

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

5^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 3 octobre 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE LEROY

1. Croissance et transformation des entreprises (p. 9499)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 9499)

Article 44 (*suite*) (p. 9499)

Amendements n^{os} 551, 550, 549, 772

M. Roland Lescure, rapporteur de la commission spéciale

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

Amendements n^{os} 2792, 2789

Mme Marie Lebec, rapporteure de la commission spéciale

Amendements n^{os} 554, 1276

Amendements n^{os} 2458 et 2459, 2362, 2896 (sous-amendement), 773, 2551, 552

Amendements n^{os} 1997, 553, 1277, 982

Article 45 (p. 9509)

Amendements n^{os} 735, 774, 1853, 555, 2367, 2555, 556, 557, 2911 rectifié (sous-amendement), 558, 2782, 2913 (sous-amendement), 988

Amendements n^{os} 2273, 804, 559, 561, 1998, 560

Suspension et reprise de la séance (p. 9520)

Amendements n^{os} 2368, 2179, 989, 2369, 2870 (sous-amendement), 2373, 2372

Amendements n^{os} 991 et 987, 562

Amendements n^{os} 563, 1999, 564, 565, 566

Article 46 (p. 9522)

Amendements n^{os} 736, 567, 568, 2787

Article 47 (p. 9524)

M. Mohamed Laqhila

M. Bertrand Pancher

Amendements n^{os} 737, 1855

Amendements n^{os} 357, 808, 807, 805

Amendements n^{os} 145, 806

Amendements n^{os} 809, 2274

Amendements n^{os} 2000, 142, 810 rectifié

Amendements n^{os} 382, 811 rectifié, 775, 1824

Amendements n^{os} 812, 2275

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 9527)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE LEROY

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES

Suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 1088, 1237).

Le temps de parole restant pour la discussion de ce texte est de six heures une minute pour le groupe La République en marche, dont 232 amendements restent en discussion; trois heures quarante minutes pour le groupe Les Républicains, dont 304 amendements restent en discussion; une heure cinquante et une minutes pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés, dont 52 amendements restent en discussion; deux heures onze minutes pour le groupe UDI, Agir et indépendants, dont 83 amendements restent en discussion; deux heures trente-trois minutes pour le groupe Socialistes et apparentés, dont 73 amendements restent en discussion; une heure quarante-sept minutes pour le groupe La France insoumise, dont 44 amendements restent en discussion; une heure quarante-deux minutes pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine, dont 45 amendements restent en discussion; quatorze secondes pour les députés non inscrits, dont 64 amendements restent en discussion.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Quatorze secondes, ça fait court!

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n° 551 à l'article 44.

Pour compléter ces informations, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous informe qu'il reste 931 amendements à examiner.

M. Roland Lescure, rapporteur de la commission spéciale. Il faut qu'on accélère!

M. le président. Vous en tirerez les conclusions que vous souhaitez, mais je vous rappelle qu'en vertu de ce qui a été décidé par la conférence des présidents, il ne nous restera que la journée de demain pour terminer l'examen du texte.

Article 44 *(suite)*

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n° 551, 550, 549 et 772, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 551.

M. Pierre Dharréville. Tout à l'heure, Stéphane Peu a proposé de fixer la durée de la concession à soixante-dix jours. Par cet amendement, nous faisons une proposition plus raisonnable: dix années, au lieu des soixante-dix années prévues par le projet de loi.

Comme vous le savez, la durée de la concession prévue pour le groupe Aéroports de Paris représente plus du double de celle qui a été octroyée aux investisseurs privés dans le cadre des privatisations des aéroports de Lyon et de Toulouse, sans qu'aucune des spécificités d'ADP ne parvienne à justifier une durée aussi importante.

Pourtant – il convient de le rappeler – 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 de son décret d'application, publié le 1^{er} février 2016, précise que la durée du contrat ne doit pas excéder « le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat ».

Au-delà du non-sens stratégique que représente une telle opération – non-sens que nous avons déjà dénoncé –, il faut bien voir que concéder ADP à des opérateurs privés, c'est transmettre un objet dont les infrastructures sont déjà finalisées. Dans ces conditions, comment justifier cette durée de soixante-dix ans de concession?

Monsieur le ministre, vous avez réfuté cet argument en commission, estimant qu'une durée de soixante-dix ans vaut mieux qu'une durée illimitée. De notre côté, nous affirmons que la non-privatisation vaudrait mieux que tout le reste.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 550.

M. Jean-Paul Dufrègne. Cet amendement de même nature que le précédent...

M. Roland Lescure, rapporteur. Que l'on pourrait même qualifier d'amendement de repli!

M. Jean-Paul Dufregne. C'est vrai ; et nous présenterons ensuite encore un autre amendement, qui sera de repli par rapport à celui-ci. *(Sourires.)*

La durée de la concession nous semble disproportionnée, pour les raisons que vient de développer Pierre Dharréville. Nous proposons, dans le cas où l'amendement que ce dernier a présenté n'était pas adopté, de fixer la durée de la concession à vingt ans.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 549.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit encore d'un amendement de repli, qui vise à fixer la durée de la concession à trente ans.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 772.

