. Boucard, Mme de la Raudière et M. Pupponi de l'avoir salué car nous marquons ainsi notre volonté de transparence à votre égard.

Vous m'avez posé des questions précises auxquelles j'ai répondu. Je vous apporterai les mêmes réponses. Pour ce qui est de la concession de soixante-dix ans, elle est similaire à celle qui a été signée pour le viaduc de Millau, les tunnels du Fréjus ou du Mont Blanc, ou Eurotunnel. Signer des

contrats de concession de soixante-dix ans pour des infrastructures de cette importance est classique et non exorbitant du droit commun.

Surtout, si nous ne sommes pas satisfaits du concessionnaire, l'État peut, à tout moment, rompre la concession. Les droits souverains de l'État sont protégés.

Par ailleurs, céderons-nous tout ou une partie ? Je le répète : aucune décision n'a encore été prise et toutes les options sont ouvertes.

S'agissant du complément de prix, il n'a pas de raison d'être dès lors qu'il y a un appel d'offres et une mise en concurrence. Je l'ai dit en commission spéciale, je le répète en séance publique.

Quant à l'Autorité de la concurrence, votre proposition et votre question sont légitimes. Elle se prononcera une fois que l'appel d'offres aura été passé pour rendre un avis favorable ou non au concessionnaire qui aura été retenu. Il est prévu dans la procédure que l'Autorité de la concurrence se prononce sur la validité ou non de l'opération. C'est classique.

M. Daniel Fasquelle. Vous n'avez pas compris ma question !

M. Bruno Le Maire, ministre. Avis défavorable aux amendements.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Je suis allé consulter le cahier des charges avec Mme Laure de La Raudière. Il ne nous aura pas fallu beaucoup de temps pour le lire ! Il ne contient pas des centaines de pages, en effet, mais une cinquantaine tout au plus. Surtout, le fond reste très superficiel dans certains domaines. Prenons l'exemple de l'environnement, qui tient en trois phrases. Le preneur d'ADP devra simplement informer d'éventuelles données concernant l'environnement. Il devra mettre en place une communication pour les riverains et les collectivités territoriales.

M. Claude Goasguen. On ne peut pas ouvrir un débat tant qu'on n'a pas le texte !

M. François Pupponi. Si l'article 44 est adopté, il faudra durcir certaines dispositions du cahier des charges, en particulier dans le domaine de l'environnement et de l'emploi local, dont il n'est pas dit un mot. Pour l'heure, le preneur n'a aucune obligation de prendre des mesures favorables aux habitants des territoires environnants.

M. Laurent Saint-Martin. Ce n'est pas dans le cahier des charges !

M. François Pupponi. Il faudra aller plus loin si l'article 44 est adopté mais les amendements que nous y avons déposés ont été rejetés.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Votre définition de la souveraineté m'étonne, monsieur le ministre. Elle ne se résumerait plus qu'aux frontières et à la nanotechnologie. Je ne sais pas si vous écrivez dans *Sciences et Avenir*, mais figurez-vous qu'il existe beaucoup d'autres souverainetés : la souveraineté alimentaire, la souveraineté énergétique, la souveraineté du peuple etc.

Je ne sais pas si cette définition vous est venue cette nuit mais je la trouve formidablement réductrice et très contestable. Votre réponse est d'ailleurs à son image. Vous prétendez que la privatisation des aéroports n'induit pas la privatisation des frontières. Depuis quand les frontières ne sont-elles plus constituées, en partie, de l'équipement qui les matérialise ? Ce que vous dites est extraordinaire ! Il est bien évident que les frontières seront privatisées dès lors que l'équipement qui les matérialise le sera. Les frontières ne sont pas seulement composées des personnes qui les contrôlent, mais aussi des équipements qui les matérialisent. D'ailleurs, il suffit de se remémorer le sort que vous avez réservé à la surveillance du tribunal de grande instance de Paris pour ne pas être rassurés. Vous l'avez en effet retirée à la police pour la confier à des services de sécurité privée, sous le prétexte d'être plus efficace ! Ce n'est pas pour nous rassurer quant à vos intentions actuelles.

Je voudrais par ailleurs reprendre certaines réponses que vous avez apportées aux intervenants, ce matin. Vous avez déclaré que l'avenir de l'innovation ne devait pas être soumis aux fluctuations de la bourse. C'est pourtant ce que vous vous apprêtez à faire en plaçant sur les marchés le fonds pour l'innovation. Dès lors que ne seront utilisés que les intérêts produits par ces fonds, nous serons bien plus soumis aux aléas de la bourse que si nous nous en étions tenus aux actifs stratégiques d'ADP.

Par ailleurs, pour nous convaincre du bien-fondé de la privatisation, vous avez essayé de nous démontrer, ce matin, qu'elle permettrait de raccourcir le délai d'attente, en général une vingtaine de minutes, entre l'atterrissage et l'accès au terminal, qu'elle mettrait fin aux tourniquets des avions au-dessus de Roissy ! Quel rapport avec la privatisation ? Bien évidemment, il faut améliorer cette gestion et réduire les temps d'attente mais en quoi ces dysfonctionnements dépendent-ils de la privatisation ?

Vous nous avez encore dit que l'État récupérerait, au terme de la concession, l'intégralité du foncier, mais c'est faux : l'État devra le racheter, ce qui est bien différent ! Là encore, vous avez péché par omission, si ce n'est par mensonge.

Enfin, vous avez énuméré toutes les contraintes que vous comptiez imposer au privé. Il s'avère finalement, à la lecture transversale qu'en a faite M. Pupponi, que ces contraintes ne seraient peut-être pas aussi lourdes que vous le promettez. Cela étant, s'il faut autant contraindre le privé, à quoi sert-il de privatiser ? Vous n'avez toujours pas répondu. Si l'État considère qu'autant de règles sont nécessaires pour faire fonctionner cet équipement qui répond à un service public stratégique, économique et souverain, pourquoi le privatiser ? C'est aberrant et révélateur du sens de cette privatisation qui répond, au mieux à des choix idéologiques, au pire à des intérêts bien sentis qui sont ailleurs.

M. Laurent Saint-Martin. Et allez !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Le complot !

M. le président. La parole est à M. Boris Vallaud.

M. Boris Vallaud. S'agissant de la notion de souveraineté, l'appréciation est à géométrie variable. Dès lors que l'on se prive de la capacité à agir pour des projets stratégiques de la région Île-de-France, qui sont des projets nationaux, on se prive bien évidemment d'un outil de souveraineté.

Les informations que nous a délivrées M. Pupponi, après avoir consulté le cahier des charges, ne sont pas de nature à nous rassurer. Nous avons pu saluer le geste mais il nous semble bien modeste. Pour ma part, je ne l'ai pas encore consulté mais je prendrai le temps de le faire. En attendant, je me permettrai de vous rappeler au respect de l'État de droit et des prérogatives des uns et des autres.

Mme Rabault, rapporteure spéciale en charge des participations de l'État, a demandé, outre le cahier des charges, le projet de contrat de régulation économique qui encadre en particulier les redevances aéroportuaires et qui a, par extension, des conséquences pour la compétitivité des plateformes et d'Air France.

Elle a également demandé l'étude d'impact concernant le futur équilibre de la double caisse, les projections relatives au transfert en pleine propriété à l'État des biens attribués par ADP et des biens meubles ou immeubles acquis durant les soixante-dix ans de concession. Ces documents auraient au moins permis à la rapporteure spéciale de se faire une idée précise de la pertinence du cahier des charges, de l'encadrement de cette privatisation. À cette heure, en dépit de sa demande, fondée en droit, elle n'a pas reçu de réponse.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Je me contenterai de vous poser quelques questions, monsieur le ministre. Nous sommes un petit groupe parlementaire mais nous essayons de travailler sérieusement. Mon collègue, Pierre Dharréville, pendant que je siège ici, est allé consulter le cahier des charges. Il en ressort avec le même sentiment que M. Pupponi : cinquante-trois pages, ce qui est très peu pour un cahier des charges, beaucoup de généralités autour des missions aéroportuaires mais très peu de clauses qui permettraient de sécuriser et de prévenir les risques soulevés, tant pour l'environnement que pour l'emploi ou le territoire.

Ce n'est pas rassurant ! La lecture de ce cahier n'apaise pas nos inquiétudes, loin de là.

Par ailleurs, j'ai eu beau écouter très attentivement M. le ministre, je n'ai pas entendu de réponse à la question très pertinente de M. Fasquelle. Demain, du fait d'un avis de l'Autorité de la concurrence, ou de la décision du futur propriétaire d'ADP, un des trois aéroports pourrait être cédé. Ce pourrait être le cas du Bourget, du fait de ses caractéristiques, avec les conséquences graves que l'on imagine. De même, il pourrait tout aussi bien être décidé de diviser Orly et Roissy. Ces inquiétudes, soulevées notamment par les salariés d'ADP, n'ont pas été apaisées par vos réponses. Je vous le dis très respectueusement.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Le débat autour de ce cahier des charges ne peut être que bancal, entre ceux qui l'ont consulté, ceux qui y ont dépêché un collègue et ceux qui en ignorent tout encore. Ce débat est vrillé. Je demande une suspension de séance, qui ne soit pas décomptée du temps de parole du groupe Les Républicains car ce serait trop facile. Le Gouvernement et la majorité doivent prendre leur responsabilité, s'ils veulent un vrai débat avec le même niveau d'information de tous. À cette heure, ce n'est pas le cas. Je n'ai jamais vu cela et nous ne manquerons pas de dénoncer le caractère vicié de ce débat lors d'un recours devant le Conseil constitutionnel.

Quant au fond, vous ne m'avez pas répondu, monsieur le ministre. Pourquoi saisir l'Autorité de la concurrence après avoir choisi l'opérateur ? Qu'en ressortira-t-il ? C'est avant qu'il faut la saisir, pour savoir si l'on peut confier à un seul opérateur plutôt qu'à plusieurs, les trois aéroports parisiens. Ce problème de monopole s'est posé en Grande-Bretagne. L'autorité britannique a cassé le monopole qui avait été confié à un seul opérateur.

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous ne connaissez pas le droit de la concurrence.

M. Daniel Fasquelle. Comme les jurisprudences des autorités de la concurrence se ressemblent de plus en plus, il est évident que, demain, l'Autorité française de la concurrence risque de statuer dans le même sens. C'est un point technique et non politique sur lequel j'appelle votre attention. On choisira demain un opérateur mais l'Autorité de la concurrence cassera ce monopole qui est contraire au droit de la concurrence.

Il est aussi contraire à la Constitution puisqu'il contrevient à l'alinéa 9 du préambule de la Constitution de 1946 – même si notre Constitution date de 1958, le Conseil constitutionnel a intégré ce texte dans le bloc de constitutionnalité –, qui est très clair : « Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité. » Or Aéroports de Paris est bien un monopole de fait.

Au-delà de tous les arguments que nous avons déjà avancés, l'article 44 est donc contraire au droit de la concurrence et à la Constitution, sauf à ce que vous nous démontriez le contraire. Nous maintenons donc notre demande de suppression de cet article, quel que soit son contenu précis – c'est une question de principe, car l'article 44 est le premier d'une série d'articles organisant la privatisation d'Aéroports de Paris. (*M. Ian Boucard et M. Eric Coquerel applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Pendant sept ans, j'ai eu la chance d'être administrateur de l'aéroport de Biarritz pour le compte du département des Landes. Cette expérience m'a convaincu de l'intérêt stratégique que présente un aéroport pour le développement d'un territoire. Cependant, je suis aussi convaincu qu'il ne s'agit pas d'une compétence essentielle ou stratégique pour l'État. Je voterai donc contre ces amendements de suppression. Nous devons continuer de débattre de l'article 44 pour faire en sorte que les collectivités puissent trouver toute leur place dans la stratégie et la gestion futures d'ADP. C'est la raison essentielle pour laquelle il faut poursuivre les discussions. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. Je souscris totalement aux protestations de mes collègues concernant l'accès au cahier des charges. Il me semble même qu'il y a une rupture d'égalité entre les députés, puisque certains ont la possibilité d'aller le consulter tandis que d'autres ne le peuvent pas.

Monsieur le ministre, vous récusez l'argument de la souveraineté. Selon vous, nous ne pouvons pas invoquer cet argument car cela reviendrait à agiter les peurs. Je vous avoue que je ne comprends pas très bien cette rhétorique. Je vous renvoie au clip de propagande que votre majorité

vient de publier à l'occasion des élections européennes : si ce clip ne consiste pas à agiter les peurs, alors nous ne mettons pas les mêmes choses derrière les mêmes mots !

M. le président. La parole est à M. Boris Vallaud.

M. Boris Vallaud. J'aimerais élucider un mystère. En quoi serait-il plus indiqué qu'il appartienne aux collectivités locales de gérer la Maison du chocolat, puisque c'est l'argument principal de l'État pour sortir du capital d'ADP ? Je veux mettre le doigt sur une contradiction qui disqualifie, en réalité, toute la démonstration du Gouvernement.

M. Dominique Potier. Bien sûr !

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. À force de ne pas vouloir comprendre, nous tournons un peu en rond,...

M. Laurent Saint-Martin. Comme un avion !

M. Bruno Le Maire, ministre. ...comme un avion en stationnement au-dessus de l'aéroport. *(Sourires.)*

M. Dominique Potier. Un avion sans ailes !

M. Bruno Le Maire, ministre. Je veux bien répéter mille fois les mêmes éléments. Nous défendons tous nos positions, mais j'aimerais aussi que chacun fasse preuve d'un minimum de bonne foi dans ce débat politique.

Monsieur Fasquelle, vous n'incitez pas le Gouvernement à faire preuve de transparence sur les projets de décrets d'application de la loi. Après tout, si vous préférez, la prochaine fois, la loi sera la loi et le décret sera le décret. Les parlementaires n'auront pas accès aux projets de décrets, ce qui vous évitera de vous poser ce genre de question. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Raphaël Schellenberger. C'est invraisemblable ! C'est vous qui êtes de mauvaise foi !

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous pouvez hurler comme à votre habitude, monsieur Schellenberger ! Il se trouve que nous faisons aujourd'hui un geste de transparence majeur à l'égard de la représentation nationale.

M. Raphaël Schellenberger. Vous oubliez trop souvent que vous êtes responsable devant le Parlement !

M. Bruno Le Maire, ministre. Criez autant que vous le souhaitez, cela ne me dérange pas. Je voulais simplement souligner le geste consenti par le Gouvernement.

Monsieur Fasquelle, vous avez cité le préambule de la Constitution de 1946 et toutes sortes de textes juridiques. Comme vous êtes un fin juriste, vous savez parfaitement que le projet de loi a été soumis pour avis au Conseil d'État avant d'être présenté à la représentation nationale.

M. Boris Vallaud. Cela n'empêchera pas le Conseil constitutionnel de le censurer !

M. Bruno Le Maire, ministre. Là aussi, que chacun fasse son travail, et tout le monde se portera beaucoup mieux !

Il en est de même pour le contrat de régulation, que vous continuiez de réclamer à cor et à cri. Je veux bien m'époumoner pour vous dire que le contrat de régulation n° 4 sera négocié en 2021. Je peux aussi vous le dire en chinois, en turc, en anglais, en allemand ou en espagnol,...

M. François Pupponi. Chiche ? *(Sourires.)*

M. Bruno Le Maire, ministre. ...mais même avec la meilleure volonté du monde, je ne peux pas vous fournir en 2019 le contrat de régulation de 2021.

M. Raphaël Schellenberger. Gardez vos effets de manche pour vos meetings !

M. Bruno Le Maire, ministre. À un moment donné, le débat tourne en rond. Quand on ne veut pas voter une disposition, on trouve tous les moyens possibles pour repousser la décision, mais soyons honnêtes ! Chacun défend ses positions, mais ne reprochez pas au Gouvernement les gestes de bonne volonté qu'il veut bien faire !

Quant aux dispositions environnementales, monsieur Pupponi, vous savez l'importance que j'y accorde. ADP assure déjà la réalisation des mesures de bruit. Je ne sais pas si vous avez eu le temps de lire le cahier des charges auquel vous avez eu accès, mais il inclut des dispositions sur la qualité de l'air qui n'existent pas aujourd'hui. Il prévoit notamment qu'ADP produit des inventaires en matière de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, avec des périodicités réglementaires. Ce cahier des charges sera adopté par la loi : vous renforcerez donc bien les dispositions environnementales. Ne dites pas qu'il n'est long que de cinquante pages et qu'il est creux : ce n'est pas la vérité. Or il me semble que rétablir un peu de vérité et d'honnêteté intellectuelle dans notre débat d'aujourd'hui nous aidera à prendre de bonnes décisions. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 8, 92, 133, 145, 354, 614, 873 et 1183.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	98
Nombre de suffrages exprimés	97
Majorité absolue	49
Pour l'adoption	32
contre	65

(Les amendements identiques n° 8, 92, 133, 145, 354, 614, 873 et 1183 ne sont pas adoptés.) (Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour un rappel au règlement.

M. Éric Coquerel. Mon intervention se fonde sur l'article 58 de notre règlement. M. le ministre vient de dire que nous étions, en quelque sorte, des enfants déjà bien gâtés et que nous devrions nous estimer heureux ; puisque nous râtons, nous n'aurons rien la prochaine fois. *(Exclamations sur quelques bancs du groupe LaREM.)* En substance, c'est ce qu'il a dit ! Toute personne ayant suivi nos débats pourra vous le confirmer !

Depuis tout à l'heure, j'entends dire que nos rappels au règlement ne seraient pas des vrais rappels au règlement relatifs au déroulement de la séance. Or l'article 58 de notre règlement dispose : « Les rappels au règlement, les demandes de parole pour fait personnel et celles qui touchent

au déroulement de la séance ont toujours priorité sur la question principale. » Nos rappels au règlement concernent bien le déroulement de la séance, puisque cette notion touche aussi à la constitutionnalité de la procédure parlementaire et donc, mécaniquement, au respect du principe à valeur constitutionnelle de clarté et de sincérité des débats parlementaires, selon la décision n° 2005-512 DC du Conseil constitutionnel.

Or, rien que dans le projet de loi – je ne parle même pas de son exposé des motifs –, le cahier des charges dont nous parlons depuis tout à l'heure est évoqué à trente reprises. Il y a donc bien un lien entre le projet de loi et ce cahier des charges, et ces trente références à un cahier des charges qui n'est pas disponible constituent bien un manquement au principe de clarté des débats parlementaires. J'estime donc que, depuis tout à l'heure, tous nos rappels au règlement sont parfaitement réglementaires.

M. le président. Vous venez de faire un véritable rappel au règlement, monsieur Coquerel, même si je ne suis pas d'accord avec vos propos sur le fond.

Article 44 (appelé par priorité - suite)

M. le président. Je suis saisi de six amendements, n°s 1187, 264, 353, 265, 352 et 615, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 264 et 353 sont identiques.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1187.

M. Michel Castellani. Vu l'ampleur des investissements en cause, nous comprenons qu'une concession ou une privatisation de ce type doit s'inscrire dans un temps très long. Nous souhaitons simplement que soit intégrée dans ce contrat une clause de revoyure – disons les choses comme cela. Nous demandons au Gouvernement de remettre au Parlement, cinq ans après le début du contrat, un rapport tirant le bilan de ces cinq années d'exploitation. Un débat parlementaire sur l'opportunité de poursuivre dans cette voie pourrait alors être organisé.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir l'amendement n° 264.

M. Daniel Fasquelle. Certes, monsieur le ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis sur ce projet de loi. Cependant, le Gouvernement n'a pas saisi l'Autorité de la concurrence, contrairement à ce qu'il avait fait avant l'examen de la loi ÉGALIM – la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous –, qui avait d'ailleurs pu être modifiée grâce à cet avis, et de la loi Macron – la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques –, pour la partie relative aux professionnels de justice. Vous auriez pu faire de même ici : cela nous aurait peut-être évité le débat de ce matin, et cela vous aurait surtout empêché de commettre la grosse erreur que vous êtes en train de faire.

J'en viens à mon amendement n° 264, qui va dans le même sens que les amendements n°s 265 et 615, que je considérerai donc comme défendus. La durée de soixante-dix ans envisagée pour la concession n'est pas raisonnable. Vous comparez ADP avec le viaduc de Millau ou le tunnel sous la Manche mais, à l'époque, ces équipements venaient d'être

construits, alors que les infrastructures d'ADP existent déjà. La comparaison n'est donc absolument pas pertinente. Puisque cette durée de soixante-dix ans ne nous semble pas raisonnable, l'amendement n° 264 vise à la ramener à vingt ans. D'autres amendements de repli proposent d'autres durées. À vous de voir, monsieur le ministre, si vous voulez nous écouter ou si vous préférez continuer de faire la sourde oreille.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 353.

M. Stéphane Peu. Après votre refus de supprimer l'article 44, nous proposons cet amendement de repli visant à limiter la durée de concession à vingt ans.