Mme Véronique Louwagie. Cet amendement constitue une proposition de repli par rapport à la position exprimée tout à l'heure par mes collègues, notamment Daniel Fasquelle et Éric Woerth, lesquels ont présenté un certain nombre d'arguments quant à la durée de la concession. Vous avez répondu, monsieur le ministre, qu'il vaut mieux une durée définie qu'une durée indéfinie ; mais est-il vraiment possible, aujourd'hui, de se projeter à soixante-dix ans ? Cette durée me semble bien longue, s'agissant de l'exploitation d'une infrastructure importante et même déterminante pour le territoire parisien et notre pays tout entier.

C'est pourquoi nous proposons, par cet amendement, de réduire cette durée à trente-cinq ans.

M. le président. La parole est à M. Roland Lescure, rapporteur général de la commission spéciale, pour donner l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune.

M. Roland Lescure, rapporteur de la commission spéciale. Avis défavorable. Le dernier de ces amendements est presque satisfait : j'y reviendrai dans quelques instants, madame Louwagie.

Vous avez vous-même présenté un argument contre ces amendements : soixante-dix ans, c'est infiniment plus court que la situation actuelle, pour près de 50 % du capital. Cette durée nous semble raisonnable pour tenir compte des différentes contraintes liées à ce type de concession. Nous souhaitons tous que l'État se désendette : or il est évident que plus on raccourcit la durée de la concession, plus le rachat des terrains sera cher pour l'État. Par ailleurs, nous souhaitons que l'aéroport continue à investir : or plus on raccourcit la durée de la concession, moins les investisseurs seront incités à investir. C'est pour ces raisons que nous avons fixé sa durée à soixante-dix ans.

Vous vous souvenez sans doute, madame Louwagie, qu'au cours de l'examen du projet de loi en commission spéciale, nous avons adopté un amendement visant à faire un point d'étape à trente-cinq ans. Vous avez raison : d'ici là, certains d'entre nous seront morts – certainement pas Mme Lebec, rapporteure thématique... *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

J'ai dit : certains d'entre nous. Je ne vous le souhaite pas.

Mme Véronique Louwagie. En tout cas, nous ne serons plus dans cet hémicycle !

M. Roland Lescure, rapporteur. J'en suis presque à me le souhaiter à moi-même, mais c'est un autre débat.

Quoi qu'il en soit, dans trente-cinq ans, il sera opportun de faire le point sur l'évolution du trafic, sur l'évolution du secteur aérien dans son ensemble et sur cette concession.

La commission est donc défavorable à tous ces amendements, et je suggère à Mme Louwagie de retirer l'amendement n° 772, qui est presque satisfait.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je suis tout à fait d'accord avec tout ce que vient de dire M. le rapporteur général, hormis sa remarque personnelle, qui me fait de la peine et que je ne peux partager. *(Sourires.)*

La durée de soixante-dix ans est justifiée par le montant très important de l'investissement. Si nous voulons que des investisseurs se présentent, nous ne pouvons pas fixer une durée d'investissement trop courte.

Elle se justifie en outre par les projets déjà en cours. Je vous donnerai juste un exemple : le terminal 4, dont les travaux se termineront d'ici à vingt ans, vers 2037-2038, représente 7 à 9 milliards d'euros d'investissements qui seront amortis sur cinquante ans. Vingt années de réalisation et cinquante années d'amortissement : on arrive précisément à la durée de soixante-dix ans.

Je rappelle, comme l'a dit M. le rapporteur général, que nous avons entendu les inquiétudes des parlementaires au sujet du besoin de transparence : il y aura donc un point d'étape au bout de trente-cinq ans – c'est prévu dans le cahier des charges –, comme le souhaite Mme Louwagie.

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. Il y a beaucoup de contradictions dans ce que viennent de dire M. le rapporteur général et M. le ministre. Tout d'abord, si vous voulez réellement faire un point d'étape au bout de trente-cinq ans, alors c'est très simple : adoptez notre amendement, et la concession sera remise en jeu au bout de cette durée, ce qui sera l'occasion d'un véritable point d'étape. Sur ce point, nous pourrions tomber d'accord.

Ensuite, monsieur le rapporteur général, vous n'avez pas dit tout à fait la même chose que M. le ministre : vous avez dit qu'il faut une durée de concession longue pour maximiser le prix de vente et désendetter la France.

M. Bruno Bonnell, vice-président de la commission spéciale. Mais non !

M. Fabien Di Filippo. Or j'avais cru comprendre que le cash dégagé par ces privatisations était destiné à être réinvesti dans un fonds de soutien à l'innovation.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Eh oui !

M. Fabien Di Filippo. De ce côté-là, ça cloche un peu ! Si vous voulez vraiment désendetter la France, permettez-moi de vous faire une suggestion : ne vendez pas ces participations qui nous rapportent plusieurs centaines de millions d'euros chaque année. Dans ce cas, la France pourra vraiment se désendetter – à condition, monsieur le ministre, que vous fassiez de réels efforts de baisse de la dépense publique.

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

J'en suis désolé, madame la députée, mais je suis contraint de vous dire qu'il ne vous reste que quatorze secondes de temps de parole.

Mme Emmanuelle Ménard. Je n'ai que quatorze secondes pour vous dire mon regret de vous voir vous engager dans cette procédure de privatisation, et de voir l'Assemblée nationale s'obstiner à utiliser la procédure du temps législatif programmé, qui m'empêchera de défendre les dix-sept amendements qu'il me restait à défendre. Dommage pour le débat!

Mme Monique Limon et **Mme Sophie Beaudouin-Hubiere.** C'est vrai!

M. le président. Pour la suite du débat, je rappelle que les amendements déposés par les députés non inscrits seront mis aux voix sans débat : après avoir entendu l'avis de la commission et du Gouvernement, je les soumettrai au vote. Pour que cela soit clair pour tous, je précise qu'il n'y aura pas d'autre intervention sur les amendements des députés non inscrits.

La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Comme ceux de mes collègues qui se sont exprimés, je me suis interrogé sur cette durée de soixante-dix ans.

Monsieur le ministre, votre thèse tient sous une réserve : la durée des amortissements. Dans les concessions, en effet, on passe des amortissements normaux. Mais connaissez-vous la durée d'amortissement des pistes d'atterrissage ?

M. Bruno Bonnell, *vice-président de la commission spéciale.* C'est très variable!

M. Charles de Courson. Certes, mais elle n'est pas de soixante-dix ans – au maximum trente ou trente-cinq ans. C'est pourquoi l'amendement n° 772 n'est pas absurde.

Un argument contraire tient au fait que le rachat des terrains et des infrastructures se fera à la valeur actualisée des *cash flows* futurs au-delà de soixante-dix ans, à un taux actualisé de 5,4 %, c'est-à-dire le coût moyen pondéré du capital. Il est sûr qu'en passant de trente-cinq ans à soixante-dix ans, vous réduisez la note. Quoi qu'il en soit, techniquement, les concessions de soixante-dix ans sont rarissimes.

M. Bruno Bonnell, *vice-président de la commission spéciale.* Les baux emphytéotiques durent bien quatre-vingt-dix-neuf ans!

M. Charles de Courson. Il me semble qu'il est autorisé d'amortir les réseaux d'eau sur cinquante ans maximum. Vous pourriez peut-être vous aligner sur cette durée.

Je rappelle en outre que, lorsque la durée de l'amortissement est plus courte que celle de la concession, on passe des provisions différentielles, puisqu'à la fin de la concession, le concessionnaire n'est propriétaire de rien. Ce ne sera pas le cas avec une durée de concession de soixante-dix ans.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Je reprends la parole, monsieur le rapporteur général, parce que vous nous avez presque donné raison en indiquant qu'il serait opportun de faire un point d'étape après trente-cinq ans. Mais quel serait l'intérêt d'un simple point d'étape alors que la concession a été confiée pour soixante-dix ans? L'État ne pourra qu'exprimer des regrets. Si vous voulez un vrai point d'étape, avec un diagnostic, un état des lieux, il faut garder

la liberté de prendre, compte tenu de ce diagnostic, les décisions souhaitables pour l'intérêt de la France. C'est pourquoi il faut retenir une durée de concession de trente-cinq ans.

Vous dites que notre amendement est à moitié satisfait : non. Fixer la durée de la concession à trente-cinq ans et la fixer à soixante-dix ans avec un point d'étape à mi-parcours, ce n'est pas la même chose.

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

M. Roland Lescure, *rapporteur.* Alan Greenspan a dit un jour : « Si vous m'avez compris c'est que je me suis mal exprimé. » Je vais essayer d'être plus clair que lui ; je vous prie de m'excuser si je n'ai pas été clair jusque-là. (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Ce n'est pas Alan Greenspan, c'est Woody Allen!

M. Roland Lescure, *rapporteur.* Non, non, c'est Alan Greenspan : je trouverai la citation originale, nous en reparlerons à la buvette à la prochaine suspension de séance.

Quoi qu'il en soit, je vous rappelle que, dans le cadre de cette opération, l'État rachètera aux actionnaires actuels les terrains, à la valeur des flux actualisés futurs.

M. Charles de Courson. Au-delà de soixante-dix ans!

M. Roland Lescure, *rapporteur.* Effectivement, si l'on allonge la durée de la concession, cela coûtera moins cher, car on actualisera les flux futurs à des taux inférieurs. Par ailleurs, la concession sera sans doute plus chère si elle court sur soixante-dix ans que sur trente-cinq ans. Cela fait deux bonnes raisons d'allonger la durée de la concession : on la vendra mieux et on paiera moins cher le rachat des terrains.

M. Fabien Di Filippo. Deux mauvaises raisons!

M. Roland Lescure, *rapporteur.* En outre, ce ne sont pas les seules raisons : il faut aussi que la durée de la concession ait du sens du point de vue économique et commercial. Or – nous l'avons déjà dit – les concessions d'infrastructures sont en général d'une durée très longue. J'ignore si la durée d'amortissement des pistes est de vingt-cinq, trente-cinq ou quarante-cinq ans, mais j'espère que d'autres pistes seront construites au cours des dix années à venir, monsieur de Courson, ce qui nous fera dépasser la durée de trente-cinq ans que vous mentionnez.