En effet, la durée de concession prévue pour Aéroports de Paris représente plus du double de celle octroyée pour d'autres aéroports. Vous avez parlé tout à l'heure du tunnel sous la Manche ou du viaduc de Millau, mais essayons de comparer ce qui est comparable et regardons ce qui est prévu pour les aéroports de Lyon et de Nice. Leurs durées de concession respectives sont de vingt-neuf ans et de trente et un ans : elles sont donc bien inférieures à la durée de soixante-dix ans que vous proposez pour Aéroports de Paris.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'article 34 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 pose le principe d'une durée limitée, calculée en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements. L'article 6 du décret d'application précise même que la durée du contrat ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amorce les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages. Or, au-delà du non-sens stratégique de la décision de privatiser ADP, il faut bien voir que concéder ADP à des opérateurs privés revient à transmettre un objet dont l'essentiel des infrastructures – pas toutes, bien évidemment – est déjà finalisé et n'appellera donc pas d'investissements lourds.

Au regard de l'ordonnance de 2016 et des comparaisons possibles avec d'autres aéroports, rien ne justifie donc une durée de concession aussi longue. Nous avons déjà débattu de cette question en commission, mais M. le ministre n'a jamais répondu : en fait, il a botté en touche en disant que soixante-dix ans valaient mieux que l'infini. C'est vrai, mais cette réponse n'est pas, à nos yeux, totalement satisfaisante ni suffisamment argumentée pour justifier cette durée anormalement longue de soixante-dix ans.

M. le président. Les amendements n°s 265 et 615 de M. Fasquelle sont défendus, de même que l'amendement n° 352 de M. Peu.

Quel est l'avis de la commission sur ces six amendements ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Essayons juste d'être un petit peu cohérents dans nos amendements. Lors de l'examen des amendements précédents et de la discussion sur l'article ce matin, vous avez exprimé votre refus de privatiser Aéroports de Paris. Maintenant, vous proposez des durées de concession beaucoup plus courtes que les durées habituelles pour des infrastructures de taille similaire.

M. Daniel Fasquelle. C'est le principe des amendements de repli !

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis d'accord avec vous, monsieur Peu : privatiser l'aéroport de Toulouse ou les aéroports de Roissy ou d'Orly, ce n'est pas la même chose.

Dans les infrastructures similaires aux aéroports parisiens, la durée de concession est de soixante-dix-huit ans ou de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Monsieur Castellani, nous n'allons pas privatiser Aéroports de Paris pour cinq années. Sinon, comment l'opérateur pourrait-il être incité à entretenir les infrastructures ? Prenons un exemple concret : si nous engageons la création du terminal T4, nous partons pour près de vingt ans de travaux ! Par ailleurs, d'un point de vue très pragmatique, plus la durée de la privatisation est courte, plus l'indemnité versée par l'État sera élevée.

Enfin, mes chers collègues, vous avez raison de dire que le trafic aérien va beaucoup évoluer, ce qui nécessitera certainement des adaptations. Je vous rappelle à cet égard que nous avons adopté en commission, en nouvelle lecture, la possibilité de réviser le cahier des charges au bout de vingt ans, et donc d'adapter les contraintes imposées aux prestataires d'Aéroports de Paris. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Ces arguments sont vraiment navrants. Quand on accorde une concession pour une durée très longue, c'est parce que l'investissement est très important. J'ai eu l'occasion de passer de tels contrats dans la commune dont j'ai été maire pendant plusieurs années : la durée était calculée en fonction de l'importance de l'investissement demandé. En effet, plus il est important, plus il faut du temps pour l'amortir.

Or nous ne parlons pas ici d'une infrastructure nouvelle. S'il s'agissait de construire à partir de rien, on pourrait comprendre que la durée de concession soit très longue, comme c'était par exemple le cas pour Eurotunnel, mais cet aéroport existe déjà ! Dès lors, quels sont les investissements qui pourraient justifier une telle durée ? M. Peu l'a dit, on a accordé des durées beaucoup moins longues lors de la privatisation d'autres aéroports. Pourquoi soixante-dix ans cette fois-ci ?

Nous allons nous déposséder de cet équipement. Quelles que soient les clauses que vous pourrez introduire, nous n'en perdons pas moins la main pendant soixante-dix ans et vous aurez beaucoup de mal à la reprendre. Du reste, il pourrait arriver qu'un groupe international s'empare d'Aéroports de Paris et ait demain de toutes autres priorités que le développement de ses sites – imaginez, par exemple, que ce groupe détienne d'autres aéroports majeurs en Europe et décide de faire de l'Allemagne plutôt que de la France un élément central de son dispositif : que feriez-vous alors ? Céder l'exploitation pendant soixante-dix ans est une véritable folie.

Accepter de fixer une durée moins longue ne vous empêchera pas de trouver des candidats, mais au moins les bases seront-elles plus raisonnables et plus solides, compte tenu de ce qui se pratique ordinairement pour de tels dossiers. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

Mme Marie Lebec, rapporteure. Le contrat de régulation économique – le CRE –, c'est tous les cinq ans, monsieur Fasquelle !

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Monsieur Peu, monsieur Fasquelle, je souscris pleinement à votre raisonnement. Vous avez entièrement raison de dire que la durée de la concession est fonction de l'importance des investissements. Il se trouve cependant que l'investissement minimal nécessaire pour Aéroports de Paris concerne un quatrième terminal pour 35 millions de passagers, soit un montant de 10 milliards d'euros. Je ne doute pas que vous ayez fait au Touquet des investissements importants, monsieur Fasquelle, mais sans doute pas de 10 milliards d'euros ! Ce montant justifie une durée aussi longue. J'ajoute que le CRE 3, qui peut être aisément consulté sur Internet par tous ceux qui le souhaitent, sans avoir besoin de chercher ailleurs, montre que d'autres investissements, notamment en termes de qualité de service, sont demandés à Aéroports de Paris. Vous avez donc parfaitement raison, monsieur Fasquelle : ce qui justifie cette durée est précisément le montant des investissements, soit la construction du quatrième terminal, destiné à accueillir 35 millions de passagers.

(L'amendement n° 1187 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 264 et 353 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements n°s 265, 352 et 615, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1103.

M. Charles de Courson. Il s'agit d'un amendement de précision. En effet, tel qu'est rédigé l'article 44, il suffit, pour une filiale ou une sous-filiale d'ADP, d'exercer une infime partie de son activité en Île-de-France pour que ses titres soient concernés par le transfert vers l'État, ce qui paraît tout à fait excessif. L'amendement tend donc à fixer un seuil : 5 % du chiffre d'affaires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je demande le retrait de cet amendement, car il a été satisfait en première lecture et cette mesure a en outre été à nouveau adoptée en commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'idée que mon amendement serait satisfait, car l'article est un peu nébuleux. Je le retire toutefois.

(L'amendement n° 1103 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 699.

M. Charles de Courson. Il vise à préciser le périmètre des filiales qui seront transférées à l'État soixante-dix ans après le transfert d'ADP au secteur privé. Aujourd'hui les entreprises dédiées à une activité exercée hors des plateformes mentionnées à l'article L. 6323-2 du code des transports correspondent à celles classifiées au sein du segment « International et développements aéroportuaires » d'ADP dans sa communication financière publique.

Il s'agit donc, là encore, d'un amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je demande également le retrait de cet amendement car l'alinéa adopté en commission précise bien que les titres de capital transférés excluent les titres d'entreprises dédiées à une activité exercée hors des aéroports mentionnés à l'article L. 6323-2 et des plateformes aéroportuaires qui leur sont associées. Il me semble que votre amendement n'est pas aussi précis, monsieur de Courson.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur de Courson, retirez-vous votre amendement ?

M. Charles de Courson. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 699 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 708 et 750, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 708.

M. Éric Coquerel. Nous avons entendu beaucoup de choses à propos de la privatisation d'ADP, mais la meilleure est bien que l'on va payer pour privatiser ! En effet, aux termes des alinéas 4 à 10, les actionnaires actuels d'ADP – y compris, d'ailleurs, ceux qui pourraient en acquérir de nouvelles parts – se verraient indemnisés dès maintenant de la nationalisation qui sera rendue possible dans soixante-dix ans.

Or, si l'État décide de reprendre la concession à l'issue de ce délai, il devra racheter les actifs. On nous propose donc, dès aujourd'hui, de payer aux bénéficiaires de la privatisation une somme dont nous ne connaissons du reste pas très bien le montant, tant le mode de calcul est opaque – entre 500 millions et 1 milliard d'euros –, alors même qu'il faudra, dans soixante-dix ans, rembourser aux mêmes bénéficiaires la valeur des actifs.

Cet amendement de bon sens vise donc à éviter au moins ce qui est peut-être la mesure la plus ridicule du projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 750.

M. Charles de Courson. Celui-ci n'est pas de précision. Il est prévu de nationaliser une partie des biens d'ADP, à savoir le foncier et l'immobilier installé sur les plateformes. Il s'agit donc d'une expropriation,...

M. Roland Lescure, rapporteur général de la commission spéciale. C'est vrai.

M. Bruno Le Maire, ministre. Tout à fait.

M. Charles de Courson. ...pour laquelle la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen prévoit une « juste et préalable indemnité ».

Or les alinéas 5, 6 et 7 de l'article 44 indiquent la méthode devant être utilisée pour calculer la valeur des biens expropriés. Cela me semble très dangereux : il faut se garder d'inscrire dans la loi la méthode par laquelle sera évaluée l'indemnité, car cela relève de la commission des participations et des transferts.

On sait qu'il existe en la matière deux grandes méthodes : celle des flux actualisés de trésorerie – dont l'application sur soixante-dix ans serait très aléatoire –, et la méthode patrimoniale. En général, on applique une combinaison des deux. En l'espèce, bizarrement, on choisit, pour la deuxième part de l'indemnisation, la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie, alors que la première partie relève plutôt de la méthode patrimoniale : c'est un drôle de mélange des genres.

Je propose donc de laisser à la commission des participations et des transferts, sur avis d'une commission ad hoc, le choix de la méthode. N'entrons pas dans de tels mécanismes, car nous risquons l'annulation du texte par le Conseil constitutionnel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Monsieur Coquerel, je vous renvoie aux propos de M. de Courson sur la nécessité d'une indemnisation. Nous allons d'abord exproprier, puis nous choisirons la méthode de gestion d'Aéroports de Paris dans soixante-dix ans. Dans l'intervalle, l'État sera de nouveau propriétaire de l'ensemble du foncier et des infrastructures. Ce qui devrait plutôt vous choquer, c'est qu'il ne soit aujourd'hui pas propriétaire de ces actifs. L'indemnisation des actionnaires est, quant à elle, une obligation constitutionnelle.

Monsieur de Courson, j'entends votre position, mais j'émettrai néanmoins un avis défavorable, car la méthode a été validée par le Conseil d'État.

M. Charles de Courson. Le Conseil d'État n'est pas le Conseil constitutionnel !

M. Daniel Fasquelle. Ce n'est pas de nature à nous rassurer !

(Les amendements n°s 708 et 750, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 642.

M. Charles de Courson. Aux termes de cet amendement de repli, l'avis de l'ASI, l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, servirait à apprécier la fixation du coût moyen pondéré du capital d'ADP, représentant le taux de rentabilité annuelle moyen attendu par les actionnaires et les créanciers en retour de leur investissement. Monsieur le ministre, vous avez indiqué ce matin dans votre réponse, si j'ai bien compris, que vous étiez plutôt ouvert en la matière. Cette proposition est donc destinée à tester si vous l'êtes. En outre, elle vous protège.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Si je comprends bien votre amendement, monsieur de Courson, vous proposez que l'ASI se prononce sur le coût moyen pondéré du capital d'ADP, dans le cadre du calcul de l'indemnité. Mais une telle démarche ne prendrait pas en compte l'ensemble des activités d'ADP, ce qui serait pourtant nécessaire. En outre, ce calcul reviendra à la commission des participations et des transferts. Je ne comprends donc pas pourquoi vous souhaitez recourir à l'ASI, certes compétente pour calculer le coût moyen pondéré du capital au titre des redevances, mais pas des indemnités. Avis défavorable, donc.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. M. de Courson a formulé plusieurs propositions, dont certaines ont été satisfaites et dont d'autres seront reprises, car je tiens à dire qu'elles sont très utiles. Les premières portent sur le rôle de l'ASI, qui doit notamment contrôler le montant des redevances aéroportuaires et le coût pondéré du capital. Son avis, initialement consultatif, est désormais, grâce à M. de Courson, un avis conforme.

Deuxième chose que je tiens à préciser : dans le cas où l'État ne parviendrait pas à trouver sur ce point un accord avec le concessionnaire, il pourrait, sur une base annuelle, fixer lui-même unilatéralement les tarifs, et grâce aux propositions de M. de Courson, il le ferait sous le contrôle de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, afin d'éviter un abus de droit de sa part. En revanche, l'ASI n'a pas à se prononcer sur le coût du capital pour le calcul de l'indemnité, car cela ne relève pas de sa compétence. J'émetts donc un avis défavorable, à défaut de retrait de l'amendement.

Une troisième chose très importante, sur laquelle nous reviendrons plus tard, concerne les modalités de la cession. M. de Courson a en effet insisté sur la nécessité d'éviter un accord de gré à gré. Sans anticiper sur la suite des discussions, je puis déjà dire que je serai ouvert sur cette proposition.

M. le président. Monsieur de Courson, l'amendement est-il retiré ?

M. Charles de Courson. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 642 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n° 616.

Sur cet amendement, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement.

M. Éric Woerth. Monsieur le ministre, comme nous l'avons vu ce matin, vous avez prévu qu'une commission ad hoc donnerait un avis sur le montant de l'indemnisation des actionnaires. Elle serait composée de trois personnalités désignées par le Premier président de la Cour des comptes, le président de l'Autorité des marchés financiers et le président du Conseil supérieur de l'ordre des experts-comptables.

Nous proposons, avec cet amendement, d'ajouter à ces personnalités deux parlementaires, choisis de la manière la plus consensuelle possible. Nous pensons en effet qu'il faut placer également cette procédure sous le contrôle et la surveillance – ou, si vous préférez, sous la transparence – du Parlement. Tous les débats montrent, du reste, que nous avons intérêt à le faire. Le niveau d'expertise de ces deux membres ne sera certes pas le même que celui des trois premières personnalités, mais le Parlement a néanmoins toute sa place dans ces domaines.

Je rappelle à cet égard que la Caisse des dépôts est elle-même, depuis toujours, placée sous le contrôle du Parlement et que nous nous situons ici, même à titre ponctuel, dans la même logique.

Deuxième point : l'avis de cette commission ad hoc devrait être communiqué très rapidement à l'Assemblée nationale et au Sénat, afin qu'ils en aient clairement connaissance avant la cession plutôt qu'après.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il me semble, monsieur Woerth, que nous avons déjà eu en première lecture cet échange sur la place des parlementaires au sein de la commission ad hoc. Je le répète : une telle commission a été instituée dans le cadre d'autres privatisations et a essentiellement pour fonction d'estimer le montant de l'indemnité qui sera versée aux actionnaires.

Cette décision n'est pas politique mais technique, et c'est pourquoi l'instance qui doit la prendre sera composée de personnalités désignées par le président de la Cour des comptes, celui de l'Autorité des marchés financiers et celui du Conseil supérieur de l'ordre des experts-comptables. Je ne suis pas sûre qu'il soit particulièrement utile d'y associer des parlementaires. *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. François Pupponi. Merci pour eux !

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je le répète, il s'agit d'une décision technique et non politique. Je ne mets nullement en cause l'utilité des parlementaires, mais ils n'ont tout simplement pas leur place à ce stade de la procédure ! *(Mêmes mouvements.)*

Mme Marie-Noëlle Battistel. Un parlementaire peut avoir un avis technique !

Mme Marie Lebec, rapporteure. Par ailleurs, nous avons prévu en commission que l'avis de la commission ad hoc serait rendu public. Votre amendement me semble donc satisfait : demande de retrait, sinon l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Cette remarque est affligeante !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Non !

M. Daniel Fasquelle. Le Gouvernement a décidé de nous communiquer le cahier des charges de la privatisation d'ADP – même si nous n'avons pas la possibilité de le consulter pendant les débats – : c'est bien la preuve que vous accordez, malgré tout, un minimum d'intérêt au point de vue des parlementaires ! Nous en débattons d'ailleurs depuis ce matin. Mais voilà que vous considérez, madame la rapporteure, que la décision dont nous parlons est technique – façon de dire : « circulez, il n'y a rien à voir ! » Mais tout est technique et tout est politique ! Où faites-vous passer la limite ? Les remarques de M. de Courson étaient techniques, tout comme l'intervention d'Éric Woerth, mais elles étaient également politiques. Nos débats sont à la fois techniques et politiques. Tracer une frontière entre technique et politique n'a pas de sens, car elle serait complètement artificielle.

En quoi cela vous dérange-t-il que les parlementaires interviennent lors de cette décision ? J'ai entendu M. le ministre dire que les parlementaires étaient là uniquement pour voter la loi. Non ! Nous sommes là aussi pour contrôler l'action du Gouvernement et l'application des mesures que nous avons adoptées. Vous allez voter la privatisation d'Aéroports de

Paris ; acceptez que les parlementaires aient un droit de regard sur la façon dont cela sera mis en œuvre ! Cela me semble relever du bon sens.

J'ai utilisé le terme « affligeante » : il est sans doute un peu fort...

M. Roland Lescure, rapporteur général. Oui !

M. Daniel Fasquelle. Je le retire parce que mon objectif n'était absolument pas de vous blesser. Cela ne vous visait pas personnellement, madame la rapporteure, mais concernait votre argumentaire, que je trouve très pauvre et très insuffisant. Il est révélateur de l'état d'esprit du Gouvernement et de la majorité En marche!, qui ne cessent de vouloir écarter les parlementaires. Ceux-ci n'ont plus de réserve parlementaire, n'ont plus la possibilité de conserver leur mandat de maire, et n'ont même plus la possibilité d'exercer, au-delà du vote de la loi, leur pouvoir de contrôle sur son exécution. Cessez de rogner les capacités d'intervention de ce Parlement ! Ne vous étonnez pas d'être des cibles de la part d'un certain nombre de nos concitoyens (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM*)...

M. Gilles Le Gendre. Le mot « cible » est de trop !

M. Daniel Fasquelle. Votre majorité n'est pas la seule responsable, monsieur Le Gendre, mais depuis dix ans, on n'a pas cessé d'affaiblir le rôle du Parlement et des parlementaires. Si nous continuons, nous serons tous, demain encore plus qu'aujourd'hui, des cibles pour nos concitoyens, qui ne comprennent pas à quoi nous servons si l'on ne nous donne pas un minimum de pouvoirs dans les circonscriptions où nous sommes élus ainsi que dans le vote de la loi et le contrôle de l'action du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission spéciale.

M. Roland Lescure, rapporteur général de la commission spéciale. J'ai personnellement trouvé affligeante votre utilisation du terme « affligeante » ; j'espère que vous le retirez ! Auriez-vous appliqué ce terme également à un homme ? Je n'ose imaginer qu'il pourrait en être autrement.

M. Daniel Fasquelle. C'est le propos qui était affligeant, pas la rapporteure !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Nous parlons ici d'un calcul effectué de façon indépendante et destiné à fixer une indemnité. Vous pensez que ce genre de calcul doit faire l'objet d'une discussion politique, mais c'est tout le contraire ! Pour vous dire le fond de ma pensée, certaines choses ne sont pas de l'ordre du politique : ce n'est pas une discussion politique qui nous permettra de déterminer si un calcul est juste ou non !

M. Raphaël Schellenberger et M. Adrien Quatennens. Tout est politique !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Non, tout n'est pas politique !

M. Adrien Quatennens. Si !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Non ! De même, tout ne relève pas du Parlement ! Faisons notre travail sans prétendre que le job du parlementaire est d'avoir un avis sur tout ce qui concerne les Français,...

M. Éric Coquerel. Nous en sommes loin !

M. Roland Lescure, rapporteur général. ...sinon, nous risquons vraiment les énerver ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth.

M. Éric Woerth. Ne prolongeons pas ce débat ! Nous n'avons pas la même opinion du rôle du Parlement.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Ce n'est pas une question d'opinion !

M. Éric Woerth. Je ne crois pas que le Parlement soit une assemblée politique ne connaissant pas grand-chose et parlant en l'air.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. Éric Woerth. Je crois au contraire que, quels que soient les bancs sur lesquels nous siégeons, il y a des personnalités qui travaillent sur leur sujet et acquièrent certaines compétences. Vous n'étiez pas obligés de prévoir une commission ad hoc : vous pouviez vous en tenir à la Commission des participations et des transferts. Par ailleurs, le Parlement s'est exprimé à mille reprises sur ces questions, qu'il s'agisse de la détermination du prix, des modes de calcul ou des taux d'actualisation choisis ; certains parlementaires ont fait des rapports sur les privatisations, notamment sur les autoroutes.