L'amendement adopté en commission spéciale me semble représenter un bon compromis : nous ferons le point au bout de trente-cinq ans pour décider s'il faut revoir les conditions de la concession. Je maintiens que la durée de soixante-dix ans me semble bonne, pour des raisons à la fois commerciales et financières.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Je ferai brièvement quelques remarques. Premièrement, les arguments qui ont été employés à propos des investissements et des durées d'amortissement sont reproductibles à l'infini : si, au bout de soixante-neuf ans de concession, on réalise des investissements, alors on pourra toujours justifier une prolongation de la concession. Deuxièmement, j'espère qu'il y aura des points d'étape avant trente-cinq ans. Il me semble en effet absolument nécessaire de suivre l'évolution des choses de beaucoup plus près. Troisièmement, et pour conclure, la durée de soixante-dix ans continue de nous sembler absolument exorbitante : nous

devrions nous donner des moyens d'intervention beaucoup plus rapprochés dans le temps que ceux qui nous sont proposés.

(Les amendements n^{os} 551, 550, 549 et 772, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. Stéphane Peu et **M. Loïc Prud'homme**. Ça se compte !

M. le président. C'est compté ! Ayez confiance, laissez-vous guider. Vous allez voir, cela va bien se passer. *(Rires.)*

Nous en venons à deux amendements identiques, n^{os} 2792 et 2789.

La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n^o 2792.

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Il y a meilleur que l'amendement du ministre : celui de Charles de Courson. Par conséquent, je retire mon amendement et le laisse présenter le sien. *(Sourires. – Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir.)*

(L'amendement n^o 2792 est retiré.)

M. le président. Mes chers collègues, quand je vous disais que cela allait bien se passer ! *(Sourires.)*

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n^o 2789.

M. Charles de Courson. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir retiré votre amendement, car sinon j'aurais dit que vous m'aviez pompé. *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)* Il n'est pas encore interdit de rire, n'est-ce pas ?

Le problème est sérieux puisqu'il s'agit du périmètre des filiales qui seront concernées par le rachat – puisque celui-ci portera non pas seulement sur les infrastructures, mais aussi sur les filiales liées à une exploitation dans le cadre de l'Île-de-France.

Vous avez fait observer qu'il serait difficile de savoir jusqu'où on irait puisque même si une filiale ne fait que 2 % ou 3 % de son chiffre d'affaires dans cette région, il faudrait la racheter, alors que cela n'aurait guère d'intérêt dans le cadre de la concession. D'où mon amendement qui vise à faire en sorte que seules soient concernées les filiales « détenues, directement ou indirectement, par Aéroports de Paris, à l'exception de celles dédiées à une activité exercée hors des plateformes mentionnées à l'article L. 6323-2 » du code des transports – à savoir l'article consacré aux treize plateformes franciliennes, y compris l'héliport de Paris, qui fait partie de la concession. C'est un amendement de précision qui n'est pas tout à fait inutile.

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Il est même très utile !

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

Mme Marie Lebec, *rapporteure de la commission spéciale*. Favorable.

(L'amendement n^o 2789, accepté par le Gouvernement, est adopté à l'unanimité et l'amendement n^o 1275 tombe.) (Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et UDI-Agir.)

M. le président. J'appelle un nouvel amendement de M. Charles de Courson...

M. Stéphane Peu. Et notre amendement n^o 554, monsieur le président ?

M. Jean-Paul Dufrègne. Vous dites : « Laissez-vous guider », mais il faut quand même qu'on soit attentifs ! *(Sourires.)*

M. Roland Lescure, *rapporteur*. De toute façon, ce n'est pas le genre de M. Peu de se laisser guider, peut-être pas même par André Chassaigne ! *(Sourires.)*

M. le président. Je vais être attentif, vous allez voir, monsieur Dufrègne.

La parole est donc à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n^o 554.

M. Stéphane Peu. Les alinéas 4 à 10 visés par cet amendement prévoient, lors du retour des biens à l'État, le versement d'une indemnité composée d'une partie forfaitaire et d'une partie d'un montant égal à la valeur nette comptable des actifs. Or en l'espèce, l'octroi d'un prix complémentaire au droit d'exploiter n'est justifié par aucun élément économique puisqu'il n'est pas démontré qu'une durée de soixante-dix ans – puisqu'on en est là – soit insuffisante pour assurer la rentabilité de l'investissement. De plus, la méthode de calcul proposée pourrait attribuer à Aéroports de Paris un avantage économique excédant la valeur nette comptable des équipements et ouvrages revenant à l'État. Cette disposition méconnaît donc les principes applicables à la concession en portant atteinte à la protection des deniers de l'État du fait qu'elle accorde un avantage économique injustifié à une société privée. Cet avantage indu risque même, selon nous, d'être considéré comme une aide de l'État prohibée par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

M. le président. Je vous présente toutes mes excuses, monsieur Peu, pour ma précipitation.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

Mme Marie Lebec, *rapporteure*. En supprimant les alinéas 4 à 10, M. Peu propose de supprimer le droit à ADP de percevoir une indemnité au bout de soixante-dix ans. Je rappelle qu'il s'agit à cette date de l'exproprier pour récupérer l'intégralité des biens afin d'en confier la gestion en concession à un nouvel exploitant. L'indemnisation est obligatoire et doit être juste et préalable à l'expropriation. C'est pourquoi cet article en fixe les modalités de calcul selon une méthode qui a été validée par le Conseil d'État. De plus, il n'y a pas de risque d'incompatibilité avec le droit de l'Union européenne. L'avis est donc défavorable.