Parce qu'il s'agit d'un bien national, il me semblerait protecteur que le Parlement, qui représente la nation, siège dans cette commission, sans pour autant poursuivre un but politique. Je ne vous demande pas que les groupes politiques désignent leurs représentants : la simple présence d'un membre de l'opposition et d'un membre de la majorité, choisis par le Parlement pour leurs compétences, serait de nature à nous rassurer. Je ne suspecte personne, je ne désigne personne à la vindicte populaire et certainement pas les trois éminents experts que vous souhaitez mettre en avant mais la présence de parlementaires rendrait cette commission ad hoc plus complète, plus globale. Cette proposition ne poursuit pas un but politique mais relève du bon sens : elle permettrait d'éviter des mises en cause qui, parfois, n'ont pas lieu d'être. Ce serait une garantie et une sécurité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 616.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	86
Nombre de suffrages exprimés	85
Majorité absolue	43
Pour l'adoption	30
contre	55

(*L'amendement n° 616 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n° 617.

M. Éric Woerth. Je l'ai défendu, monsieur le président : il s'agit du délai de transmission au Parlement de l'avis de la commission ad hoc.

(*L'amendement n° 617, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 633.

M. Charles de Courson. J'ai à nouveau déposé cet amendement pour avoir une précision sur le calcul du coût moyen pondéré du capital, CMPC. De mémoire, il est de 5,40 % pour ADP : Mme la rapporteure peut-elle nous le confirmer ?

Je propose que le taux représentatif du coût moyen pondéré du capital soit fixé par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires. Le calcul des redevances, je le rappelle, est fonction de ce taux, qui permet de prendre en compte la rémunération des capitaux investis. Il me paraît donc logique que l'autorité compétente pour définir les redevances le soit également pour fixer le CMPC.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Le présent article a pour objet le calcul de l'indemnité et non le calcul des redevances, traité à l'article 48. Ce dernier porte uniquement sur le périmètre régulé alors que le calcul de l'indemnité portera sur l'ensemble des activités d'ADP. Par ailleurs, l'ASI ne fait pas le calcul : c'est ADP qui s'en charge et le transmet ensuite à l'ASI. Cette dernière valide alors la conformité du coût moyen pondéré du capital pour définir le montant des redevances.

Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Je souhaite le retrait de cet amendement, sinon l'avis sera défavorable. Nous avons longuement débattu du coût moyen pondéré du capital en commission spéciale car ce point est vital. Le présent article concerne l'indemnisation : or l'ASI n'a pas d'avis à rendre sur l'indemnisation des propriétaires privés d'ADP. Ceux-ci ont droit à une indemnité juste et préalable mais ce n'est pas l'Autorité de supervision indépendante qui en décide, sa compétence se limitant aux tarifs aéroportuaires.

En revanche, et sur votre proposition, monsieur de Courson, l'ASI rendra un avis conforme sur le coût moyen pondéré du capital pour s'assurer que l'on ne retrouve pas la situation que l'on a connue avec les autoroutes, où le faible coût du capital et l'augmentation des tarifs ont créé une rente de situation pour le concessionnaire. En l'espèce, l'ASI pourra ajuster le coût moyen pondéré du capital en disant « Vous avez eu des taux d'intérêt très faibles, vous avez pu faire des investissements avec un niveau d'endettement qui vous coûte très peu cher grâce à ces taux d'intérêt, donc le coût moyen pondéré du capital doit être modifié pour que vous ne puissiez pas bénéficier d'une rente de situation. »

M. Charles de Courson. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 633 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 752.

M. Charles de Courson. Il s'agit d'un amendement un peu technique. En cas de manquement de la part d'ADP, l'État a la possibilité d'interrompre sa mission avant la fin du délai de soixante-dix ans. L'alinéa 18 précise le mode de calcul de l'indemnité versée alors au titre du transfert à l'État de la propriété des actifs concernés. Or là encore, ce mode de calcul ne doit pas figurer dans la loi mais doit obéir aux règles d'indemnisation de droit commun.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Il n'y a pas de droit commun : concernant ADP, l'organisation prévue est de type concessionnaire mais, en réalité, ce n'est ni tout à fait une concession, ni tout à fait une délégation. Le format retenu pour les soixante-dix prochaines années est *sui generis*. De ce fait, nous avons fait le choix d'une indemnité, en cas d'interruption pour faute du contrat d'ADP, correspondant à la valeur nette comptable de ses biens.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Il n'est pas possible, madame la rapporteure, de défendre la thèse d'une indemnité correspondant à la valeur nette comptable, car elle n'est pas conforme au droit existant. La défense du droit de propriété fait courir un vrai risque d'inconstitutionnalité à cette disposition, dont l'application pourrait entraîner une perte d'avantages et de bénéfices pour ADP : c'est la raison pour laquelle je ne me mouillais pas en proposant, dans mon amendement, de renvoyer au droit commun la fixation de l'indemnité. Il me semble que l'alinéa 18 contrevient au respect du droit de propriété.

(L'amendement n° 752 n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'article 44, je suis saisi par le groupe Socialistes et apparentés ainsi que par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l'amendement n° 663.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Rédactionnel.

(L'amendement n° 663, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1186.

M. Michel Castellani. Le présent amendement a pour objet de faire d'Aéroports de Paris une société en commandite par actions. Le Gouvernement s'apprête à lâcher le contrôle d'un instrument stratégique pour une très longue période. Or les dispositifs d'encadrement qu'il prévoit, pour autant qu'on ait pu les comprendre, nous semblent peu sécurisants. Il convient donc de sécuriser la gestion d'ADP. La société en commandite par actions permettrait de dissocier complètement la gestion de l'entreprise et la détention du capital. L'État pourrait ainsi garder la main sur la gestion de la plateforme aéroportuaire, tout en poursuivant son objectif de cession du capital, comme il en a le projet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Merci, monsieur Castellani, vous m'aurez au moins éclairée sur ce qu'était une société en commandite par actions ! Toutefois, votre amendement ne me paraît pas forcément utile dans la mesure où le cahier des charges imposé à Aéroports de Paris permettra à l'État de jouer un vrai rôle de régulateur et donc de continuer d'être au cœur des décisions qui seront prises – il se retire du capital

mais reste un acteur important pour le devenir de cette société. Il ne me semble donc pas bon de faire évoluer le statut d'ADP. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1186, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 44, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	73
Nombre de suffrages exprimés	71
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	47
contre	24

(L'article 44, amendé, est adopté.)

Article 45 *(appelé par priorité)*

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, premier inscrit sur l'article 45.

M. Michel Castellani. Alors que depuis plusieurs semaines on nous explique qu'il s'agit de voter une concession d'une durée de soixante-dix ans – c'est déjà long –, le rapport de Mme Lebec confirme bien qu'il est question d'une privatisation de facto. L'article 45 tend en effet à renforcer le cahier des charges qui doit permettre à l'État de conserver un pouvoir de contrôle sur ADP – on vient de l'évoquer – de façon à garantir la bonne exécution du service public. On sait ce qu'il en est de son contenu, dont la représentation nationale n'a pas vraiment pu prendre connaissance.

Monsieur le ministre, vous avez tenté, à ce propos, de nous rassurer sur l'évolution des tarifs qui seront négociés tous les cinq ans, sur les garanties en matière de contrôle ou de sécurité. Mais il nous semble difficile qu'une fois concédé, l'équipement puisse retourner dans le giron de l'État. C'est pourquoi il faudrait définir une stratégie de long terme en matière de gestion publique des infrastructures majeures. Une fois de plus, nous vous demandons de revenir sur votre projet de privatisation.

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila.

M. Mohamed Laqhila. Ne confondons pas tout et ne perdons pas de vue l'objectif du texte qui vise, dans son ensemble, à transformer et à accroître les activités de nos entreprises. Or ADP, contrairement à ce qu'on peut entendre ici ou là, n'est pas une institution publique. ADP est une société chargée d'assurer le service public aéroportuaire dans le cadre d'un cahier des charges précis et clair, dont les grandes lignes sont définies dans le projet de loi et dont le contenu a été porté à notre connaissance par le ministre.

Cette opération n'est rien d'autre qu'une opération commerciale s'inscrivant dans un contexte de concurrence internationale accrue.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Exactement !

M. Mohamed Laqhila. Je précise, à toutes fins utiles, que les deux aéroports parisiens concernés sont parmi les derniers dans le classement mondial des aéroports internationaux. Je peux comprendre les inquiétudes exprimées par certains de nos collègues et je vais vous faire une confidence : je me suis moi-même interrogé sur l'opportunité d'une telle concession.

M. Régis Juanico. Quelle audace !

M. Dominique Potier. Vous vivez dangereusement !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Mais vous avez raison : il faut toujours s'interroger.

M. Mohamed Laqhila. Permettez-moi de vous rassurer comme je l'ai été moi-même, en rappelant les contours de cette concession.

En l'absence d'accord avec ADP, l'État pourra fixer les conditions du service public aéroportuaire et les niveaux de performance à atteindre suivant les meilleurs standards internationaux et il pourra éventuellement imposer les investissements nécessaires. Les dirigeants d'ADP seront agréés par l'État. ADP assumera les obligations de publicité et de mise en concurrence prévues par le code des marchés publics. L'État encadrera et autorisera les modifications apportées aux installations aéroportuaires. L'État autorisera les cessions de biens d'ADP ou les créations de sûreté relatives à ces biens et récupérera, le cas échéant, une partie de la plus-value réalisée. Les manquements d'ADP au regard du cahier des charges pourront être sanctionnés par une amende égale à 2 % de son chiffre d'affaires, le total des amendes ne pouvant excéder 10 % du chiffre d'affaires.

Enfin, ajoutons comme garde-fou cet amendement présenté par le groupe MODEM et apparentés visant à permettre aux collectivités locales d'entrer dans le capital d'ADP. Je tiens à cet égard à saluer l'excellent travail de nos collègues Isabelle Florennes et Jean-Louis Bourlanges.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Tout à fait !

M. Mohamed Laqhila. Depuis quelques jours, les opposants à cette cession prennent comme contre-exemple la privatisation de l'aéroport de Toulouse. Pourquoi, chers collègues, ne pas prendre comme exemple les opérations, plus vertueuses, de privatisation des aéroports de Nice et de Lyon ?

C'est précisément parce que l'opération toulousaine n'a pas été bonne que le Gouvernement ne commettra pas les mêmes erreurs avec ADP. Je vous invite, si ce n'est déjà fait, à lire l'excellent rapport rendu par la Cour des comptes sur ces privatisations. Ses sept recommandations constituent un éclairage utile dont le cahier des charges devra s'inspirer.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il s'en inspire !

M. Mohamed Laqhila. À vous, chers collègues de l'opposition, de relayer ce message rassurant. Et, qui sait, peut-être, maintenant que vous-mêmes êtes éclairés, allez-vous nous rejoindre et voter en faveur de cet article.

M. Stéphane Peu. C'est ça... Monsieur est un rêveur !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il donne de l'espoir !

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n°s 9, 134, 146, 618, 1184, visant à supprimer l'article.

La parole est à M. Boris Vallaud, pour soutenir l'amendement n° 9.

M. Boris Vallaud. Il n'est pas utile de rappeler notre opposition à cette privatisation. Nous avons fait valoir tous les arguments de bon sens, en particulier économiques. Vous êtes engoncés dans vos certitudes; elles finiront par vous perdre.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 134.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 146 est-il défendu, madame Ménard?

Mme Emmanuelle Ménard. Oui, monsieur le président.

M. le président. Qu'en est-il de l'amendement n° 618, monsieur Fasquelle?

M. Daniel Fasquelle. Il est également défendu.

M. le président. Pour finir, la parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 1184.

M. François Pupponi. Défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements?

Mme Marie Lebec, rapporteure. J'ai bien compris, chers collègues, que vous étiez contre la privatisation et que vous entendiez supprimer méthodiquement tous les articles les uns après les autres. Tâchons tout de même de revenir sur le contenu de l'article 45, qui porte sur l'établissement d'un cahier des charges censé réguler l'activité d'Aéroports de Paris après la privatisation. Je tiens également à rappeler que depuis la première lecture en commission, on a beaucoup fait pour enrichir ce cahier des charges dans le sens d'un renforcement du rôle de l'État. Nous avons ainsi pris l'engagement suivant: l'État sort du capital d'Aéroports de Paris mais gardera un rôle régulateur.

Je rappelle en outre que, lors de l'examen du texte en commission au Sénat, le rapporteur Jean-François Husson a sensiblement enrichi cet article en donnant à l'État la possibilité de retirer l'agrément des dirigeants d'ADP en cas de faute grave ou en supprimant la possibilité de faire évoluer le cahier des charges en fonction de la situation économique de l'entreprise. Vous savez en outre que nous allons examiner un amendement sur la question des créneaux horaires et de l'indemnisation liée au bruit.

Je veux bien qu'on supprime cet article, mais comme nous avons voté l'article 44, cela signifierait qu'on n'établirait pas de cahier des charges... Encore une fois, il faut savoir ce que l'on veut. Avis défavorable. (*M. le rapporteur général et Mme la présidente de la commission spéciale applaudissent.*)

(*Les amendements identiques n° 9, 134, 146, 618 et 1184, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 1128.

M. François Pupponi. Le cahier des charges doit prévoir la mise en place par l'exploitant de programmes d'accès à l'emploi à destination des populations issues des quartiers prioritaires de la politique de la ville – QPV – situés dans le voisinage des aéroports concernés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Votre amendement porte sur l'emploi des jeunes...

M. François Pupponi. Pourquoi des jeunes? Cela concerne tous les habitants!

Mme Marie Lebec, rapporteure. Pardon – l'emploi des habitants des quartiers voisins des aéroports. Or cela ne relève pas du cahier des charges d'exploitation mais plutôt du cahier des charges de cession. Dans ce dernier, il pourra être demandé aux repreneurs de présenter leur ambition en matière d'emploi. Par ailleurs, en pratique, ADP s'engage déjà à favoriser le développement économique et de l'emploi sur les territoires où l'entreprise est implantée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Le sujet que nous abordons ici est crucial. L'article 45 mentionne bien, à l'alinéa 27, que le cahier des charges est en adéquation avec les effets économiques, sociaux et environnementaux des activités d'Aéroports de Paris. Je propose que l'on y ajoute que le repreneur se préoccupe également des populations des QPV. Le drame de ces aéroports est qu'ils regorgent d'emplois alors que les territoires voisins croulent sous les chômeurs. L'État a créé un mastodonte économique qui ne bénéficie pas aux populations alentour! Or si la loi n'oblige pas l'exploitant à faire en sorte qu'ADP embauche les habitants de ces quartiers, il ne le fera pas, sous l'effet de discriminations, par facilité... Donc, je le répète, si la loi ne le prévoit pas explicitement, jamais cela ne se fera.

M. Stéphane Peu. En effet!

M. le président. La parole est à Mme Nadia Hai.

Mme Nadia Hai. Monsieur Pupponi, ce n'est pas avec ce texte que nous allons régler le problème des emplois en France et, en particulier, dans les quartiers populaires. Par contre, nous le faisons par le biais des emplois francs, ce dispositif, vous savez, qui incite les entreprises à embaucher des personnes des quartiers populaires.

M. Stéphane Peu. Ce n'est pas sérieux!

Mme Nadia Hai. Nous vous invitons vraiment à vous intéresser à cette mesure parce qu'elle incite les entreprises à embaucher dans les quartiers populaires. (*Exclamations sur les bancs des groupes LT.*)

M. Bertrand Panher. Vous parlez à quelqu'un qui a pratiquement inventé les emplois francs!

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. La question de M. Pupponi mérite un peu plus de sérieux. On ne peut répondre ainsi à sa préoccupation! Moi qui suis élu de la Seine-Saint-Denis...

Mme Nadia Hai. Et alors?

M. Stéphane Peu. Comment ça, « et alors », je vais y venir... (*Mme Nadia Hai s'exclame.*) On peut parler sans être interrompu? Avez-vous appris la politesse? (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Nadia Hai. Oui!

M. le président. Seul M. Peu a la parole.

M. Stéphane Peu. C'est incroyable, ça ; moi je n'interromps personne !

M. François Pupponi. Et pourtant il n'y avait rien de polémique dans ce que j'ai dit !

M. Stéphane Peu. En Seine-Saint-Denis, la seule plateforme de Roissy – je ne parle même pas du Bourget –, compte de 90 000 à 95 000 emplois alors que le taux de chômage du département est le double de celui de la région Île-de-France. Et si vous prenez les quartiers prioritaires de la politique de la ville, dont la population est très jeune, le taux de chômage peut être le triple voire le quadruple de celui de la région. De nombreuses entreprises s'installent en Seine-Saint-Denis, mais le relatif dynamisme économique que connaît le département ne favorise pas l'ascension sociale des populations locales. En l'absence de volontarisme politique – qui, certes, ne saurait se traduire par un seul dispositif –, et faute de contraindre les acteurs économiques à engager un dialogue avec les territoires sur lesquels ils s'installent sur les questions d'emploi et de formation, on obtient des sortes de silos avec, d'un côté, ces acteurs économiques et, de l'autre, les habitants. Voilà, donc, qui ne favorise pas la promotion sociale et ne sert pas la République.

Cette situation ne fait que renforcer les assignations à résidence que certains s'évertuent à dénoncer, et qu'il est encore préférable de combattre. Pour cela, il faut des actes concrets, acte qu'accomplit M. François Pupponi en défendant un amendement qui permettrait de faire un pas dans la bonne direction, en complément de tout le reste.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Je ne comprends ni les réactions ni la polémique que suscite mon amendement. Notre proposition ne comporte aucune provocation ; nous demandons simplement que l'on impose au repreneur, plus efficacement qu'aujourd'hui, d'embaucher les habitants des quartiers de la politique de la ville des territoires voisins. Ce n'est tout de même pas si extraordinaire !

Si je puis me permettre, madame Hai, cette disposition est absolument complémentaire des emplois francs dont le repreneur et les employeurs pourront bénéficier. Quel problème cela pose-t-il d'inscrire dans la loi que le repreneur d'ADP devra faire mieux qu'ADP qui a déjà mis en place des dispositifs d'embauche des habitants des QPV ?

Parce qu'ADP est resté jusqu'à aujourd'hui dans la sphère publique, ces dispositifs résultaient de la volonté politique de l'État, volonté renouvelée quels que soient les gouvernements. Parce qu'ADP sera demain un opérateur privé, qui pourrait avoir une fibre sociale moins développée que l'État, il faut que la loi l'oblige à agir.

Cette disposition s'inscrit parfaitement dans la lignée des déclarations du Président de la République et du ministre chargé de la ville et du logement, qui veulent favoriser l'embauche des habitants des quartiers défavorisés. Je ne pensais pas que cela poserait un problème de l'écrire dans la loi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. En effet, évitons les polémiques ! L'entreprise ADP, qu'elle soit publique ou privée, doit s'engager en termes de responsabilité sociale. L'emploi des habitants des quartiers défavorisés constitue

un élément important de cette responsabilité, vous avez raison, monsieur le député. C'est d'ailleurs aussi le cas de l'égalité entre les femmes et les hommes, ou de l'emploi des handicapés – un certain nombre de textes existent sur ces sujets.

De nombreuses questions méritent aujourd'hui d'être traitées afin d'améliorer la responsabilité sociale des entreprises. C'est l'objet de la politique de la responsabilité sociale et environnementale que nous menons. Aujourd'hui, comme je l'ai dit au cours de la discussion générale, nous ne pouvons plus nous contenter de rapports et de labels. Dans ces domaines, les entreprises sont redevables : elles doivent agir.

Par ailleurs, comme Mme Nadia Hai le disait, il faut mener une politique générale de l'emploi pour ces quartiers. À cet égard, les emplois francs, qui je l'espère se généraliseront après l'expérimentation en cours, constituent la bonne méthode pour avancer.

Je le répète, évitons toute polémique. Les entreprises doivent être responsables, et l'État, plutôt que de faire le choix d'incitations locales qui ont provoqué, pendant des années, les problèmes que vous connaissez – souvenez-vous des zones franches, par exemple –, doit inciter toutes les entreprises, qu'elles soient situées dans les QPV ou non, à employer les habitants des quartiers prioritaires.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. M. Stéphane Peu et moi-même bénéficions d'un certain recul et d'une certaine expérience après avoir travaillé trente ans sur ces sujets. Aujourd'hui, 12 % des salariés de la plateforme aéroportuaire de Roissy habitent le Val-d'Oise. Alors que le rapport de Bruitparif indique que la population de Sarcelles perd en moyenne trois ans de durée de vie en raison des nuisances dues au bruit de l'aéroport, seulement 1 ou 2 % des habitants de la commune y travaillent. C'est la dramatique réalité !

En fait, les entreprises de la plateforme préfèrent recruter dans l'Oise ou dans le Nord. Il est même prévu que le TGV relie Amiens et Roissy afin que les Picards puissent être employés sur la plateforme, alors que l'on ne peut pas aller facilement de Sarcelles à Roissy, distants de seulement 7 kilomètres, faute de transports en commun.

Les blocages à l'embauche existent donc bien. C'est la réalité. Je rappelle que mon amendement vise seulement à ce que le cahier des charges prévoie « la mise en place de programmes d'accès à l'emploi à destination des populations issues des quartiers de la politique de la ville au sein des territoires voisins ». Ce n'est pas vraiment coercitif ! Si vous ne voulez même pas l'accepter, cela pose une difficulté politique majeure.

(L'amendement n° 1128 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 355.

M. Stéphane Peu. Le ministre a salué tout à l'heure la qualité des salariés d'Aéroports de Paris, ce dont je le remercie. En conformité avec les objectifs du projet de loi, et soucieux d'intégrer plus largement les salariés à la vie de l'entreprise, nous souhaitons associer les organisations syndicales au processus de rédaction du cahier des charges en prévoyant qu'il soit approuvé après avis conforme du comité d'entreprise.

Recueillir l'assentiment du comité d'entreprise, autrement dit des salariés, sur leur propre sort nous paraît une ambition modeste.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Les parlementaires ont largement joué leur rôle pour faire évoluer le projet de loi du Gouvernement. Il ne me paraît pas pertinent d'introduire un avis conforme du comité d'entreprise. Parce que nous avons voulu être ambitieux, je ne suis pas certaine que l'association de la société à la rédaction du cahier des charges constitue la meilleure façon de procéder.

Je vous rappelle que lorsque nous avons abordé le sujet en première lecture, le Gouvernement s'était engagé à tenir l'entreprise et les salariés informés de l'avancée des décisions. La privatisation entraîne un changement de ce qu'est l'entreprise et non du statut des salariés, mais il est normal de tenir ces derniers informés, car ils sont directement concernés.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Je ne suis pas du tout convaincu par la réponse de Mme la rapporteure. Comment est-il possible de considérer que les salariés d'Aéroports de Paris ne pourraient pas donner un avis sur le cahier des charges de leur entreprise ? Ce serait une conception un peu particulière de l'association des salariés à la vie des entreprises.

Il ne suffit pas de parler de la responsabilité sociale des entreprises, encore faut-il la traduire en actes ! Le moins que l'on puisse faire, c'est bien de permettre aux salariés d'exprimer un avis sur le cahier des charges !

(L'amendement n° 355 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 356.

M. Stéphane Peu. Je continue à défendre les salariés d'Aéroports de Paris qui ne se satisferont pas de remerciements sans aucun engagement. L'amendement vise à garantir le maintien du nombre actuel de représentants des salariés au sein du conseil d'administration d'ADP. Si l'on souhaite que les salariés soient associés à la conduite de l'entreprise, je ne vois pas pourquoi leur représentation au conseil d'administration devrait être réduite ou supprimée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Si j'ai bonne mémoire, il s'agit aussi d'une disposition que nous avons examinée en première lecture. Une fois privatisée, ADP deviendra une société privée soumise au droit commun dont le conseil d'administration sera constitué de trois à dix-huit membres, comme cela est prévu par les textes.

Bien sûr, il est normal d'associer les salariés, mais je rappelle que la privatisation ne fait pas évoluer directement leur statut.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Il faut dire les choses telles qu'elles sont : c'est une régression ! Aujourd'hui, des représentants des salariés siègent au conseil d'administration ; demain, ils seront moins nombreux, ou il n'y en aura plus du tout.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Plus du tout : ça n'est pas possible !

M. Stéphane Peu. Ce n'est absolument pas acceptable, et ce n'est pas conforme aux déclarations des membres de la majorité et du Gouvernement sur la place des salariés et leur association à la conduite de l'entreprise – je ne parle même pas de ce qui a été dit sur la responsabilité sociale de cette dernière. Je ne comprends pas cette position.

Votre refus de permettre que les salariés d'ADP aient voix au chapitre, que ce soit sur le cahier des charges ou, demain, au sein du conseil d'administration, n'est pas du tout rassurant pour leur avenir.

(L'amendement n° 356 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 357.

M. Stéphane Peu. Dans le même esprit, il vise à accroître la présence des collectivités locales concernées au conseil d'administration. Aujourd'hui, seules les villes d'Orly et de Paris siègent à ce conseil avec voix consultative. Nous proposons que cette représentation soit élargie aux huit départements d'Île-de-France, et à la région Île-de-France.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Cette disposition ferait passer le nombre de censeurs de trois à onze, ce qui paraît un peu brutal. Nous avons adopté un amendement en première lecture visant à créer un comité des parties prenantes, auquel les collectivités territoriales pourront prendre part. S'il associe toutes les collectivités concernées, elles seront plus de onze.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. La question des censeurs au conseil d'administration est importante. Monsieur Peu, je reviens sur votre amendement précédent : à partir du moment où ADP devient une société de droit privé, elle entre dans le droit commun pour ce qui concerne la représentation des salariés au conseil d'administration. Sachant que vous allez adopter des dispositions plus protectrices de leurs droits, ils seront bien représentés. Il n'y a aucune inquiétude à avoir sur ce sujet.

S'agissant des censeurs, je partage le principe que vous avez défendu. Un représentant des collectivités territoriales doit être associé au conseil d'administration, je l'ai toujours dit. Cela dit, il me semble que onze censeurs, c'est trop, mais je prends l'engagement de réserver à la région Île-de-France un poste de censeur au conseil d'administration d'ADP.

Il ne m'a pas échappé que la présidente de cette région s'est prononcée ce matin en expliquant qu'elle n'était pas opposée à la privatisation d'Aéroports de Paris. Il s'agit d'un choix courageux que je salue, qui n'est pas celui d'autres membres de sa famille politique. Elle a demandé des garanties – que nous apportons – et une participation au conseil d'administration d'ADP. La région Île-de-France étant la collectivité responsable du développement économique sur son territoire, il est légitime qu'elle soit présente en tant que censeur au conseil d'administration.

À partir du moment où je prends cet engagement, je demande le retrait de l'amendement. S'il était maintenu, j'y serais défavorable.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'entends votre proposition, monsieur le ministre – elle me paraît très bien –, mais on pourrait peut-être trouver un juste milieu. Il faudrait deux collèges ; celui de la région, dont la représentation est indispensable, et celui des autres collectivités locales, en particulier les départements et les intercommunalités, qui pourraient désigner un deuxième censeur.

Il y a tout de même des intercommunalités et des communes qui sont pénalisées par l'aéroport. Lorsqu'ADP décide de construire une quatrième aérogare – le T4 –, cela a des conséquences sur le foncier des communes, sur la santé de la population et sur l'emploi. La collectivité qui serait désignée par ce second collège aurait son mot à dire parce qu'il y va de la vie des gens et de l'avenir de ces communes. Il n'est pas normal que ces collectivités locales n'aient jamais leur mot à dire, alors qu'elles sont pénalisées par les nuisances de l'aéroport, qu'elles subiront plus encore avec la quatrième aérogare. Elles doivent avoir leur mot à dire dans le conseil d'administration.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Je veux encore apporter une précision à M. Pupponi dans ce débat très important, c'est la preuve par les faits qu'après la privatisation, il y aura plus de garanties pour nos concitoyens dans les domaines de l'environnement, de l'emploi et bien d'autres encore. Aujourd'hui, s'agissant des nuisances sonores et environnementales liées à la construction du T4, les collectivités locales sont-elles associées directement à la décision ? Vous dites vous-même que non, elles ne le sont pas. Ce terminal qui est planifié pour recevoir trente-cinq millions de passagers et coûtera 10 milliards d'euros, ...

M. Raphaël Schellenberger. Cela prouve que c'est faisable sans la privatisation !

M. Bruno Le Maire, ministre. ...les collectivités voisines, qui seront directement affectées, n'y sont pas associées.

Dorénavant, la région Île-de-France aura un poste de censeur au conseil d'administration d'ADP. C'est une garantie supplémentaire par rapport à l'existant. La loi fera également en sorte que les départements environnant Aéroports de Paris participent s'ils le souhaitent à l'opération. C'est là une importante modification de la loi que vous avez acceptée. Les départements pourront devenir actionnaires d'ADP, et, à ce titre, ils seront représentés au conseil d'administration. Ils auront donc leur mot à dire. Je crois qu'il s'agit de deux garanties fortes que le développement d'ADP se fera avec les collectivités locales et pas en leur absence.

(L'amendement n° 357 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 664, 665 et 666, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure, pour les soutenir.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il s'agit d'amendements rédactionnels, monsieur le président.

(Les amendements n°s 664, 665 et 666, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 795.

M. Stéphane Peu. Les salariés d'Aéroports de Paris s'inquiètent énormément des conséquences de la privatisation à venir. Toujours dans l'optique d'améliorer le cahier des charges, qui doit être précisé sous bien des aspects dont l'avenir des salariés d'ADP, nous proposons d'inscrire un engagement beaucoup plus fort sur la préservation de l'emploi et des conditions de travail pendant la durée de la concession. On sait tous qu'une privatisation se traduit souvent par des pressions à la baisse sur les salaires, sur les conditions de travail et sur les effectifs. L'adoption de cet amendement permettrait de rassurer les salariés par la prise d'engagements sur la préservation de l'emploi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Compte tenu de votre travail en première lecture, monsieur Peu, cet amendement est satisfait et j'en demande le retrait. L'engagement a été pris vis-à-vis des salariés que la privatisation ne modifiera pas leur statut et que leur convention collective devra toujours être validée par le ministère des transports si elle venait à évoluer. Au demeurant, la rédaction de l'alinéa que vous proposez me semble introduire trop de rigidité, dans un sens ou dans l'autre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Je constate que, quand il faut préserver les droits des salariés et l'emploi, il y a toujours trop de rigidité. Mais quand il n'y en a pas et qu'on ne dit pas les choses clairement, on laisse des possibilités de peser à la baisse sur l'emploi et sur les salaires, et de dégrader les conditions de vie des salariés. Or, dans un aéroport, les salariés doivent être sécurisés eux-mêmes pour pouvoir assurer la sécurité de nos concitoyens.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. La rapporteure l'a bien dit, il n'y aura pas de changement de statut ni de fonctionnement. Surtout, je tiens à le rappeler, il y a un vrai objectif de développement de l'entreprise : faire d'ADP, notamment de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, le principal hub mondial en Europe, et de hisser ainsi la principale compagnie aérienne française au rang de championne du monde. Si on atteint cet objectif, il y aura évidemment plus d'emplois, y compris dans les quartiers prioritaires de la ville.

M. Raphaël Schellenberger. Avec celui qui va racheter ADP, on va se marrer !

(L'amendement n° 795 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 358 et 1110, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 358.

M. Stéphane Peu. Toujours dans l'objectif de sécuriser le plus possible, nous visons là les politiques publiques environnementales. Cet amendement propose que le cahier des charges définisse plus précisément les obligations en matière de préservation de l'environnement, détaillant en particulier les objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'oxyde d'azote, ainsi qu'en matière de réduction de bruit.

Je sais que des actions sont déjà menées en ces domaines, mais si on n'indique pas clairement que c'est une obligation pour ADP, ces investissements considérés comme non rentables risquent de faire partie des sacrifices de la rentabilité, devenue le principal objectif dès lors qu'Aéroports de Paris sera privatisé. Tout ce qui se rapporte à la préservation de l'environnement et à la protection des riverains du bruit pourrait bien être mis à mal. Je veux bien croire que tel n'est pas l'objectif recherché; pourquoi, alors, ne pas préciser ces points et les rendre plus contraignants dans le cahier des charges?

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 1110.

Mme Zivka Park. Cet amendement vise à préciser que le cahier des charges devra prendre en compte les prescriptions environnementales sur et autour de chacun des aéroports exploités par la société Aéroports de Paris en Île de France.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Demande de retrait des deux amendements; à défaut, avis défavorable.

En premier lieu, monsieur Peu, s'il est certain que des précisions en matière de prescriptions environnementales peuvent être apportées dans un cahier des charges, je doute qu'elles relèvent du domaine de la loi. En second lieu, un amendement de M. Saint-Martin va apporter des précisions concernant les nuisances sonores. La question des gaz à effet de serre relève, de toute façon, plutôt des compagnies aériennes que directement d'Aéroports de Paris.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Exactement!

Mme Marie Lebec, rapporteure. Au demeurant, je tiens à rappeler que la privatisation d'ADP n'exonérera pas l'entreprise de respecter les normes environnementales en vigueur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Peu, Madame Park, retirez-vous vos amendements?

M. Stéphane Peu. Je le maintiens!

Mme Zivka Park. Je le retire, monsieur le président.

(L'amendement n° 1110 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Il s'agit tout de même d'un sujet fondamental. L'amendement de M. Peu est certes contraignant pour l'exploitant, mais c'est bien la moindre des choses quand la santé, la vie des gens alentour sont en jeu du fait de la pollution. Demander le respect des normes environnemen-

tales, fixer un objectif de diminution des émissions des gaz à effet de serre, c'est après tout ce que demande la France et cela me paraît raisonnablement contraignant. Sur la thématique environnementale, le cahier des charges ne comporte que trois phrases aux termes desquelles ADP devra informer de ce qui se passe, mais aucune contrainte n'est posée quant au respect de normes.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Le problème de votre amendement, monsieur Peu, n'est pas tant qu'il soit trop contraignant, il est tout simplement inapplicable. Comment demander à un aéroport de s'engager sur les émissions de gaz à effet de serre et d'oxyde d'azote des avions qui vont atterrir sur son sol? Cela relève de la réglementation environnementale. Mais peut-être parlez-vous seulement des chariots qui livrent les bagages?

M. Stéphane Peu. Mais non!

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il faut être sérieux! La réglementation environnementale en la matière dépend de l'Europe, de l'État français et des compagnies aériennes, pas des aéroports.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Ce n'est pas ce que demande l'amendement.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Je l'ai lu, monsieur Peu.

M. Stéphane Peu. On va arriver à une situation tout de même aberrante et paradoxale: alors que le sommet de Paris sur le climat s'est tenu au Bourget, que l'accord de Paris a été signé au Bourget, la privatisation d'Aéroports de Paris – qui comprend l'aéroport du Bourget – ne permettrait pas d'inscrire dans la loi qui définit le cahier des charges un minimum de clauses environnementales relatives au bruit et aux émissions de gaz à effet de serre et de dioxyde d'azote! Nous demanderions à tous les pays du monde d'appliquer un accord sur le climat dont nous nous exonérerions pour la privatisation d'ADP en omettant d'inclure des clauses environnementales un peu contraignantes dans le cahier des charges! Les sociétés qui exploitent les aéroports n'ont, bien sûr, pas la responsabilité de toutes les nuisances, mais il faut prendre en compte l'inquiétude des riverains sur l'élargissement incessant des cônes de bruit.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Nous allons en parler.

M. Stéphane Peu. Ma circonscription est concernée par les cônes de bruit du Bourget et de Roissy. L'autre jour, le ministre de l'intérieur, venu chez nous, a voulu faire une inauguration à l'extérieur: il devait s'arrêter de parler toutes les deux minutes parce qu'un avion couvrait sa voix. Il a même dit: « Mais qu'est-ce que c'est que cet endroit? ».

M. François Pupponi. C'est là où on vit!

M. Stéphane Peu. C'était à Pierrefitte-sur-Seine. Et cette commune, comme celle de Stains ou de Saint-Denis, sont dans les cônes de bruit de ces deux aéroports. Pour que les riverains soient mieux protégés des nuisances sonores, il faut plus de contraintes, notamment une réglementation drastique sur les vols de nuit. Il faut conditionner le développement d'Aéroports de Paris à son exemplarité sur le plan environnemental. Mais si ce n'est pas la loi qui le dit et qu'on

laisse faire les gens à qui on aura cédé ces aéroports, je peux vous dire que rien ne sera fait ou ce sera fait a minima. Or la France, qui a accueilli le sommet sur le climat, se doit d'avoir, sur ce sujet, une politique qui ne soit pas minimaliste.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Je ne comprends pas bien votre réaction, madame la rapporteure, monsieur le rapporteur général. M. Peu propose uniquement qu'ADP explique ses objectifs, y compris en matière de réduction de gaz à effet de serre. Cette question ne concerne pas uniquement les avions, elle entre aussi dans la gestion même des aéroports. ADP à Roissy, c'est une véritable ville, avec des problématiques de chauffage, des entrepôts... Il faut bien que cette entreprise soit exemplaire dans sa manière de prendre en compte le développement durable lorsqu'elle va construire, rénover ou agrandir.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il y a des normes !

M. François Pupponi. Il ne lui sera rien demandé de plus par cet amendement. Il s'agit pour elle d'écrire noir sur blanc quels sont ses objectifs, quelle est sa volonté.

M. Roland Lescure, rapporteur général. C'est de respecter la loi !

M. François Pupponi. Sincèrement, ce ne sont tout de même pas des amendements qui posent une difficulté majeure : ils visent à rappeler la volonté du preneur de respecter l'environnement. Si même ça, vous ne le voulez pas...

M. Roland Lescure, rapporteur général. C'est le rôle des normes.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. M. Pupponi et M. Peu ont très bien expliqué la situation. Monsieur le rapporteur général, l'amendement propose d'imposer des règles à ADP ; vous dites qu'il vaut mieux les imposer aux compagnies. Mais où sont ces règles ? Pas dans le projet de loi, en tout cas.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Vous ne pouvez pas demander à Aéroports de Paris d'avoir des objectifs de réduction de gaz à effet de serre pour Air France. C'est aussi simple que cela.

Mme Aude Amadou. Ça tombe sous le sens !

M. François Pupponi. Ce n'est pas ce qui est demandé !

M. Roland Lescure, rapporteur général. C'est exactement ce qui est écrit dans l'amendement.

Par ailleurs, vous avez raison, monsieur Pupponi, si ADP construit de nouveaux bâtiments, j'espère bien qu'ils seront aux normes environnementales et sonores qui figurent déjà dans la loi.

M. François Pupponi. Et la rénovation des anciens bâtiments ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Si vous me demandez si ADP va appliquer la loi, je vous réponds : je l'espère bien. Dans le cas contraire, nous nous en occuperons. *(M. François Pupponi s'exclame.)*

S'agissant, par ailleurs, des nuisances et des riverains, je vous engage à vous montrer patient, car des amendements qui ont été travaillés par des députés de la majorité vont être examinés. J'espère que vous les voterez avec nous.

Mme Caroline Fiat. Et les règles pour les compagnies aériennes ?

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. D'ores et déjà, des programmes à long terme sont mis en place sur l'aéroport de Roissy, afin qu'il atteigne la neutralité carbone d'ici à 2030. Cela peut paraître étonnant puisqu'un aéroport ne peut atteindre une telle neutralité, mais aujourd'hui, Aéroports de Paris s'engage à être exemplaire en matière d'émission de gaz à effet de serre sur la plate-forme elle-même.

M. François Pupponi. C'est ce que propose l'amendement.

Mme Zivka Park. Il me semble donc simplement nécessaire de demander à ADP de poursuivre les programmes déjà engagés.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Je crois qu'on se trompe de discussion législative. Nous ne sommes pas en train de discuter du code de l'environnement. Je veux bien qu'on le modifie pour exiger que les infrastructures aéroportuaires respectent des règles plus strictes : ça, oui, c'est le rôle du code de l'environnement.

Pour l'heure, nous examinons un projet de loi qui porte privatisation d'ADP et qui apporte un certain nombre de garanties sur la transparence et la poursuite des engagements d'Aéroports de Paris – c'est l'objet de l'article 26 du cahier des charges.

Puisque l'on me dit que l'on a pas eu le temps de le lire, je vais vous donner lecture intégrale de cet article : « Aéroports de Paris assure la réalisation des mesures de bruit et de qualité de l'air [c'est là un engagement formel figurant dans le cahier des charges au titre de la loi ; une fois encore, je rappelle la transparence dont nous faisons preuve en mettant sur la place publique le projet de décret en application de la loi que vous votez], notamment les mesures prescrites par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ainsi que les traitements qui en découlent [ADP doit donc bien réaliser les traitements découlant de ces nuisances sonores], et réalise les mesures permettant l'établissement par l'administration de la valeur de tout indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne des aéroports qu'ADP exploite. » On ne peut pas être plus précis s'agissant des engagements qu'ADP doit prendre.

Je poursuis la lecture : « Aéroports de Paris produit des inventaires en matière de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques selon les périodicités réglementaires. » Si vous voulez fixer un taux sur ces gaz à effet de serre, je suis désolé, mais cela ne relève pas du tout de la loi sur Aéroports de Paris ; c'est le code de l'environnement qui doit fixer des réglementations plus strictes en matière d'émission de tels gaz au titre des activités aéroportuaires. Demandez au ministre de l'environnement d'avoir cette discussion, mais ce n'est pas le ministre de l'économie et des finances qui est responsable de cela. Moi, ma responsabilité, c'est de m'assurer qu'ADP fasse le maximum en termes de respect des normes environnementales et rende des comptes en la matière.