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

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Je voudrais tout d'abord préciser à M. de Courson que la durée d'amortissement des pistes est évaluée à soixante ans et non à trente-cinq ans,...

M. Charles de Courson. Le texte aurait donc pu proposer une durée moindre !

M. Bruno Le Maire, *ministre*. ...ce qui valide le choix d'une durée de soixante-dix années.

Ensuite, pour répondre à l'importante question soulevée par M. Peu concernant l'indemnisation, je rappelle que nous exproprians des actionnaires privés qui détiennent actuelle-

ment 49,4 % d'ADP et ont à ce titre un droit d'exploitation d'une durée illimitée des pistes et autres infrastructures – ce que personnellement je trouve exorbitant du droit commun.

S'ils conservent leurs parts, celles-ci n'auront donc plus qu'une durée de soixante-dix ans, et ils perdront la rentabilité à en attendre entre cette échéance et l'éternité : voilà très précisément ce que nous indemniserons. Le calcul de l'indemnisation doit être fait dès maintenant puisque le préjudice sera immédiat pour ces actionnaires...

M. Loïc Prud'homme. Que vous avez fait entrer au capital quand vous étiez ministre de Dominique de Villepin !

M. Bruno Le Maire, ministre. ...qui avaient un droit d'exploitation d'une durée illimitée.

Je tiens à préciser que l'indemnisation et son montant seront fixés non par l'État mais, de manière totalement indépendante, par deux instances : la première sera la commission, créée spécifiquement à cette fin, composée de trois membres désignés par des personnalités qui devraient convenir à votre assemblée puisque vous avez réclamé leur présence au sein de la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations, à savoir 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. Les trois membres en question aideront l'État à définir le montant de l'indemnité, et rendront un avis sur le montant finalement proposé par le ministre de l'économie et des finances. Ensuite, le montant fixé dans le projet d'arrêté dudit ministre devra être validé par la commission des participations et des transferts aux termes d'un avis conforme, et si celui-ci ne l'est pas, l'État devra revoir sa copie. Voilà le processus qui garantit l'indépendance totale dans la détermination et la fixation du montant de l'indemnisation, et aussi que les actionnaires privés seront préalablement et justement indemnisés. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne.

M. Jean-Paul Dufrègne. Monsieur le ministre, cela fait deux fois que vous justifiez la durée de la privatisation par la durée des amortissements. Vous l'avez fait en citant l'exemple du terminal, qui s'amortira sur cinquante ans, et vous venez de préciser à M. de Courson que celle des pistes serait de soixante ans. Or en cas de retour des biens à l'État, outre l'indemnité dont vous venez de parler, le prix sera celui de la valeur nette comptable. Peu importe donc que le bien soit entièrement amorti ou pas : même s'il reste dix ans à amortir, ce ne sera pas un problème.

M. Bruno Le Maire, ministre. C'est pour l'investisseur, pas pour l'État, monsieur Dufrègne !

(L'amendement n° 554 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1276.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, cet amendement aborde une grave question car j'ai quelques doutes sur la conformité à la Constitution de l'inscription dans un texte de loi des modalités de calcul de l'indemnisation. En effet, je rappelle que le principe constitutionnel est « une juste et préalable indemnité » – ce que rappelle d'ailleurs l'étude d'impact –, et qu'il existe deux méthodes pour estimer la valeur d'un bien : la valeur patrimoniale et l'actualisation des bénéfices à venir – les *cash flows* futurs, pour être précis. Or on ne choisit dans le texte qu'une des deux méthodes alors

que les experts, eux, lorsqu'ils procèdent à l'évaluation de biens de tout ou partie d'une entreprise, utilisent toujours les deux, quitte à prendre la moyenne pondérée si leurs résultats sont convergents ou à trancher au terme d'une discussion s'ils divergent. Je ne comprends pas, monsieur le ministre, pourquoi vous avez choisi uniquement la méthode des *cash flows* actualisés.

M. Bertrand Pancher. M. de Courson a raison !

M. Charles de Courson. Je propose, à travers cet amendement, que les experts – dont vous avez rappelé le mode de désignation – puissent procéder à l'évaluation selon les usages. Ainsi, quand on désigne un expert pour évaluer un bien, on ne lui dit pas : « Vous devez me calculer la valeur du bien de telle façon et pas autrement. » Faisons confiance aux experts nommés par les trois titulaires des fonctions que vous avez mentionnées. On n'a pas à leur indiquer comment ils devront calculer. Cet amendement vise à sécuriser le dispositif.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Monsieur de Courson, la méthode qui a été choisie est celle qui a été jugée la plus pertinente par le Conseil d'État. L'indemnisation perçue doit être, vous l'avez vous-même rappelé après M. le ministre, « juste et préalable ». Le premier temps, c'est le préalable, c'est-à-dire qu'on verse une première indemnité au moment de l'expropriation, et le second temps, c'est celui de la justesse : on estime au mieux la valeur des biens, en l'occurrence ceux d'Aéroports de Paris, au bout de soixante-dix ans. Cette méthode doit être inscrite dans la loi parce qu'elle répond bien aux critères fixés dans le cadre d'une indemnisation pour expropriation. Avis défavorable sur votre amendement.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Il existe trois et non pas deux moyens de définir le montant de l'indemnisation. Le premier, celui qui a été retenu, ce sont les *cash flows* futurs – ce que l'entreprise dégagera comme bénéfices par la suite. Le deuxième, ce sont les comparables boursiers, mais comme il n'y en a pas en l'espèce, ce ne peut être une bonne méthode. Quant au troisième moyen, les dividendes futurs, il faut très honnêtement reconnaître que c'est pour le moins compliqué d'en prévoir le montant dans une perspective de soixante-dix années. C'est pourquoi nous avons choisi la méthode des *cash flows* futurs. Je conçois parfaitement les critiques, mais l'indemnisation est obligatoire et doit être juste et préalable, et notre méthode a été validée par le Conseil d'État, qui a reconnu que c'était, en l'espèce, la plus appropriée pour définir le montant de l'indemnisation. Nous l'écrivons noir sur blanc par souci, une fois encore, de transparence.

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

M. Charles de Courson. Monsieur le ministre, s'agissant de la deuxième méthode, vous auriez pu parfaitement procéder au calcul de la valeur actualisée de la partie aéroportuaire puisque les taxes y afférentes sont calculées en fonction d'un excédent permettant de financer les investissements – c'est la technique utilisée dans les contrats de régulation économique. Cela dit, je considère que ce n'est pas au Gouvernement de choisir la méthode ; c'est au groupe d'experts choisis par les trois titulaires de le faire. Ces experts pourront tout aussi bien calculer indirectement la valeur de ces biens en utilisant la valeur boursière.

M. Roland Lescure, rapporteur. Non, ce n'est pas la bonne manière de procéder !

M. Charles de Courson. Mais si, la valeur boursière vous donne la valeur globale, que vous réduisez ensuite de la partie qui n'est pas sous concession – par exemple la participation dans l'aéroport Atatürk d'Istanbul.

Il est possible, lorsqu'une entreprise est cotée, de procéder à un calcul indirect. Toutes ces approches permettent de cerner quelle pourrait être, *in fine*, la valeur de la concession.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Si, une fois encore, je comprends parfaitement votre raisonnement, monsieur de Courson, je souhaite apporter deux précisions. Premièrement, ce n'est pas l'État qui fixe les modalités de calcul de l'indemnisation : c'est vous. Le fait de l'inscrire dans la loi revêt une très grande importance puisque c'est aux parlementaires qu'il revient de voter les modalités de calcul de cette indemnisation juste et préalable. Il ne s'agit donc pas d'une décision cachée et prise par Bercy le soir au coin d'un bois. Cette solution me semble donc préférable en termes de transparence et de qualité démocratique du choix.

Deuxièmement, et pour votre bonne information, je vais vous lire l'avis du Conseil d'État – qui exige de toute façon que soient définies au préalable les modalités de calcul de cette indemnisation – sur la méthode retenue, qui est donc celle des *cash flows* actualisés : « Il s'agit d'une méthode classique d'évaluation des entreprises et il n'apparaît pas en l'espèce qu'on puisse lui opposer d'autres méthodes plus pertinentes. »

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

M. Roland Lescure, rapporteur. Je confirme tout d'abord que, dans ma vie précédente, c'est exactement selon ces méthodes que l'on valorisait les actifs longs comme le sont les actifs d'ADP. Si l'on s'appuyait sur la valeur boursière, le rapport coûts-bénéfice, le fameux PE – *price-earning ratio* – d'ADP s'élevait à 40 en 2016 et à 30 en 2017 – l'année n'étant pas terminée, celui de 2018 reste inconnu. Ces données sont donc très volatiles.

Nous nous efforçons d'évaluer au mieux la valeur d'un actif actualisée sur soixante-dix ans : la seule méthode qui ait du sens est celle que nous avons retenue, monsieur de Courson. Les autres permettent d'avoir une évolution à court terme, qui à mon sens ferait d'abord – et encore – du mal aux caisses de l'État.

M. Charles de Courson. Elles permettent de donner une fourchette !

M. Roland Lescure, rapporteur. Elles conduiraient à surévaluer la valeur des terrains. Voilà donc deux bonnes raisons, à mon sens, pour ne pas aller dans cette direction.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Sans rentrer dans ces considérations techniques, qui ont, je n'en disconviens pas, leur importance, plus nous discutons, plus j'ai le sentiment que cette affaire va nous coûter de l'argent – peut-être même beaucoup.