C'est bien ce qui est prévu au même article 26, puisque « Tous ces résultats, y compris les mesures relatives au rejet d'eaux pluviales et d'assainissement [qui pour le coup représentent une obligation nouvelle] doivent figurer sous forme de rapport intégré au compte rendu annuel de l'article 62 du présent cahier des charges. »

Par conséquent, tous les ans, Aéroports de Paris remettra au ministre compétent, qui est le ministre des transports, un rapport précis sur ses émissions de gaz à effet de serre, sur ses rejets d'eau pluviales ainsi que sur les polluants atmosphériques. Si vous estimez que ces règles ne sont pas suffisamment strictes et qu'elles doivent l'être plus, il faut demander une modification du code de l'environnement en ce sens. Ce n'est pas la loi portant privatisation d'ADP qui va fixer des normes d'émission relevant de ce même code.

Bref, toutes les garanties sont données, et si vous souhaitez des garanties plus fortes, il faut modifier le code de l'environnement.

M. Roland Lescure, *rapporteur*. Excellent !

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Monsieur le ministre, ce n'est pas nous qui avons inscrit, à l'alinéa 24 de l'article 45, que le cahier des charges d'ADP définit les modalités « selon lesquelles Aéroports de Paris exerce ses missions en tenant compte des effets environnementaux de ses activités ; ». C'est bien le projet de loi qui parle des problèmes environnementaux.

L'amendement de M. Peu ne fixe pas de norme, il ne fait que développer la notion d'environnement en faisant préciser par Aéroports de Paris les efforts qu'il entend faire en la matière. Ce n'est pas contraignant.

Vous avez tout à fait raison, monsieur le ministre, de dire qu'ADP devra remettre des éléments relatifs en particulier aux nuisances aéroportuaires, mais il faudra aussi que des contrôles indépendants soient effectués. Si ADP effectue son propre contrôle, c'est-à-dire si le pollueur vérifie lui-même comment il pollue, on sait très bien comment cela peut finir. Des contrôles indépendants seront donc nécessaires pour vérifier qu'ADP respecte bien les normes.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Si on lit bien mon amendement, il ne propose pas de fixer des normes. Il complète un alinéa qui dispose qu'ADP devra se préoccuper de l'environnement en développant et en précisant cette préoccupation qui peut être considérée comme une notion assez vague.

Précisément, il prévoit qu'ADP « [...] détaille en particulier ses objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'oxyde d'azote, ainsi qu'en matière de réduction de bruit ; ». On ne dit donc pas seulement que l'on va préserver l'environnement ; on précise les objectifs que l'on s'assigne. Par-là même, on fait du cahier des charges un document plus précis et on précise en même temps le projet de loi relatif à la privatisation d'Aéroports de Paris.

Un aéroport, ce n'est pas n'importe quoi en matière de nuisances sonores et d'environnement. C'est pourquoi le projet de loi doit préciser que le futur gestionnaire et propriétaire d'Aéroports de Paris devra communiquer ses objectifs en matière de politique environnementale. Il ne me semblait pas que l'on fixait, avec cet amendement, une norme par la

loi ; il s'agissait simplement de définir des intentions ainsi qu'une façon d'agir et de prendre en compte les problématiques environnementales.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Je remercie M. le ministre de nous avoir lu un article du cahier des charges, étant donné que nous n'avons pas eu la possibilité d'y travailler ; cela a été précédemment rappelé par mes collègues.

Plus généralement, pour abonder dans le sens de ce qu'ont dit nos collègues Peu et Pupponi, vous avez fait le choix d'intégrer dans au moins trois articles – l'article 8 *bis* A, l'article 52 quater et l'article 71 – de ce projet de loi des modifications dudit code de l'environnement. Nous ne nous trompons donc pas de débat.

Nous insistons, pour notre part, sur le fait qu'il est bien plus simple que ce soit un acteur unique, ADP, qui puisse se fixer ses objectifs et en garantir le respect, car la logique n'est pas la même pour les compagnies privées dont l'objet est de faire du profit. Il revient donc à l'acteur unique et public de se les fixer.

Je reviens sur votre remarque, qui est peut-être révélatrice de votre vision de la transition écologique. Nous pensons que la préoccupation environnementale doit être transversale : elle doit être traitée dans des codes spécifiques, mais aussi intégrée à toutes les politiques publiques. En tant que ministre de l'économie, votre objectif devrait être, monsieur le ministre, d'intégrer dans chaque mesure, dans chaque décision économique et dans chaque projet de loi l'objectif de la transition écologique, de la protection de l'environnement et de la lutte contre les gaz à effet de serre.

On voit aujourd'hui les effets d'une politique qui n'a pas adopté une telle démarche, qui ne permet pas de défendre l'environnement ni de lutter contre les gaz à effet de serre. Cette démarche, qui devrait être au cœur de la politique économique du Gouvernement, ne l'est pas. On sait bien pourquoi.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Petit.

M. Frédéric Petit. En disant qu'il ne faut pas se tromper de débat parlementaire, le ministre a rappelé quelque chose d'important. Nous sommes au cœur du sujet, puisque nous venons de dire que la gestion de l'eau était intégrée aux nouvelles obligations fixées par le cahier des charges.

Si l'on fait figurer dans la loi que nous sommes en train de voter des éléments constitutifs de l'appel d'offres, qui deviendront ensuite caducs du fait des aménagements que nous ferons de notre droit de l'environnement,...

M. Stéphane Peu. Lisez l'amendement, ce n'est pas ce que je propose !

M. Frédéric Petit. Votre amendement ne prévoit pas la gestion de l'eau. Comme nous venons de le dire, nous allons plus loin en la matière.

Ce que je veux dire, c'est que les lois environnementales doivent rester dans le droit de l'environnement. Lorsque celui-ci deviendra plus exigeant en fonction des avancées technologiques et juridiques, il s'appliquera et relèvera le niveau d'exigence en la matière, y compris pour Aéroports de Paris.

Par ailleurs, c'est toujours l'industriel qui fait ses propres mesures environnementales.

(L'amendement n° 358 n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 318, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Laurent Saint-Martin, pour le soutenir.

M. Laurent Saint-Martin. Je vais essayer de démontrer au travers de cet amendement qu'un État qui cède sa participation dans le capital d'Aéroports de Paris n'est pas moins régulateur, mais qu'il peut, au contraire, être un État qui renforce la protection des riverains sur les sujets très sensibles, que nous avons déjà abordés, des nuisances sonores et de la protection de l'environnement.

Monsieur le ministre, il importe de bien entendre les centaines de milliers de foyers qui vivent sous les couloirs aériens des aéroports franciliens. Sur ce point, j'abonde dans le sens de mes collègues. Pour ma part, je me préoccupe du couloir aérien de l'aéroport d'Orly et des habitants de Ville-neuve-le-Roi, d'Ablon-sur-Seine, de Boissy-Saint-Léger et d'autres communes environnantes. Enfin, il faut que nous arrivions à renforcer la réglementation en matière de lutte contre les nuisances aéroportuaires.

Aujourd'hui, des dispositions de nature réglementaire, issues d'arrêtés ministériels ou de dispositions antérieures, fixent à 250 000 par an le nombre de créneaux horaires d'atterrissages ou de décollages, et un couvre-feu nocturne de 23 h 30 à 6 h 15. Inscire dans la loi, et donc leur donner une nature législative, ces deux mesures réglementaires serait un geste à la fois historique et extrêmement fort.

Démontrons, monsieur le ministre, au travers de cet amendement qu'un État qui cède sa participation au capital d'un aéroport entreprise publique n'est pas un État qui en abandonne les riverains. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Monsieur Saint-Martin, je me souviens de cet amendement que vous aviez déjà défendu en première lecture. Je vais laisser le ministre répondre sur le fond, mais je voudrais saluer votre persévérance sur le sujet, qui témoigne de votre engagement auprès des riverains.

Vous l'avez très bien rappelé, la privatisation n'aura d'impact ni sur les créneaux ni sur le couvre-feu, mais l'inscrire dans la loi est encore mieux.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Il s'agit d'un amendement très important auquel je suis évidemment favorable. Pardon d'insister à nouveau, mais cela constitue une preuve supplémentaire qu'après la privatisation d'Aéroports de Paris, les garanties apportées seront plus fortes qu'elles ne l'étaient avant.

M. Raphaël Schellenberger. Vous n'aviez pas besoin de privatiser pour les renforcer !

M. Bruno Le Maire, ministre. J'espère que les garanties relatives aux mouvements à Orly convaincront des députés comme Robin Reda, dont je sais que, comme ancien maire de Juvisy-sur-Orge, il est soucieux de la protection sonore de ses anciens administrés. Comme il est en même temps proche de Valérie Pécresse, qui s'est prononcée en faveur de la privatisation d'Aéroports de Paris, je mets deux arguments dans la balance pour qu'il vote finalement pour cette privatisation.

M. Robin Reda. Ça va... *(Sourires.)*

M. Bruno Le Maire, ministre. Pourquoi est-ce important ? Parce qu'aujourd'hui les avions ne peuvent pas décoller entre 23 h 15 et 6 heures du matin, ni atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15 du matin, le nombre de mouvements étant limité à 250 000 par an. Ces obligations ne sont cependant pas législatives, et beaucoup de collectivités locales riveraines – je les ai réunies grâce à M. Saint-Martin au ministère de l'économie et des finances – nous ont fait savoir qu'elles estimaient que ces engagements étaient trop légers et que cela suscitait leur inquiétude.

Si vous votez cet amendement, qui j'espère recevra un assentiment unanime, ces dispositions deviendront de nature législative et rassureront tous les riverains d'Orly.

M. le président. La parole est à M. Robin Reda.

M. Robin Reda. Monsieur le ministre, si vous m'aidez à obtenir un siège *intuitu personae* au conseil d'administration d'ADP, peut-être reverrai-je ma position. *(Sourires.)*

M. Bruno Le Maire, ministre. C'est prévu : vous n'étiez pas là, mais j'ai dit oui. *(Sourires.)*

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Curieux mélange entre l'intérêt personnel de M. Reda et l'intérêt général...

M. Robin Reda. Blague à part, je vous ai connu plus persuasif, monsieur le ministre. Vous n'avez pas fait chavirer ma position : je reste opposé à la privatisation d'ADP. Néanmoins, je salue cette avancée législative, même si je pense que nos amis riverains de Roissy ne seront pas très contents qu'on accorde à Orly des garanties environnementales qu'on n'accorde pas à Roissy. Peut-être aurait-il fallu une réflexion environnementale d'ensemble pour préserver la qualité de vie des riverains. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

Nos prédécesseurs sur ces bancs, dans le cadre de discussions dont les enjeux étaient certes bien en deçà de celui de la privatisation des aéroports de Paris, s'étaient battus pour que les dispositions réglementaires instaurant un couvre-feu à Orly et limitant les créneaux aériens soient inscrites dans la loi. Il reste que même si, comme je le souhaite, ce sera demain le cas, cela ne vaudra que sur le court terme. Comme je l'ai dit ce matin, il y a deux choses que l'on doit garder à l'esprit.

D'abord, le cahier des charges est trop léger pour ce qui concerne les aspects environnementaux. Il faut aller au-delà du simple devoir d'information des collectivités territoriales. Depuis quelques années, le groupe ADP a fait beaucoup de progrès dans sa relation aux territoires ; il ne faudrait pas que cet élan soit brisé, notamment à Orly, au prétexte que la simple garantie législative suffirait.

Ensuite, il faut prévoir en matière aérienne une véritable politique d'aménagement du territoire dans notre pays – et, je suis désolé, monsieur le ministre, mais c'est un sujet qui concerne à la fois l'économie, les transports et le développement durable. En effet, le trafic aérien va augmenter et la pression sera très forte sur Roissy et Orly. Demain, l'exploitant des aéroports de Paris risque d'aller voir le Gouvernement et la majorité en place pour demander une modification de la loi. Même si nous inscrivons ces dispositions dans la loi, nous devons garder un œil sur la vie de ces aéroports; d'où la nécessaire présence des collectivités territoriales et de l'État.

Vous l'aurez compris, cet amendement reçoit mes faveurs, ainsi que, je crois, que celles d'un certain nombre de mes collègues du groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

M. Ian Boucard. Je confirme!

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'avoue que je suis impressionné par cet arrangement entre amis! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Danièle Obono. Eh oui! C'en est un! Assumez!

M. François Pupponi. En effet, de quoi s'agit-il? Cela revient à fermer Orly la nuit, à empêcher par conséquent les avions d'y atterrir – ce qui, soit dit en passant, permet à Orly d'avoir un plan d'exposition au bruit bien moins contraignant qu'à Roissy, donc aux communes avoisinantes de construire. Or, comme les avions doivent bien atterrir la nuit, où vont-ils aller? À Roissy! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme Nadia Hai. Mais non! On ne change rien à ce qui existe déjà!

M. François Pupponi. En effet, à Roissy, c'est open bar: on peut atterrir la nuit, car il faut bien, en Île-de-France, un aéroport où les avions puissent atterrir la nuit. Les riverains de Roissy subissent donc toutes les nuisances – et à chaque fois que je demande à la DGAC, la direction générale de l'aviation civile, de réglementer l'utilisation de Roissy, on me répond: « Monsieur le député, il faut bien que les avions qui assurent les vols transatlantiques atterrissent la nuit ».

M. Bruno Le Maire, ministre. Ah là là! Ces entreprises publiques, tout de même! (*Sourires.*)

M. François Pupponi. Orly se protège – et c'est tant mieux. Vous vous arrangez entre vous, mais ceux qui vont payer l'addition, ce sont les habitants du nord de l'Île-de-France. Je ne trouve pas que ce soit une bonne manière de faire la loi. (*Mme Caroline Fiat applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie Guévenoux.

Mme Marie Guévenoux. Être le riverain d'un aéroport comme celui d'Orly, c'est certes bénéficier de son développement économique, d'emplois et d'infrastructures, mais c'est aussi, certains de mes collègues l'ont rappelé, subir des nuisances environnementales et sonores parfois difficilement supportables. Actuellement, un décret de 1994 prévoit déjà le plafonnement des créneaux horaires et un couvre-feu entre 23 h 30 et 6 heures du matin, période durant laquelle atterrissages et décollages sont interdits.

Comme je le signalais ce matin, certains riverains d'Orly ont exprimé leur inquiétude que, la situation étant déjà parfois très difficile, la cession d'actifs ne l'aggrave. Nous ne croyons pas que ce sera le cas, et cela en raison du travail réalisé par le Gouvernement pour que l'État assure pleinement son rôle de contrôle et de régulation, notamment par l'intermédiaire du cahier des charges que nous sommes en train d'examiner à travers le présent article.

Toutefois, avec mes collègues Laurent Saint-Martin et Amélie de Montchalin, il nous a semblé qu'une inscription dans la loi des dispositions relatives au couvre-feu et aux mouvements horaires apporterait une garantie forte, qu'accueilleraient très favorablement les riverains d'Orly. C'est donc ce qui est proposé dans cet amendement, que nous avons rédigé avec nos collègues val-de-marnais et essonnais et que nous vous proposons d'adopter. Je me réjouis d'apprendre que les collègues de l'opposition voteront en sa faveur. J'espère que, rassurés sur ce point, ils voteront aussi pour l'article 45 dans son intégralité.

M. Robin Reda. N'exagérons rien!

M. le président. La parole est à M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin. Je crois que vous n'avez pas compris l'amendement, monsieur Pupponi.

M. François Pupponi. Oh si, j'ai très bien compris. Cela fait vingt ans que je connais le dossier!

M. Laurent Saint-Martin. Cet amendement tend à consacrer dans la loi ce qui est aujourd'hui de nature réglementaire. Il ne s'agit pas de créer un couvre-feu à Orly, puisque ce couvre-feu existe déjà.

Mme Danièle Obono. Pourquoi Orly et pas les autres aéroports?

M. Laurent Saint-Martin. Il n'y aura pas demain d'avions détournés vers Roissy, puisque c'est déjà le fonctionnement actuel. Ce que nous faisons à travers cet amendement, c'est que nous sécurisons le dispositif, en allant plus loin dans la hiérarchie des normes.

J'en profite pour remercier le ministre pour son écoute, ainsi que Mme la présidente de la commission spéciale, M. le rapporteur général et Mme la rapporteure. Cela n'a pas été un arrangement entre amis.

Mme Danièle Obono. Mais si!

M. Laurent Saint-Martin. Non, c'est le résultat d'un travail de longue haleine, mené depuis la première lecture, et même avant. Je crois que l'essentiel, c'est que les riverains de l'aéroport d'Orly soient aujourd'hui rassurés sur leur avenir et sur leur sommeil. Ils savent que le trafic aérien n'augmentera pas. (*Mme Nadia Hai et M. Jean-Louis Bourlanges applaudissent.*)

M. François Pupponi. Et les riverains de Roissy, on s'en fout!

M. Roland Lescure, rapporteur général. Mais non! On en parle juste après!

M. le président. La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

M. Raphaël Schellenberger. Si l'intention me semble louable, j'avoue que je ne comprends pas l'amendement. D'abord, d'un point de vue juridique, vous dites que vous voulez aller plus loin dans la hiérarchie des normes, mais quand nous proposons des amendements qui contiennent

des dispositions que vous considérez être d'ordre réglementaire, vous refusez de les inscrire dans la loi en nous renvoyant à la Constitution. Or là, vous prouvez que quand ça vous arrange, vous êtes tout à fait capables de mettre du réglementaire dans la loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Roland Lescure, rapporteur général. Mais non ! Ça n'arrange personne !

M. Raphaël Schellenberger. Il y en a marre de ce régime à deux vitesses, suivant que l'amendement provient des bancs de la majorité ou de ceux de l'opposition !

Ensuite, il me semblait que la loi devait avoir une portée générale – surtout sur un sujet aussi important. Or, dans le contexte actuel de développement du trafic aérien mondial, la question des nuisances aux abords des aéroports se pose pour n'importe quel aéroport français, à Orly comme à Roissy ou à Bâle-Mulhouse. Aujourd'hui, on décide que l'on va légiférer pour Orly, mais que, pour tous les autres, on s'en tiendra au cadre réglementaire. Je trouve cela invraisemblable !

Tant mieux pour les riverains d'Orly et tant mieux pour les habitants de votre circonscription, monsieur Saint-Martin, ainsi que pour ceux de la circonscription de mon collègue Robin Reda et de toutes les circonscriptions du sud de Paris. Nous ne nous opposerons pas à leur bien-être, mais je ne comprends pas que, sur un sujet comme celui-là, on ne puisse pas avoir une discussion plus large. On pourrait ne pas fixer les mêmes règles pour tous les aéroports, parce que tous n'ont pas les mêmes contraintes pour ce qui est des habitations et ne jouent pas le même rôle dans le système aéroportuaire international, mais il n'y a aucune raison que, pour un aéroport en particulier, la réglementation soit inscrites dans la loi, et que l'on renvoie à des décrets pour les autres. (*Mme Danièle Obono applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Tout comme mon collègue, j'ai souvent entendu répondre, notamment cette semaine lors de l'examen en commission du projet de loi sur la santé : « Avis défavorable, car cela relève du domaine réglementaire ». Je suis ravie d'apprendre que dans l'hémicycle, ce ne sera désormais plus le cas. Vivement la semaine prochaine : des amendements au projet de loi sur la santé vont être acceptés !

Monsieur Saint-Martin, vous dites qu'il faut agir contre les nuisances sonores pour que les gens puissent dormir. Nous sommes bien d'accord ; sur tous les bancs, c'est ce que nous souhaitons, mais nous le souhaitons pour Orly, Roissy et Le Bourget, pas pour un seul aéroport ! Je peux me tromper, mais j'ai l'impression que vous tirez systématiquement les choses vers le bas. Pourquoi ne pas les tirer vers le haut et faire en sorte qu'en France, plus personne ne soit dérangé, la nuit, par les avions ?

M. le président. La parole est à Mme Maud Petit.

Mme Maud Petit. Je voudrais, moi aussi, apporter ma petite pierre.

Je félicite mon collègue Laurent Saint-Martin pour le travail qu'il a accompli.

M. Raphaël Schellenberger. Travail, travail... N'exagérons rien !

Mme Maud Petit. Laissez-moi terminer, mon cher collègue – d'autant que je prends rarement la parole.

Nous avons tous deux été interpellés, il y a quelques semaines, à Orly, par des associations et des riverains, qui s'inquiétaient de l'avenir du couvre-feu et du plafonnement des mouvements aériens à Orly. Nous étions donc convenus de présenter des amendements. Félicitations, cher collègue.

J'avais, moi aussi, proposé des amendements, qui allaient un peu plus loin, dans le sens où je pensais qu'il fallait inclure aussi l'aéroport Charles-de-Gaulle. (*Mme Caroline Fiat applaudit.*)

M. François Pupponi. Oui, mais la DGAC veille !

Mme Maud Petit. Je pensais aussi que l'on pouvait en profiter pour intégrer les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, qui indique qu'il faut un temps minimum de huit heures pour un sommeil apaisé et un véritable repos. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – M. François Pupponi applaudit aussi.*) Je regrette que mes amendements aient été jugés irrecevables (*Exclamations sur les bancs du groupe FI*), mais je suis quand même heureuse que l'on puisse aujourd'hui inscrire dans la loi le couvre-feu à Orly. Peut-être aurons-nous l'occasion de reparler de l'aéroport Charles-de-Gaulle à une autre occasion. (*Mme Marie-Noëlle Battistel applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Laurent Saint-Martin.

M. Stéphane Peu. J'avais demandé la parole, monsieur le président !

M. Laurent Saint-Martin. Je voudrais clore ce que j'espère ne pas être une polémique.

Chers collègues, cet amendement n'a, bien entendu, pas l'intention d'opposer des riverains d'aéroport entre eux. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Il n'y a pas les « bons » riverains d'Orly et les « mauvais » riverains de Roissy.

Mme Caroline Fiat. Dans ce cas, pourquoi ne pas les inclure tous ?

M. Laurent Saint-Martin. Parce que, chère collègue, je ne fais que reprendre ce qui existe déjà pour l'inscrire dans la loi.

Mme Laure de La Raudière. Pourquoi inscrire dans la loi ce qui relève du domaine réglementaire ? C'en est assez ! Nous perdons notre temps !

M. Laurent Saint-Martin. Laissez-moi terminer !

Il existe déjà une différence, sur le plan réglementaire, entre les riverains d'Orly et ceux de Roissy.

Notre collègue Maud Petit a tout à fait raison ; d'ailleurs, nous avons vécu cette séquence à Orly ensemble. Je pense que si ses amendements ont été jugés irrecevables, c'est plutôt à cause de « l'entonnoir » qu'autre chose. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Cela m'est arrivé, à moi aussi, en commission. Quoi qu'il en soit, il n'y a nullement l'intention de pénaliser les riverains des autres aéroports en sécurisant par la loi ce qui existe aujourd'hui de façon réglementaire s'agissant d'Orly.

M. Stéphane Peu. Monsieur le président, cela fait un quart d'heure que je demande la parole !

M. le président. Puisque cela fait un quart d'heure qu'il la demande, la parole est à M. Stéphane Peu. (*Sourires.*)

M. Stéphane Peu. Il faut regarder à gauche de temps en temps, monsieur le président. Cela ne fait pas de mal, vous savez! (*Sourires.*)

Avant de voter sur cet amendement, j'aimerais bien avoir l'avis de la commission et du ministre sur l'amendement qui suit. Il serait bon de traiter le cas des trois aéroports d'ADP, qui, actuellement, ont des règlements différents, en essayant d'aller vers une harmonisation, mais en les intégrant tous dans la loi. Je suis désolé, mais le règlement qui s'applique à Orly s'applique aussi au Bourget – car il ne faudrait pas oublier ce dernier, qui se pose là pour ce qui est des nuisances sonores et de l'intégration au milieu urbain, puisqu'il se trouve au milieu de villes constituées depuis fort longtemps.

Ce qui m'importe dans cette affaire, c'est l'équilibre des choses, et notamment la prise en compte de l'interdiction des vols de nuit qui s'applique aujourd'hui au Bourget, et qui n'est pas mentionnée dans l'amendement. Je ne dirai pas qu'on oppose les uns aux autres, mais on traite tout de même Orly d'un côté, sans s'occuper ni du Bourget ni de Roissy, dont les nuisances sonores sont pourtant considérables.

Je veux bien qu'on traite les questions de créneau horaire de manière différente, mais puisque nous mettons le doigt sur la question, autant aller jusqu'au bout. Tout à l'heure, s'agissant de l'emploi dans les quartiers populaires ou de l'environnement, on nous a répondu qu'on ne pouvait pas aller jusqu'à ce degré de précision dans la loi. Or là, d'un coup, on va jusqu'à un degré de précision tel qu'on indique même les créneaux horaires à respecter. C'est incroyable!

M. Raphaël Schellenberger. Il a raison!

M. Stéphane Peu. J'entends bien que ce sont les décrets actuels qu'on transcrit dans la loi, mais tout de même!

Je le répète, il n'y a pas qu'à Orly que des décrets s'appliquent. Alors, que devons-nous faire? Faisons-nous une loi de circonstance, voire – j'hésite à prononcer ce mot – clientéliste? (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Raphaël Schellenberger. Eh oui! Il a raison!

M. Stéphane Peu. Ou faisons-nous une loi pour l'ensemble des usagers et des gens qui subissent les nuisances aéroportuaires, en essayant, tout en tenant compte des différences de statut entre les aéroports, d'édicter une règle qui soit protectrice des riverains?

Je suis donc curieux de savoir ce que vous allez dire sur l'amendement suivant, qui traite de Roissy.

M. le président. La parole est à Mme Maud Petit.

Mme Maud Petit. Monsieur le ministre, s'il vous plaît, pouvez-vous vous engager sur les autres aéroports?

M. le président. La parole est à M. Robin Reda.

M. Robin Reda. Je suis également favorable à une réflexion d'ensemble sur les aéroports franciliens et, plus généralement, français. J'étais sûr que le sujet arriverait en fin de discussion, comme sur un coin de table, alors que cela fait dix-neuf mois que les riverains et les élus du territoire vous parlent de la situation d'Orly, monsieur le ministre. On en vient donc à traiter les sujets à la découpe, sans vision environnementale d'ensemble.

Les spécificités attachées à Orly sont, je le rappelle, historiques. Le couvre-feu s'y applique depuis 1968, et la limitation du nombre de créneaux, depuis 1994. Tout cela est donc bien antérieur aux préoccupations que nous venons d'exprimer; cela fait longtemps que nos prédécesseurs sur ces bancs ont demandé aux gouvernements successifs de légiférer, dans le cadre d'une vraie politique aéroportuaire nationale.

Cette politique, nous ne l'avons pas eue. Il n'est question des aéroports que lorsque, en abandonnant Notre-Dame-des-Landes, on annonce un report du trafic sur la région parisienne, ou lorsque l'on évoque tel ou tel projet d'extension d'un terminal. Le présent amendement, que je souhaite évidemment voter, peut permettre d'élargir la réflexion à la politique aéroportuaire francilienne et à la protection des riverains dans des zones très différentes. Orly a toujours été très inséré dans le tissu urbain, et ses alentours étaient déjà bâtis lorsqu'il a ouvert, ce qui est moins vrai pour Roissy. Il faut donc tenir compte de l'histoire et rendre justice à des habitants qui attendent légitimement une vision, d'autant que la tension entre l'économie et le cadre de vie ira croissant dans les années qui viennent. (*M. Ian Boucard applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. En aucun cas, bien entendu, nous ne souhaitons opposer les riverains aéroportuaires du sud de Paris à ceux du nord, mais, M. Reda vient de le dire, les situations sont très différentes. Dans quelques minutes, monsieur Peu, nous examinerons une série d'amendements sur la situation des riverains du Nord. Je ne donnerai pas mon avis avant qu'ils aient été présentés; attendons donc qu'ils le soient. Je n'imagine pas non plus que vous suggériez une sorte de donnant-donnant, du style: « Tu me donnes Roissy, je te donne Orly »...

M. Raphaël Schellenberger. Et qu'est-ce que vous faites, là?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Laissez-moi terminer, mon cher collègue. Un amendement vient d'être défendu sur Orly; d'autres le seront sur Roissy dans quelques minutes. Commençons par voter l'amendement qui concerne Orly, nous verrons ensuite ce qu'il en est pour Roissy. Je vous rappelle, en tout cas, que la commission spéciale est très favorable à l'amendement en discussion.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Il n'est pas ici question de donnant-donnant, monsieur le rapporteur général. La question est de savoir si on fait la loi pour tous ou seulement pour quelques-uns.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Pour tous! Mais pas la même loi...

M. Stéphane Peu. Je ne vois donc pas pourquoi, notwithstanding les spécificités de chaque aéroport, un même amendement ne pourrait pas traiter de la protection sonore, du respect des riverains et des créneaux horaires.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Je vais vous l'expliquer.

M. Stéphane Peu. Ces derniers peuvent différer d'un aéroport à l'autre, mais puisque l'on propose ici d'entrer dans un tel degré de précision, il n'y a aucune raison de prévoir des traitements séparés.

À ceux qui évoquent l'histoire de Roissy et d'Orly, je rappelle que le plus vieil aéroport est, de loin, celui du Bourget. Les créneaux horaires et les vols de nuit y ont même été réglés avant ceux d'Orly. Le Bourget est donc ici le grand oublié.

En tout état de cause, si l'on écrit la loi pour tous, et avec ce degré de précision, je ne vois pas pourquoi on ne consacrerait pas un seul et même amendement à l'ensemble des aéroports d'ADP. Entend-on faire une loi pour quelques-uns, qui oppose les populations et les territoires entre eux ?

M. Laurent Saint-Martin. Mais non !

M. Stéphane Peu. En l'absence d'éclairage à ce sujet, c'est pourtant ce qui risque de se produire.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Que Roissy, Orly et Le Bourget fassent l'objet de traitements différents depuis longtemps, nous en sommes conscients et pouvons le comprendre. Mais, je le répète, les conséquences ne sont pas neutres. Les nuisances sont bien plus importantes pour les habitants du nord de Paris, compte tenu de l'existence du couvre-feu dans le Sud. Il y a moins d'avions la nuit à Orly qu'à Roissy. Pour habiter sous les lignes aériennes qui relient Roissy, je puis vous dire que l'on est réveillé au milieu de la nuit, à 2, 3 ou 4 heures du matin par un avion qui vous passe au-dessus de la tête. C'est comme cela toutes les nuits !

Si je puis me permettre, à Orly, grâce au couvre-feu que vous allez ici légaliser, les communes peuvent lancer des programmes de construction sous PEB – plan d'exposition au bruit – malgré les nuisances aéroportuaires, ce que le même PEB ne permet pas à Sarcelles, en l'absence de couvre-feu.

Nous sommes prêts à assumer les contraintes, mais qu'on permette au moins aux communes de se développer ! Ce que nous demandons, c'est de discuter de tout cela ; au lieu de quoi vous réglez le cas d'Orly tout seul dans son coin, et pour les autres, c'est « même pas en rêve ! »

Tout à l'heure, nous demandions simplement que les habitants des quartiers situés à proximité des aéroports puissent accéder aux emplois qui y sont créés. « Non ! », nous a-t-on répondu. C'est quand même un peu deux poids, deux mesures !

Mme Caroline Fiat. Carrément !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. J'en suis désolé mais, sur le plan légistique, une discussion commune sur ces deux séries d'amendements était impossible ; il faut donc les discuter puis les voter l'une après l'autre. (*Exclamations sur les bancs des groupes SOC, GDR, FI et LT.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 318.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	65
Nombre de suffrages exprimés	48
Majorité absolue	25
Pour l'adoption	46
contre	2

(*L'amendement n° 318 est adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures vingt, est reprise à dix-huit heures trente-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

Quelques présidents de groupe m'ont demandé de rappeler le temps de parole restant à chacun de leurs groupes dans le cadre du temps législatif programmé.

Pour le groupe La République en marche, il reste trois heures et vingt-neuf minutes ; pour le groupe Les Républicains, deux heures et seize minutes ; pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés, une heure ; pour le groupe UDI, Agir et indépendants, une heure et cinquante-cinq minutes ; pour le groupe Socialistes et apparentés, une heure et trente-six minutes ; pour le groupe de La France insoumise, cinquante-sept minutes ; pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine, une heure dix-sept ; pour le groupe Liberté et territoires, trente et une minutes ; pour les députés non inscrits, neuf minutes.

Nous en venons à l'amendement n° 1107.

La parole est à Mme Zivka Park, pour le soutenir.

Mme Zivka Park. Il s'agit d'un amendement d'appel. Il vise, tout comme pour l'aéroport de Paris-Orly, à consolider les textes existants pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle par une restriction d'exploitation entre 22 heures et 6 heures pour les aéronefs relevant du chapitre 3 de l'annexe 16 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, c'est-à-dire les plus bruyants. Plusieurs arrêtés encadrent les vols de nuit sur la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle. En particulier, l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle interdit les aéronefs les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures.

Il est également proposé d'inscrire dans la loi des dispositions visant à ne pas augmenter le nombre de vols lors de la programmation de décollages et d'atterrissages d'avions turboréacteurs pendant la nuit.

Compte tenu de l'importance de l'encadrement actuel des opérations pour la qualité de vie et la santé des habitants du Val-d'Oise, l'amendement a pour objet de fixer dans la loi ces engagements afin de protéger au mieux les riverains des nuisances subies.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Je tiens d'abord à vous féliciter, madame Park, de votre engagement pour les riverains d'aéroports de votre circonscription et au-delà – un combat que vous menez depuis longtemps.

Vous l'avez dit, il s'agit d'un amendement d'appel. J'en demande le retrait, essentiellement parce qu'il n'est pas possible d'inscrire aujourd'hui dans la loi les dispositions qu'il contient. (*M. Pupponi s'exclame.*)

Eh non, ce n'est pas possible ! Toute modification suppose de mettre en œuvre les modalités de concertation et de consultation prévues par le code de l'environnement, notamment auprès des commissions consultatives de l'environnement constituées autour des aérodromes civils.

S'y ajoutent les exigences du droit européen. Vous l'indiquez vous-même, madame la députée, dans l'exposé sommaire de votre amendement : il faut une étude du rapport coût-efficacité préalablement à l'entrée en vigueur de la disposition pour que nous ne soyons pas en contravention avec le droit de l'Union européenne.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Je tiens à remercier Mme la députée Park de son amendement d'appel. Toutes les dispositions qui y figurent pourront nous servir de piste de travail, notamment en vue de la stratégie nationale du transport aérien 2025.

J'en profite pour répondre à M. Pupponi. Je ne suis pas très « petits arrangements entre amis » ; ça n'a jamais été mon genre de beauté... Ce que nous avons traduit dans la loi, ce sont uniquement des engagements qui existaient déjà, qui ont été négociés en 1994 pour Orly, et dont la négociation a demandé des années. Je vais être très honnête avec vous, je pense qu'il faudra également du temps avant que nous ne négocions des dispositions similaires pour Charles-de-Gaulle. Elles n'en sont pas moins nécessaires, et les riverains de Charles-de-Gaulle sont aussi importants que ceux d'Orly, cela va de soi. Simplement, pour Orly, il a fallu, je le répète, des années de négociations : celles-ci avaient commencé en 1974 ! Nous avons eu un texte en 1994, qui a été modifié – vous voyez que les délais se comptent bien en années – et auquel nous donnons maintenant un caractère législatif. J'espère bien que, pour la plateforme Charles-de-Gaulle et pour celle du Bourget, les choses iront beaucoup plus vite.

Les suggestions de Mme Park doivent précisément permettre de construire une proposition qui pourra ensuite être dotée d'un caractère législatif – ce qui ne me pose aucun problème.

Malgré tout, on ne peut pas dire qu'il n'existe aujourd'hui aucune disposition concernant Charles-de-Gaulle : sont déjà en vigueur l'interdiction des décollages non programmés en cœur de nuit ; le plafonnement du nombre de décollages programmés ; l'interdiction des décollages et atterrissages des avions présentant des niveaux élevés de bruit certifiés ; durant la totalité de la nuit, l'interdiction des avions de marge acoustique cumulée inférieure à un certain seuil de décibels. Des mesures importantes ont donc déjà été instaurées.

Elles ne sont pas suffisantes et doivent être complétées, j'en suis tout à fait d'accord. Je le répète, les propositions de Mme Park peuvent servir de base à un tel travail.

J'ajoute deux points que j'ai déjà signalés ce matin en répondant aux inscrits sur l'article 44 : le montant de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, qui passe de 45 à 55 millions d'euros, et les 77 millions d'euros qui vont être

alloués par ADP au préfinancement de travaux destinés à gagner cinq ans sur le processus d'insonorisation des logements. Voilà des espèces sonnantes et trébuchantes.

Je propose le retrait de l'amendement, en remerciant Mme Park d'avoir lancé cet avertissement et d'avoir rappelé la nécessité de garanties plus solides pour les riverains de Charles-de-Gaulle.

M. Stéphane Peu et M. François Pupponi. L'amendement est repris !

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Bien évidemment, personne ne conteste qu'il puisse y avoir des différences réglementaires ou statutaires entre les aéroports. J'aurais toutefois préféré un amendement de cohérence, qui aurait pu venir du Gouvernement, afin que nous fassions une loi pour tous.

Si, pour Roissy, il y a probablement du travail à faire, il serait bon de disposer d'une loi et d'un cahier des charges qui expose des intentions plus précises ; c'est l'intérêt de l'amendement en discussion. Mais pour Le Bourget, dont personne ne parle, il existe un règlement du même type que celui d'Orly.

Je ne comprends pas ce qui empêche un travail prospectif sur la base d'un amendement qui permette d'étendre à Roissy la réglementation prévue pour Le Bourget. La façon dont notre discussion est organisée n'est pas très satisfaisante en ce qu'elle ne nous permet pas de débattre des deux en même temps, mais je demande à nouveau au Gouvernement s'il entend déposer un amendement de cohérence qui tienne compte de la spécificité d'Orly – je suis tout à fait d'accord pour qu'on reprenne les termes de l'amendement de M. Saint-Martin –, donne une direction pour Roissy et reprenne la réglementation du Bourget, qui est quand même l'un des aéroports dont l'activité a le plus d'impact sur la population urbaine.

(L'amendement n° 1107 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 1118 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 1305.

La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement.

Mme Zivka Park. L'objet de cet amendement est de sécuriser la contribution volontaire d'ADP au Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires. Le versement de cette contribution ne serait plus soumis à une décision des organes de direction de la société mais serait rendu obligatoire par son inscription dans la loi.

M. le président. La parole est à Mme Naïma Moutchou, pour soutenir le sous-amendement n° 1305.

Mme Naïma Moutchou. L'amendement qui vient de vous être présenté par ma collègue Zivka Park et dont je suis cosignataire est très important en ce qu'il sanctuarise la contribution volontaire d'ADP au Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, fonds destiné aux communes qui subissent les nuisances du trafic aérien et qui sont très souvent victimes de paupérisation en raison de contraintes d'urbanisme ou du fait qu'elles ne bénéficient pas toujours des retombées économiques.

Nous proposons d'inscrire dans le marbre de la loi la contribution volontaire d'ADP à hauteur de 4,5 millions d'euros. Ce sous-amendement précise que cette contribution est annuelle, ce qui n'est pas sans importance.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. C'est un avis très favorable à la fois sur le sous-amendement, qui précise que la contribution de 4,5 millions est annuelle, et sur l'amendement, qui tend à apporter des ressources supplémentaires aux deux fonds dont on a déjà parlé et qui permettent de subventionner l'insonorisation des logements des riverains. Amendement comme sous-amendement sont très bienvenus.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Avis très favorable à l'amendement, dans lequel je vois, au risque de me répéter, une preuve supplémentaire que les garanties seront plus solides après qu'avant la privatisation. Désormais, en effet, ADP aura l'obligation de contribuer au Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires à hauteur de 4,5 millions d'euros par an, alors qu'il ne s'agit que d'une faculté dans l'état actuel du droit.

Je voudrais donc remercier Mme Park pour cet amendement auquel nous sommes très favorables, de même que nous le sommes au sous-amendement, qui précise qu'il s'agit d'une contribution annuelle.

Je constate, en outre, que notre discussion est particulièrement utile, qu'on soit ou non d'accord avec la décision de privatiser, en ce qu'elle permet l'émergence de propositions comme celle-ci ou celle de M. Peu. Je ne peux pas, à ce stade de la discussion, proposer des amendements, mais je suis extrêmement favorable à ce que l'on travaille avec la DGAC et avec Élisabeth Borne, à qui je soumettrai votre idée, sur l'extension de la sécurisation contre les nuisances sonores à l'aéroport du Bourget, puisque celui d'Orly est sécurisé et que le travail va être engagé pour Roissy.

Notre stratégie aéroportuaire pour 2025 doit davantage tenir compte des nuisances sonores dont les riverains des aéroports sont victimes, et je souhaite que le cas du Bourget soit traité dans ce cadre.

(Le sous-amendement n° 1305 est adopté.)

(L'amendement n° 1118, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 1125.

Mme Zivka Park. Il s'agit d'associer l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, au comité des parties prenantes qui est mis en place afin d'enrichir l'information et les échanges sur le volet, encore et toujours, des nuisances sonores.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Demande de retrait, car cela ne me semble pas souhaitable. Comme vous le savez, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité indépendante. Elle risquerait de se retrouver juge et partie si elle était associée au comité des parties prenantes. Il convient de préserver son objectivité en la laissant en dehors de ce comité.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1125 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 1136.