Cela me gêne un peu que nous ne disposions pas d'un ordre de grandeur concernant ce que l'indemnisation va nous coûter en définitive – y compris, d'ailleurs, parce que vous nous dites que vous escomptez ainsi approvisionner un fonds pour l'innovation.

Ma question demeure entière, de ce point de vue, d'autant que, si je comprends bien, une fois que nous nous serons engagés dans l'affaire et que le montant aura été fixé, si celui-ci nous semble de nature à nous faire renoncer à ce projet de concession, il sera trop tard. Je m'étonne qu'un dispositif ne nous permette pas, si jamais le montant s'avérait dissuasif, d'y revenir.

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous m'avez plu, tout à l'heure, puisque vous avez parlé d'expropriation. Je me suis alors demandé si cette méthode ne pourrait pas être appliquée à l'endroit des concessionnaires actuels d'autoroutes, lesquels, au regard des données dont nous disposons, ne s'en trouveraient absolument pas lésés.

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

M. Éric Woerth. Il s'agit d'un débat intéressant. Je pense que nous recherchons tous la meilleure des valorisations possible ainsi qu'une forme de transparence. À chacun son métier. En l'espèce, je ne suis pas sûr que ce soit celui du Conseil d'État.

M. Roland Lescure, rapporteur. C'était le mien !

M. Éric Woerth. Il peut, certes, évaluer l'environnement juridique de l'affaire, mais nous sommes en train de valoriser des biens : je ne crois que ce soit son métier. C'est plutôt celui de banques d'affaires, par exemple.

Je sais bien que cette méthode est plus coûteuse. Nous pourrions nous adresser à un panel de spécialistes de la valorisation – sous le contrôle du Conseil d'État, pour des raisons plutôt liées à l'arbitrage juridique – et éventuellement d'experts-comptables.

Soit dit en passant, il assez savoureux de constater que, tout en tuant quasiment les commissaires aux comptes avec le projet de loi PACTE, vous leur demandez d'intervenir dans cette valorisation. C'est très bien mais je ne suis pas sûr qu'ils soient très heureux du sort qui leur est fait.

En tous cas, il me semblerait à mon sens plus clair, plus logique et plus conforme à l'habitude de faire faire une telle évaluation par la place de Paris, c'est-à-dire par deux ou trois banquiers.

M. Roland Lescure, rapporteur. Ce sera fait !

M. Bruno Bonnell, vice-président de la commission spéciale. Évidemment !

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Je suis désolé de reprendre encore la parole, mais toutes ces questions sont parfaitement légitimes : je voudrais donc que le débat permette à tous les Français, par votre intermédiaire, d'éclaircir le choix que nous faisons, et ce jusque dans le moindre détail.

Ensuite, qu'il y ait des options politiques différentes, cela me paraît, je le répète, légitime et nécessaire au débat démocratique. S'agissant d'une opération de cette importance, il est très important d'éclairer l'ensemble des Français sur ses moindres détails.

En ce qui concerne la durée de la concession et le choix des soixante-dix ans, je réponds juste à la remarque faite précédemment que le choix est fait en fonction non pas de l'État, mais de l'intérêt pour l'investisseur à agir et à investir. Les investisseurs vont regarder quelle est la durée d'amortissement des différents investissements. Par exemple, ils constateront qu'ils seront obligés de réaliser un terminal 4 – parce que, de toute façon, l'État le leur imposera quoi qu'il arrive –, que celui-ci ne sera pas achevé avant au mieux vingt ans, et que son amortissement sera ensuite étalé sur cinquante ans – on arrive ainsi à soixante-dix ans.

Je rappelle que quasiment toutes les grandes infrastructures comparables – je pense au viaduc de Millau, au tunnel du Mont-Blanc et à celui de Fréjus – ont des durées de concession similaires, c'est-à-dire comprises entre soixante-dix et quatre-vingt-dix ans. Il s'agit donc d'une durée raisonnable pour une infrastructure de ce type.

Je réponds à M. Dharréville, ainsi qu'à M. Woerth, qui a fait une remarque quant au montant de l'indemnisation, que ce montant dépendra bien entendu de la valeur de l'actif au moment où nous le céderons.

Aujourd'hui, nous vous demandons l'autorisation de procéder à cette cession, afin d'aboutir à une quasi-concession et de remettre en cause le droit d'exploitation illimité des actionnaires privés. L'opération ne se fera cependant pas avant plusieurs mois mais, je l'espère, dans le courant de l'année 2019.

Je tiens également à apporter une précision : si j'en crois les analystes, le montant de l'indemnisation devrait être de quelques pourcents – pas plus – de la valeur de l'entreprise.

M. Charles de Courson. Eh oui !

(L'amendement n° 1276 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 2458.

Puis-je vous demander, mon cher collègue, de présenter conjointement l'amendement n° 2459 ?

M. Charles de Courson. Bien volontiers, monsieur le président : vous me le demandez si gentiment ! *(Sourires.)*

Il s'agit d'un deuxième sujet : quel taux d'actualisation allons-nous choisir ? C'est un vrai sujet, car lorsque vous actualisez à soixante-dix ans, cela ne représente plus rien ou presque. D'où la déclaration que M. le ministre vient de faire : la première indemnité sera « epsilon ». On actualise en effet les *cash flows* futurs de la soixante-dixième année jusqu'à l'infini. Autant vous dire qu'avec un taux moyen pondéré du capital qui, d'après ce que l'on m'a dit, serait de 5,40 %, la valeur tend vers zéro.

La question est donc : qui va fixer le taux moyen pondéré ? Dans l'amendement n° 1458, je propose que ce soit non pas le ministre – parce qu'on va lui dire que plus le taux est élevé, plus l'indemnité sera basse, et que plus le taux est faible, plus l'indemnité sera élevée – mais l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, l'ASI, qui fixe déjà le montant des redevances aéroportuaires. Pour ce faire, elle retient un coût actualisé. Une telle option protégerait donc le ministre.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Monsieur de Courson, si je comprends bien, vous avez un amendement principal et un amendement de repli. Vous souhaitez que l'ASI puisse fixer le coût moyen pondéré du capital au moment de la cession et du versement de l'indemnité à Aéroports de Paris.

Or les compétences de l'ASI comprennent notamment, en partenariat avec les compagnies aériennes, l'évaluation du coût moyen pondéré du capital, et donc le montant des redevances, dans le cadre de négociations du contrat de régulation économique, le CRE. Elle n'est pas compétente pour évaluer l'indemnité. Un tel travail d'évaluation reviendra à la Commission des participations et des transferts, qui est largement pourvue des compétences nécessaires pour ce faire, puisqu'elle le fait pour les autres sessions.

La commission vous demande donc, cher collègue, de retirer vos amendements. À défaut, elle y serait défavorable.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis que Mme la rapporteure thématique.

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

M. Charles de Courson. Madame la rapporteure thématique, il est écrit, à l'alinéa 7 du texte, que la valeur nette comptable est « actualisée au coût moyen pondéré du capital ». Je précise à l'intention de ceux de nos collègues qui ne sont pas spécialistes de ces questions que c'est très simple : on prend les capitaux propres, les dettes à moyen et long termes, et on calcule – ce qui n'est pas difficile – leur taux moyen pondéré. Un problème se pose pour le calcul du taux des capitaux propres : on prend alors le rendement, c'est-à-dire les bénéfices ramenés à cette somme, ce qui donne un taux qui vous permet de procéder au calcul du coût moyen pondéré par la part relative de fonds propres et de dettes à moyen et long termes – je m'excuse d'entrer ainsi dans les détails. Or dans le texte, on ne sait pas, monsieur le ministre, qui va fixer le taux moyen pondéré du capital.

Pourquoi ai-je proposé que l'ASI s'en charge ? Tout simplement parce que, pour fixer le montant des taxes aéroportuaires, elle dispose d'un compte d'exploitation et des fameux projets d'investissement, avec un taux de rendement à partir duquel on calcule le niveau des dites taxes. Par conséquent, l'ASI utilise déjà un tel taux.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Je vais essayer d'apporter à Charles de Courson les précisions nécessaires. Tout d'abord, l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, l'ASI, ne couvre, comme son nom l'indique bien, qu'une partie des activités d'ADP, en l'occurrence celle qui fait l'objet d'une redevance aéroportuaire. Vous laissez ainsi de côté ce qui représente, je le rappelle, les deux tiers des bénéfices d'Aéroports de Paris, à savoir les boutiques, les hôtels et les parkings. Or nous avons besoin d'une évaluation faite par une autorité couvrant l'intégralité des recettes d'ADP.

Cette autorité sera la commission *ad hoc* dont je vous ai parlé. Sur la base de son avis, l'État pourra fixer le montant de l'indemnité, mais c'est bien la commission qui définira les règles. Elle pourra, comme le souhaitait Eric Woerth, recevoir des conseils venus de tous les horizons. Une fois que l'État, sur la base de cet avis, aura fixé un montant d'indemnisation, celui-ci sera soumis, comme c'est la règle

en matière de privatisation, à un avis conforme d'une seconde commission. Voilà très précisément le processus qui sera retenu.

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

M. Charles de Courson. Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous reprendre. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Bruno Le Maire, ministre. J'aurais été déçu que vous ne le fassiez pas! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Ce n'est en effet pas le *cash flow* d'ADP qui va être actualisé, ce sont les flux de trésorerie disponibles pris après impôts générés par les biens mentionnés au deuxième alinéa, c'est-à-dire uniquement la partie des infrastructures aéroportuaires, pas le reste. Cela ne recouvre donc qu'une partie de ses biens, ce qui explique d'ailleurs qu'il va être extrêmement compliqué d'isoler le *cash flow* lié uniquement à la partie aéroportuaire de la partie liée aux activités commerciales.

M. Ugo Bernalicis. On est au conseil d'administration d'ADP, ou quoi? (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Les commerces sont donc exclus, de même que l'immobilier.

M. Bruno Le