Mme Zivka Park. Cet amendement vise à ce que l'État veille aussi à la cohérence du cahier des charges au regard des effets sur la santé des riverains d'aéroports du fait des activités d'Aéroports de Paris. Il demande également une évaluation du dispositif plus en adéquation avec le rythme d'évolution des activités aéroportuaires sonores et des émissions de polluants atmosphériques.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. La première partie de votre amendement est satisfaite dans la mesure où la santé des riverains relève évidemment de l'évaluation des enjeux sociaux et environnementaux. En ce qui concerne sa deuxième partie, un amendement d'une portée plus large nous sera soumis ultérieurement. Limiter l'approbation du cahier des charges à son volet environnemental ne me semble pas opportun à ce stade de l'examen du texte alors que nous allons bientôt discuter de l'évaluation de l'ensemble du cahier des charges et de sa périodicité. Je suggérerai donc un retrait, là aussi.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis que le rapporteur général, mais vous soulevez une question fondamentale : la périodicité de l'examen du cahier des charges, soulevée également par Mme de La Raudière. C'est une question sensible et qui n'est pas simple, tant ce document est important dans le cadre de la privatisation. Je vous propose donc de retirer votre amendement et qu'on en rediscute au moment d'examiner l'amendement de Mme de La Raudière.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. Je veux bien le retirer puisque nous allons en reparler.

(L'amendement n° 1136 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 35 et 359.

La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 35.

Mme Laure de La Raudière. Par cet amendement, nous demandons que le cahier des charges soit évalué tous les dix ans et non tous les vingt ans. Attendre vingt ans une première évaluation nous semble excessif, notamment par rapport aux enjeux dont nous avons débattu tout cet après-midi, que ce soit en matière d'emploi ou d'environnement.

L'article 65 bis du cahier des charges, que j'ai consulté tout à l'heure, prévoit la cessation pour faute du droit d'exploiter, ce qui me semble indispensable, sans que le cahier des charges précise le type de faute qui pourrait conduire à une telle cessation du droit d'exploiter. Or, comme Olivier Becht l'a évoqué ce matin, on peut se retrouver dans le cas où prendrait le contrôle d'ADP un opérateur exploitant des aéroports concurrents, celui de Bruxelles ou de Londres par exemple, et qui nuirait au développement de Roissy et des infrastructures aéroportuaires si importantes pour la France.

Il faudrait que ce type de comportement d'un opérateur qui trouverait son intérêt dans une telle guerre économique donne lieu à une cessation du droit d'exploiter sans qu'on ait à attendre vingt ans pour évaluer le respect des clauses du cahier des charges et qu'on puisse agir beaucoup plus tôt, car il est très difficile de tout prévoir dès le départ.

C'est pourquoi notre groupe juge que l'évaluation au bout de dix ans proposée par le Sénat est une excellente idée, et nous vous invitons à voter cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 359.

M. Stéphane Peu. Je souscris à tous les arguments que Mme de La Raudière vient de développer. La future privatisation d'ADP nous inquiète beaucoup, et c'est pourquoi nous souhaitons que l'évaluation intervienne tous les dix ans, ce délai apparaissant amplement suffisant pour mesurer la pertinence ou les insuffisances du cahier des charges.

J'ajoute que, s'agissant des aéroports, le contexte social, économique, environnemental mais également international évoluant très vite, une évaluation décennale nous paraît plus raisonnable que les vingt ans prévus par le texte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Un peu d'histoire : le texte originel du projet de loi prévoyait une évaluation tous les soixante-dix ans. À l'issue de la première lecture, le texte prévoyait une révision tous les trente-cinq ans. Le Sénat a réduit cette durée à dix ans et la commission spéciale, en partie à mon initiative, l'a ramenée à vingt, ce qui nous a semblé un bon compromis entre dix et trente-cinq.

Il s'agit en effet de concilier la nécessité de s'assurer aussi souvent que possible que le cahier des charges est respecté, comme vous l'avez souligné, monsieur Peu et madame de La Raudière, et celle de donner suffisamment de visibilité aux investisseurs s'agissant d'investissements aussi lourds que ceux exigés par ce type d'infrastructures.

Si on enlève dix ans à chaque lecture, il est temps d'arrêter les lectures, sinon il faudra bientôt évaluer le cahier des charges tous les ans ! Cependant, au vu des arguments avancés par les deux orateurs, je suis prêt à donner un avis favorable sur ces deux amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Je partage totalement l'avis du rapporteur général : il vaut mieux qu'il n'y ait pas une troisième lecture si on ne veut pas aboutir à une révision annuelle du cahier des charges ! Il est vrai qu'il s'agit d'un élément de sécurisation important de cette opération pour nos compatriotes.

Alors que l'évaluation était au départ prévue au bout de trente-cinq ans, nous avons transigé et accepté vingt ans mais les arguments très justes de Laure de La Raudière, ainsi que ceux de M. Peu sur la nécessité d'une révision plus régulière nous conduisent à donner un avis favorable.

(Les amendements identiques n° 35 et 359 sont adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 1134.

Mme Zivka Park. Cet amendement vise à préciser que les prescriptions environnementales – on revient toujours au même sujet – propres à chacun des aéroports concédés à Aéroports de Paris en Île-de-France doivent être établies par arrêté ministériel afin d'en permettre le contrôle. En outre, il tend à indiquer que la mise en œuvre des mesures visant à réduire les nuisances pour l'environnement et la santé ne sauraient donner lieu à aucune compensation aux concessionnaires des aéroports.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Je vous remercie, madame Park, pour votre abnégation et pour votre engagement en la matière, mais votre amendement est satisfait. Qu'il soit privé ou public, le concessionnaire d'ADP devra se soumettre à la réglementation en vigueur, et il n'est en aucun cas possible qu'il puisse demander une compensation en raison d'un changement de réglementation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, madame Park ?

Mme Zivka Park. C'est le dernier que je présente et je le retire donc, mais je tiens à remercier le ministre et les rapporteurs pour les avancées qui ont été obtenues, notamment s'agissant de Roissy.

Bien évidemment, le combat ne s'arrête pas là. Nous souhaitons ardemment que le comité consultatif pour l'environnement soit installé et que l'ensemble des questions environnementales, dont celle des nuisances sonores, qui deviennent vraiment problématiques, soit mises en avant.

Je vous remercie encore.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Merci à vous !

(L'amendement n° 1134 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 360.

M. Stéphane Peu. J'avais presque envie de dire simplement qu'il est défendu tant je suis ému qu'un deuxième amendement que je présente ait été adopté !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Vous avez doublé votre score !

M. Stéphane Peu. En effet, comme je l'avais dit au commencement de la discussion ! Maintenant, je me fixe une ambition plus importante en visant de le quadrupler !

Ainsi, je vous propose un amendement qui, en cas de non-respect du cahier des charges, vise à faire passer le niveau de sanction de 2 % à 5 % du chiffre d'affaires hors taxes. Nous nous donnerons ainsi les moyens de contrôler et, si cela est nécessaire, de dissuader.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Avis défavorable.

Vous venez de doubler votre score mais une sanction de 2 % multiplie les amendes du droit commun par vingt, ce qui nous semble déjà suffisamment dissuasif. Sur la base des chiffres d'affaires actuels, cela pourrait représenter plus de 75 millions. Avis défavorable.

(L'amendement n° 360, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 45, amendé, est adopté.)

Article 46 **(appelé par priorité)**

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n° 10, 135, 148 et 1185, visant à supprimer cet article.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 10.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Nous n'allons pas recommencer notre débat. Cet amendement est cohérent avec ceux qui précèdent : comme nous sommes très opposés à la privatisation d'ADP, nous proposons également la suppression de cet article.

M. le président. L'amendement n° 135 est défendu par M. Vincent Descoeur.

L'amendement n° 148 est défendu par Mme Emmanuelle Ménard.

L'amendement n° 1185 est défendu par M. Michel Castelan.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je comprends la cohérence qui est la vôtre, madame Battistel mais, sur le fond, l'article 46 renforce encore davantage les pouvoirs régulateurs de l'État. La maîtrise foncière devant revenir à ce dernier dans soixante-dix ans, il est normal qu'il puisse donner son accord en cas de vente du foncier.

Au demeurant, ADP devra reverser 70 % de la plus-value réalisée lors d'une éventuelle cession de terrain – à laquelle l'État peut d'ailleurs s'opposer. Avis défavorable à l'ensemble de ces amendements de suppression.

(Les amendements identiques n° 10, 135, 148 et 1185, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 361.

M. Stéphane Peu. Il s'agit d'un leitmotiv des amendements de notre groupe : il convient de prendre en compte les salariés et leur avis dans le fonctionnement de l'entreprise. En l'occurrence, nous proposons que l'avis conforme du comité d'entreprise soit nécessaire pour tout projet de cession, d'apport ou de création prévu à l'article.

L'expertise des salariés sur le fonctionnement de l'entreprise vaut d'être prise en compte et considérée. Leur association à des choix stratégiques pour l'avenir de leur entreprise constitue également une avancée de la démocratie sociale.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable.

Sans nier l'importance du comité d'entreprise, il semble assez logique que l'État, seul, donne ou non son accord puisque c'est à lui que reviendront le foncier et les infrastructures au bout de soixante-dix ans.

(L'amendement n° 361, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 362.

M. Stéphane Peu. Nous faisons preuve d'une certaine continuité s'agissant du droit des salariés au sein de l'entreprise mais, aussi, de l'intérêt des collectivités locales directement concernées par l'activité des aéroports.

Nous avons parlé tout à l'heure des départements, des établissements de coopération intercommunale, de la région Île-de-France. Les enjeux fonciers étant considérables, nous proposons que les collectivités franciliennes puissent jouir d'un droit prioritaire d'acquisition du foncier de manière à ce qu'elles défendent ainsi les projets d'aménagement d'intérêt général et public mais, aussi à nous prémunir contre toute velléité de privatisation définitive.

Un droit de priorité ne nous paraît pas extravagant – il peut être ou non utilisé. En tout cas, les collectivités les plus directement concernées par l'activité des aéroports ont prioritairement leur mot à dire sur l'évolution du foncier.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable. Les collectivités qui le souhaitent pourront se porter acquéreur par la voie classique, et un tel droit de préemption ne me semble pas légitime, les biens devant revenir à l'État.

(L'amendement n° 362, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 46 est adopté.)

Article 47 **(appelé par priorité)**

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 11 visant à supprimer cet article.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Très rapidement, puisque le débat a déjà largement eu lieu. Je rappelle que le système de double caisse fonctionne relativement bien. Il relève d'ailleurs presque plus de la caisse aménagée puisque des activités du périmètre non régulé – les parkings – sont associées au fonctionnement de la caisse. Il n'y a pas de corrélation entre système de caisse et tarifs des redevances : les redevances sont plus élevées à Heathrow, qui fonctionne pourtant avec une caisse unique ; elles sont plus faibles à Amsterdam alors que l'aéroport a un modèle de caisse double. Pour le gestionnaire de l'aéroport, ce mécanisme constitue une incitation à investir dans les infrastructures aéroportuaires.

Je souhaite réfuter un argument entendu pendant tout l'après-midi selon quoi la privatisation renforcerait un monopole naturel. C'est faux ! La concurrence est très forte entre les différents aéroports européens, nous l'avons rappelé. Lors d'échanges avec certains collègues pour préparer la discussion du texte, Olga Givernet, par exemple, m'a confié qu'elle se rendait à l'aéroport de Genève, plus proche de chez elle. Elle ne reviendra pas à Paris ! Mon beau-frère, quant à lui, habite à Charleville-Mézières et préfère se rendre à l'aéroport de Bruxelles plutôt qu'à Paris parce que les redevances aéroportuaires y sont moins chères, donc le prix des billets aussi. Aéroports de Paris n'a aucun intérêt à augmenter sans fin les redevances puisque la concurrence existe, notamment pour les frontaliers.

M. Nicolas Forissier et **M. Roland Lescure**, *rapporteur général* Absolument !

(L'amendement n° 11, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 706.

Mme Caroline Fiat. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, *rapporteuse*. Avis défavorable, pour les mêmes raisons.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Je ne comprends pas ces avis défavorables. Nous parlons de la double caisse, pas du fait que j'habite à Nancy et que, tout compte fait, je vais à Roissy-Charles-de-Gaulle ! La double caisse est très intéressante pour le futur investisseur car, selon la loi, les recettes des aéroports doivent couvrir exactement le coût du capital. Or, avec ce système, les recettes marchandes ne seront pas prises en compte pour couvrir ces frais. En cas de besoin, l'exploitant pourra donc augmenter les redevances aéroportuaires, même si les recettes commerciales auraient permis de combler ces frais. Cela s'oppose parfaitement à vos propos, madame la rapporteure.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Marie Lebec, *rapporteuse*. Je reviens sur le fonctionnement du système.

Un gestionnaire d'aéroport peut choisir la caisse unique, la double caisse ou la caisse aménagée. Ce dernier modèle est le nôtre, donc, où les recettes des parkings permettent de compenser la rentabilité un peu plus faible de la caisse régulée et donc d'adoucir les redevances.

Il s'agit de choisir le modèle économique que nous voulons. En France, la situation est relativement équilibrée et surtout, il n'y a pas de corrélation avec le montant des redevances, lesquelles sont homologuées par l'ASI, l'autorité de supervision indépendante des redevances, qui donnera un avis conforme sur leur montant. Elles ne devraient donc pas augmenter très fortement – elles doivent être en effet corrélées à l'amortissement des investissements réalisés.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Elles ne devraient pas augmenter très fortement ? Cela ne constitue pas pour moi une garantie – d'où l'intérêt de cet amendement.

(L'amendement n° 706 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n° 619.

M. Éric Woerth. Un mot sur ce système de caisse unique ou de double caisse.

S'il n'y a pas d'avion, il n'y a pas d'activité commerciale. Tout cela est évidemment lié. La séparation des caisses peut soulever un problème de cohérence intellectuelle. On peut certes comprendre que ce système est vertueux, que les choses sont bien séparées, que la redevance aéroportuaire finance uniquement ce qui relève de l'aéroportuaire, les recettes commerciales n'étant pas intégrées.

Tout cela n'en reste pas moins extrêmement rigide et ne relève pas de l'immuabilité du dogme. D'ailleurs, la vérité n'étant pas absolue en la matière, certains aéroports très importants ont décidé de mettre en place un système de caisse unique et d'autres un système de caisses séparées.

Nous proposons de faire confiance au Gouvernement en lui laissant le soin d'assouplir, en fonction des besoins, les conditions permettant de recourir à la caisse commerciale pour financer des investissements aéroportuaires. Sans retenir la solution excessivement rigide votée au Sénat, qui prévoyait que les activités commerciales pourraient financer les charges au maximum à hauteur de 20 %, nous préférons laisser le Gouvernement libre d'ajuster par décret le degré d'aménagement de la double caisse.

L'amendement prévoit donc que les recettes commerciales ne soient exclues du calcul qu'en tout ou partie pour le tarif des redevances. Cela me semble aller dans l'air du temps et correspondre exactement à la réalité d'un aéroport : il n'y a pas de raison particulière de considérer que les commerces ne sont pas partie intégrante de l'investissement aéroportuaire. Sans avions et sans voyageurs, il n'y aurait évidemment pas de consommateurs. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, *rapporteuse*. Je comprends la logique de votre amendement, mais l'expression « en tout ou partie » me semble manquer de précision et pourrait être contestée. En outre, une telle disposition serait source d'insécurité juridique et d'imprévisibilité pour les acteurs.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth.

M. Éric Woerth. Je prends note des propos de la rapporteure, et je constate l'enthousiasme du ministre. *(Sourires.)* Si l'idée est bonne, rien ne vous empêche de proposer par sous-amendement une rédaction plus précise. D'ailleurs, si notre amendement emploie des termes généraux, c'est bien pour laisser au pouvoir réglementaire la possibilité, lorsqu'il le jugerait utile, d'assouplir le système très rigide de la double caisse.

(L'amendement n° 619 n'est pas adopté.)

(L'article 47 est adopté.)

Article 48
(appelé par priorité)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Puisque la majorité a fait le choix de la privatisation d'ADP, nous proposons de renforcer au maximum les prérogatives de l'État afin de protéger ce qui nous semble constituer l'intérêt général.

L'article 48 modifie le cadre des contrats de régulation économique, documents essentiels car ils fixent pour cinq ans les conditions d'évolution des tarifs de redevance aéroportuaire. L'article a été renforcé lors de son examen par le Sénat, ce dont nous nous félicitons, même si cela ne nous satisfait qu'en partie.

Notre groupe entend consolider l'exécution de ces CRE. Nous proposerons des améliorations qui ont déjà fait l'objet d'amendements de notre collègue de Courson lors de l'examen en commission spéciale.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 12.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Nous demandons la suppression de cet article, en cohérence avec notre demande de suppression de l'article 44 qui autorise la privatisation d'ADP.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet article renforce le rôle régulateur de l'État, puisqu'il précise les modalités de définition des contrats de régulation économique, conclus pour une durée de cinq ans. Il prévoit également qu'en l'absence de contrat pluriannuel, l'État pourra fixer le tarif des redevances, ce qui répond en partie aux interrogations soulevées par Mme Fiat : en cas de désaccord entre ADP et l'État sur le montant des redevances, ce dernier garde la main. Enfin, le texte adopté au Sénat fait de l'ASI une véritable autorité administrative indépendante à même de porter un regard parfaitement impartial sur l'évolution de ces tarifs de redevance. Avis défavorable.

(L'amendement n° 12, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1182.

M. Michel Castellani. Nous souhaitons que l'adoption des contrats de régulation économique soit obligatoire, après avis conforme de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il est déjà prévu un avis conforme de l'ASI. Par ailleurs, vous voulez rendre obligatoire l'adoption des contrats de régulation économique, mais nous devons prévoir l'hypothèse qu'un tel contrat ne puisse être conclu. Dans cette situation, ce sera à l'État de reprendre la main en attendant la conclusion d'un nouveau CRE. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1182, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 363.

M. Stéphane Peu. Monsieur le ministre, nous prenons vos paroles très au sérieux, et il nous semble que cet amendement devrait vous satisfaire puisqu'il sécurise un peu plus la position de l'État dans ses relations avec ADP. Il lui offre en effet la possibilité d'imposer à ADP la réalisation d'investissements nécessaires au respect des obligations de service public. C'est essentiel si nous ne voulons pas voir, demain, la société ADP s'affaiblir, voire s'effondrer faute d'investissements de la part de l'opérateur, comme ce fut le cas à Toulouse.

Il faut donc donner à l'État plus de pouvoir pour imposer les investissements nécessaires aux missions de service public concédées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suggère à M. Peu de retirer son amendement, car cette possibilité est déjà prévue par le cahier des charges. L'État pourra imposer des investissements, il n'est pas nécessaire de le mentionner à nouveau dans le CRE.

(L'amendement n° 363, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1180.

M. Michel Castellani. Cet amendement tend à préciser que les objectifs du contrat de régulation économique concernent en particulier les plafonds tarifaires et la qualité des services publics. Il pourrait être utile de reproduire le mode de régulation efficace mis en œuvre par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Le CRE détermine les plafonds tarifaires au regard des investissements à financer et des coûts opérationnels, qui dépendent de la qualité de service attendue. De fait, les objectifs de qualité seront définis car les plafonds tarifaires doivent être en corrélation avec les investissements fournis.

(L'amendement n° 1180, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1181.

M. Michel Castellani. Cet amendement découle de la même approche que le précédent, concernant cette fois les redevances aéroportuaires. Nous pensons que le contrat de régulation devrait favoriser la modération du niveau des redevances, mais aussi assigner à ADP des objectifs ambitieux en termes d'investissements – ce qui est certes un peu contradictoire...

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il est déjà prévu que l'ASI donne un avis conforme sur le contrat de régulation économique. De ce fait, elle portera un regard sur les objectifs de service public fixés dans le CRE. Je propose donc le retrait de cet amendement.

(L'amendement n° 1181, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 98 et 877.

La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 98.

M. Ian Boucard. L'objet de cet amendement est d'avancer la prise d'effet du prochain CRE au 1^{er} avril 2020 pour tenir compte, avant la privatisation, de l'environnement concurrentiel dans lequel évoluent les compagnies aériennes, particulièrement le groupe Air France dont les aéroports parisiens sont la base d'exploitation. La finalité est de garantir une modération des plafonds tarifaires du CRE.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 877.

Mme Véronique Louwagie. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Avis défavorable, nous en avons débattu en commission, la loi PACTE ne remet pas en cause le CRE actuellement en vigueur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Je prends une nouvelle fois la parole pour indiquer que nous renforçons les garanties pour les compagnies aériennes et nos compatriotes avec ce projet de privatisation, puisque le coût moyen pondéré du capital fera désormais l'objet d'un avis conforme de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, suite à une proposition de M. de Courson.

Cela ne justifie pas d'avancer la négociation du contrat de régulation, mais je tiens à rassurer M. Boucard : les règles qui définiront les tarifs aéroportuaires après la privatisation seront plus strictes que les règles actuelles, puisque le coût moyen pondéré du capital, qui traduit la rentabilité de l'entreprise et des investissements qu'elle engage, sera désormais contrôlé de manière stricte.

(Les amendements identiques n° 98 et 877 ne sont pas adoptés.)

(L'article 48 est adopté.)

Article 49 *(appelé par priorité)*

M. le président. Sur les amendements identiques n° 13, 103, 149, 364, 427, 620, 704, 882, je suis saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Cet article constitue le cœur du dispositif de privatisation, puisqu'il définit les modalités de transfert vers le secteur privé de la majorité du capital d'ADP. La première partie de cet article autorise les collectivités d'Île-de-France et d'Oise à détenir des parts de capital d'ADP.

Vous avez rejeté, monsieur le ministre, la proposition d'autoriser la cession d'actions au gré à gré à un regroupement de départements franciliens. Nous comprenons que si les collectivités locales détiennent une minorité de blocage, cela pourrait affecter le rendement de l'opération, mais n'oublions pas que les collectivités défendent l'intérêt général. Il conviendrait peut-être de reconsidérer les choses.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 13.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 103.

M. Ian Boucard. Défendu.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 149.

Mme Emmanuelle Ménard. Défendu également.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 364.

M. Stéphane Peu. Cet amendement tend à supprimer l'article 49. Je ne répéterai pas les raisons pour lesquelles nous sommes farouchement opposés à la privatisation d'ADP, mais puisque l'article tend à permettre aux collectivités locales d'entrer au capital de l'entreprise, l'occasion m'est donnée de revenir sur l'avis préalable du Conseil d'État, évoqué à plusieurs reprises par la rapporteure et le ministre. Dans cet avis, en effet, le Conseil d'État ne considère pas ADP comme un enjeu stratégique national, mais plutôt comme un enjeu régional. Ainsi, il ne lui reconnaît pas un statut de monopole, mais les caractères d'un équipement d'envergure régionale.

Or, dès lors que 80 % du trafic aérien et 92 % du fret de la France transitent par les aéroports de Paris, la problématique n'est pas régionale mais nationale. L'avis du Conseil d'État peut donc prêter à discussion. Pour notre part, nous estimons que la privatisation d'ADP est contraire à la Constitution en vertu du préambule de la Constitution de 1946 qui interdit de privatiser toute entreprise dont l'exploitation présente les caractères d'un monopole de fait. Le Conseil d'État commet une erreur d'analyse en considérant Aéroports de Paris comme un équipement régional alors qu'il constitue, de toute évidence, un monopole national.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir les amendements n° 427 et 620.

M. Daniel Fasquelle. Ils sont défendus.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 704.

Mme Danièle Obono. Nous sommes dans la dernière ligne droite avant le vote de la privatisation d'ADP. Peut-être est-il encore possible de vous convaincre d'écarter ce choix néfaste.

ADP est devenu une société anonyme en 2005, ce qui a permis à l'État de vendre une partie de son capital au secteur privé mais il en a conservé la majorité avec 50,6 % des parts.

La législation en vigueur oblige l'État à rester majoritaire mais l'article 49, que cet amendement tend à supprimer, aurait pour objet de lever cette obligation, ce qui autoriserait la privatisation.

ADP gère les aéroports d'Orly, de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget. Le groupe est devenu, en 2018, le numéro un mondial du secteur, comptabilisant au total 281,4 millions de passagers, ce qui représente une hausse de 7,6 % par rapport à 2017. Si vous concrétisez vos intentions, cette privatisation serait donc la plus importante en France et la troisième au niveau mondial, tous secteurs confondus.

Il n'est pas étonnant que cette privatisation soit voulue par Emmanuel Macron puisqu'il a déjà vendu plusieurs aéroports.

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Nous n'allons pas refaire la discussion générale !

Mme Danièle Obono. Le fiasco de la privatisation de l'aéroport de Toulouse, dont 49,9 % des parts ont été cédées en 2014 à un groupe chinois peu recommandable, aurait dû vous faire réfléchir. Cet investisseur a, en effet, siphonné une bonne partie de la trésorerie pour s'octroyer des dividendes colossaux au détriment de l'investissement promis. Les enjeux de souveraineté nationale sont importants puisqu'ADP est la première frontière de la France à l'étranger. Les enjeux liés à l'intérêt général, en particulier l'environnement, doivent également être pris en considération. Ne serait-ce que d'un point de vue économique, vous menez une politique de court terme en privilégiant ce type de profit rapide à l'investissement sur le long terme.

Les raisons ont été répétées sur l'ensemble des bancs, aussi vous invitons-nous à voter ces amendements de suppression pour ne pas brader des biens nationaux et sacrifier l'intérêt général sur l'autel des intérêts privés.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 882.

Mme Véronique Louwagie. Défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, *rapporteuse*. J'ai bien compris que certains groupes ont souhaité demander la suppression de tous les articles relatifs à ADP, mais il convient de rappeler le contenu de cet article 49. Largement revu depuis la première lecture, il prévoit un cahier des charges pour les candidats actionnaires, tirant ainsi les leçons de la privatisation de l'aéroport de Toulouse. Les acquéreurs devront fournir beaucoup plus de garanties, notamment pour préserver les intérêts essentiels de la nation dans les domaines du transport, du développement économique ou des interconnexions.

Soulignons également les apports importants du Sénat : le contrôle par un comité de suivi du respect des engagements pris par les candidats acquéreurs au moment de leur offre, ce qui permettra de valider les différentes étapes après la privatisation ; l'obligation faite aux candidats de présenter les garanties qui leur sont demandées dès le stade de l'examen de la recevabilité des offres ; l'obligation pour un candidat à l'acquisition d'avoir une expérience de gestionnaire d'aéroport.

Enfin, je suis étonnée de vous voir réclamer la suppression d'un article qui permet aux collectivités territoriales d'entrer au capital d'ADP, conformément aux souhaits de nos collègues des groupes MODEM et LR.

Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. M. le ministre pourra sans doute m'éclairer. Cela fait plusieurs niches parlementaires que l'on oppose aux demandes des députés la nécessité d'attendre la fin du grand débat national. Aujourd'hui, tous les groupes d'opposition s'opposent à cette privatisation. Une pétition citoyenne a même recueilli plus de 110 000 signatures en une semaine. Ma question est simple : pourquoi vous obstinez-vous plutôt que d'attendre la fin du grand débat ?

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 13, 103, 149, 364, 427, 620, 704 et 882.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	58
Nombre de suffrages exprimés	57
Majorité absolue	29
Pour l'adoption	14
contre	43

(Les amendements identiques n°s 13, 103, 149, 364, 427, 620, 704 et 882 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 658.

Mme Marie Lebec, *rapporteuse*. Amendement de coordination.

(L'amendement n° 658, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 303.

Mme Brigitte Kuster. Défendu.

(L'amendement n° 303, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 36, 799, 790 rectifié, 844 rectifié et 977 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 36 et 799 d'une part, 790 rectifié, 844 rectifié et 977 rectifié d'autre part sont identiques.

La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 36.

Mme Laure de La Raudière. Il est défendu mais sera bien mieux présenté par M. de Courson.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 799.

M. Charles de Courson. Je suppose, mes chers collègues, que vous n'avez pas oublié les discussions de la première lecture, lorsque nous avons demandé que le Gouvernement s'engage à procéder par voie d'appel d'offres et non de gré à gré. Il nous a donné satisfaction, ce qui explique ces amendements. Puisque le Gouvernement est d'accord, il ne reste plus qu'à choisir la rédaction.

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 790 rectifié.

Mme Laure de La Raudière. Le groupe UDI, Agir et indépendants était très attaché au choix d'une procédure concurrentielle, celle de l'appel d'offres. Nous vous remercions, madame la rapporteure, de nous avoir associés à la nouvelle rédaction, que vous trouvez meilleure.

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 844 rectifié.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il a été très bien défendu par Mme de La Raudière.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 977 rectifié.

M. Charles de Courson. Nous nous étions mis d'accord sur cette rédaction en commission. Votons à présent, peu importe l'amendement retenu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je vous invite à retirer les amendements n° 36 et 799 au profit des suivants car le terme d'appel d'offres n'est pas le plus pertinent, dans la mesure où l'État vend mais n'achète pas.

(Les amendements identiques n° 36 et 799 sont retirés.)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. La définition du procédé par lequel l'État cédera sa participation de 50,6 % de ses parts dans ADP est un sujet majeur. Jusqu'à présent, le texte législatif n'apportait aucune précision à ce sujet. Charles de Courson a appelé notre attention sur la nécessité d'éviter une cession de gré à gré, qui pourrait être entachée de soupçon. Dieu sait si nous y avons eu droit durant ces lectures. Je tiens à dissiper tout soupçon en retenant le procédé le plus transparent possible, en faisant appel à la concurrence la plus large. Je rendrai par conséquent un avis très favorable aux amendements n° 790 rectifié, 844 rectifié et 977 rectifié.

Je salue le retrait des amendements identiques n° 36 et 799, qui évoquent un « appel d'offres », une expression qui relève de la commande publique. J'insiste sur le fait que les trois amendements restants permettent de garantir la transparence totale de la cession, dans le cadre d'un processus concurrentiel.

Mme Laure de La Raudière. Voilà qui est très sage, monsieur le ministre !

(Les amendements identiques n° 790 rectifié, 844 rectifié et 977 rectifié sont adoptés.)

M. le président. Sur l'amendement suivant, n° 822, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

Sur l'article 49, je suis également saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n° 822.

M. Éric Woerth. J'ai déjà eu l'occasion de présenter cet amendement, qui prévoit qu'une clause de complément de prix sera incluse dans le cahier des charges de l'appel d'offres lancé pour la privatisation, ou plutôt la concession, durant soixante-dix ans, de la gestion des aéroports de Paris. Cette clause me semble absolument nécessaire.

Au fur et à mesure des débats, vous mettez ceinture et bretelles pour garantir la transparence de la procédure – je ne doute pas que vous la souhaitiez –, mais sur une telle durée, nous devons garder la possibilité de réviser le prix par un complément. Si une valeur ajoutée ou des résultats n'ont pas été prévus, il faut que l'État, qui a décidé de se séparer de la propriété d'Aéroports de Paris, puisse en profiter.

Ces clauses sont assez classiques: je n'ai vraiment rien inventé. Contrairement à ce qui a été dit en commission spéciale, elles ne fonctionnent pas uniquement dans le cadre d'une procédure de gré à gré. Il reviendra au Gouvernement d'insérer dans le cahier des charges rédigé en vue de l'appel d'offres une clause bien précise en termes de critères, de calendrier et de périmètre. J'ai du mal à comprendre votre opposition à ma proposition: je pense donc que votre position sur cette question doit évoluer.

M. Daniel Fasquelle. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Lescure, rapporteur général. Défavorable. Nous avons beaucoup discuté de ce sujet, tant en commission spéciale qu'en première lecture, mais je sais bien, monsieur Woerth, que vous êtes déterminé à porter votre amendement jusqu'au bout. Il est vrai que cette clause n'est pas seulement pertinente dans le cadre des procédures de gré à gré, mais elle l'est particulièrement dans ce cas – vous le reconnaîtrez – car il peut toujours y avoir un doute sur le processus concurrentiel. Certes, les procédures de gré à gré ne sont pas totalement aléatoires – elles sont très normées et il existe un certain nombre d'accords sur les valorisations indépendantes –, mais il peut toujours y avoir un risque que la concurrence n'ait pas joué son rôle et que le prix de vente s'avère insuffisant. Cependant, ces lacunes viennent d'être traitées par les amendements n° 790 rectifié, 844 rectifié et 977 rectifié.

Cela fait six mois que nous discutons de ce texte. Nous y avons inséré de nombreuses mesures visant à protéger l'État, les citoyens, les riverains et les compagnies aériennes. Nous avons introduit une révision du cahier des charges tous les dix ans. Nous avons revu les conditions de fixation des prix des redevances pour nous assurer que l'État aurait bien le dernier mot. Nous venons de nous prononcer en faveur d'un processus concurrentiel: il n'y aura pas de gré à gré. Je souhaite donc qu'il y ait vraiment de la concurrence! Je refuse d'ajouter une énième clause qui risquerait de réduire la concurrence, et donc le prix de cession d'Aéroports de Paris.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth.

M. Éric Woerth. J'entends bien les explications de M. le rapporteur général mais, en réalité, au fur et à mesure des débats, vous avez réduit le prix d'Aéroports de Paris.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il faut donc s'arrêter là !

M. Éric Woerth. Vous avez introduit d'autres types de clauses et émis beaucoup d'avis qui inciteront les acheteurs potentiels en compétition à sous-estimer le prix. Je ne pense pas qu'une clause supplémentaire de complément de prix puisse entraîner une baisse du prix : c'est la manière dont aura été traité le dossier dans son ensemble, avec la multiplication des mesures de sécurité et des garanties, qui aboutira à ce résultat. Le fait que les concurrents se réfèrent à une valeur minorée est une raison supplémentaire d'intégrer une clause de complément de prix, qui fonctionnera avec le candidat finalement choisi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 822.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	59
Nombre de suffrages exprimés	52
Majorité absolue	27
Pour l'adoption	11
contre	41

(L'amendement n° 822 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Florennes, pour une explication de vote sur l'article 49.

Mme Isabelle Florennes. L'article 49 met en place le cadre général de la privatisation d'Aéroports de Paris en autorisant le transfert au secteur privé du capital de l'entreprise. Lors de la première lecture, le groupe Mouvement démocrate et apparentés a tenu à fournir aux collectivités territoriales franciliennes une visibilité et une prévisibilité plus vastes quant à la gouvernance de cette entreprise. En effet, nous sommes particulièrement attentifs au rôle des collectivités territoriales. Ainsi, notre groupe a considéré qu'il était essentiel que les collectivités concernées par les activités d'Aéroports de Paris aient la faculté de prendre part au capital et, par conséquent, à la gouvernance de cet opérateur qui joue un rôle fondamental pour l'attractivité et le développement économique et touristique de la région Île-de-France. Notre groupe a d'ailleurs été à l'origine de l'introduction de cette mesure au sein de l'article 49, par le biais d'un amendement que j'ai porté avec Jean-Louis Boulanges.

M. Roland Lescure, rapporteur général. C'est vrai !

Mme Isabelle Florennes. S'opposer à cette mesure reviendrait à opter pour une vision réduite de l'entreprise, qui ne tiendrait pas compte des acteurs affectés par ce changement, à savoir les collectivités. À cette fin, la prise en considération d'avis pluriels dans les organes de gestion de l'entreprise, a fortiori lorsqu'ils proviennent des territoires concernés, doit être maintenue afin d'assurer un cadre de décisions plus vaste pour ce territoire et la société. Nous voterons bien entendu l'article 49. *(M. Mohamed Laqhila applaudit, de même que M. le rapporteur général.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 49, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	60
Nombre de suffrages exprimés	59
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	42
contre	17

(L'article 49, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.)

Article 50

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 14, 104, 374 et 902, tendant à la suppression de l'article 50.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 14.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il s'agit du dernier amendement de suppression que nous défendrons dans la série des articles 44 à 50. Nous renouvelons notre opposition à la privatisation d'ADP, car les débats prolongés que nous venons d'avoir en séance publique ne nous ont absolument pas convaincus.

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 104.

M. Ian Boucard. Il est défendu.

M. le président. Sur l'article 50, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 374.

M. Stéphane Peu. Nous examinons le dernier article traitant d'Aéroports de Paris. Je voudrais vous expliquer en quelques mots, et en essayant de ne pas trop répéter les arguments que j'ai déjà avancés, pourquoi les députés communistes sont vigoureusement opposés au projet de privatisation de cette société.

Tout d'abord, ADP est une entreprise particulièrement stratégique pour notre pays. Pour ne prendre qu'un seul exemple, les aéroports de Paris ont été le point d'entrée sur le territoire français de plus de 100 millions d'individus au cours de la seule année 2017.

Ensuite, la société ADP représente un actif particulièrement important pour l'État, qui a perçu plus d'un milliard d'euros de dividendes entre 2006 et 2016. Vous vous apprêtez à décider de privatiser Aéroports de Paris en dehors de toute logique économique de long terme. Cette décision ne vise pas à autre chose qu'à satisfaire les grands groupes privés, qui nourrissent un appétit pour le modèle économique particulièrement rentable d'Aéroports de Paris.

Pour nous, il n'est pas envisageable que des acteurs privés s'enrichissent de la sorte sur le dos des usagers, des contribuables et de l'investissement public.

Par ailleurs, en raison de l'importance du trafic passagers et du fret national et international, l'activité d'Aéroports de Paris et les biens qui sont affectés jouent un rôle national qui n'est rempli par aucun autre aéroport en France.

Dans ces conditions, il est essentiel qu'Aéroports de Paris demeure une entreprise publique contrôlée par l'État, tant dans son capital que dans sa gouvernance. Si le Gouvernement persiste à vouloir supprimer tout droit de propriété de l'État sur ADP et sur les installations qui lui ont été remises précédemment, ce projet de loi sera contraire à la Constitution de notre pays.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 902.

Mme Véronique Louwagie. Défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Défavorable. L'article 50 permettra de renforcer le contrôle de l'État sur ADP après sa privatisation, notamment en soumettant l'entreprise au contrôle de la Cour des comptes. Il permettra également l'entrée en vigueur immédiate de certaines dispositions, notamment du renforcement du rôle de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Adrien Quatennens.

M. Adrien Quatennens. Depuis ce matin, nous examinons le volet du projet de loi PACTE relatif à la privatisation d'Aéroports de Paris. Malgré les interventions des députés de la majorité et les quelques réponses apportées par le ministre, nous ne sommes toujours pas convaincus de l'opportunité, pour l'État, de privatiser cette entreprise. Les interrogations que nous avons exprimées ce matin sur les raisons profondes de cette privatisation demeurent à cette heure. Nous considérons qu'il s'agit d'une erreur stratégique et d'un véritable danger, tant pour la sûreté de nos frontières qu'en termes de perspectives économiques. En effet, les résultats financiers d'Aéroports de Paris sont bons : tout investisseur pourra se rendre compte que le cours de l'action ne risque pas de s'écrouler de manière imminente. C'est plutôt un cadeau que vous faites, mais à qui et pourquoi ? Ces questions demeurent, même si nous avons des pistes de réponse.

Nous sommes toujours strictement opposés à cette privatisation, comme beaucoup de citoyens qui se sont saisis du sujet, notamment en signant une pétition qui continue de circuler. Vous faites une erreur en poursuivant cette grande braderie généralisée.

L'ambition affichée du projet de loi PACTE était de permettre au monde de l'entreprise de faire face aux enjeux du XXI^e siècle ; ce sont pourtant de vieilles recettes que vous appliquez avec cette privatisation. (*Mme Caroline Fiat applaudit.*)

(*Les amendements identiques n° 14, 104, 374 et 902 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 919.

M. Charles de Courson. Cet amendement de précision tend à ajouter, à l'alinéa 2, les mots : « et la gestion ». En effet, la Cour des comptes ne contrôle pas seulement les comptes, mais aussi la gestion.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Vous êtes vieux jeu ! Vous vous situez, grosso modo, dans les années vingt !

M. Roland Lescure, rapporteur général. En effet, Mme Lebec a la vingtaine ! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Le boulot de la Cour des comptes ne consiste pas seulement à contrôler les comptes, mais aussi à porter une appréciation sur la gestion. Faire l'un sans l'autre n'a pas de sens et tous les textes régissant la Cour des comptes comportent ces deux aspects.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Pas pour les concessions !

M. Charles de Courson. Je propose donc, avec cet amendement, d'aligner la rédaction sur le droit commun qui s'applique à la Cour des comptes – sans quoi cette malheureuse ne servirait plus à rien, puisqu'il existe des commissaires aux comptes, et ce ne serait pas une sécurité pour nos concitoyens.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Monsieur de Courson, je comprends que vous ayez encore de l'affection pour vos anciens collègues – car, si je ne m'abuse, vous avez été magistrat de cette cour, même si cela date un peu.

M. Charles de Courson. Il y a vingt-six ans !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Il y a prescription. (*Sourires.*) Ce que dit le droit, c'est que la Cour des comptes contrôle les comptes pour les concessions et les délégations. Nous appliquons le droit et je ne pense pas qu'il faille étendre ce contrôle aux opérations de gestion pour toutes les concessions et délégations. C'est la raison pour laquelle la rapporteure – qui n'est pas dans les années vingt, mais dans la vingtaine – a émis un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Mon cher collègue, j'ai exercé pendant à peu près dix ans à la Cour des comptes, et je connais donc vaguement la question. Ceux de nos collègues qui connaissent un peu le contrôle des comptes savent aussi qu'on ne peut pas contrôler des comptes indépendamment de la gestion. C'est là tout le boulot de la Cour des comptes, qui porte une appréciation sur les deux aspects. Pour un simple contrôle de régularité, les commissaires aux comptes suffisent. Ce que je propose n'a rien de révolutionnaire, mais il faut avoir un peu de bon sens.

(*L'amendement n° 919 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 50.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	59
Nombre de suffrages exprimés	59
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	44
contre	15

(L'article 50 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA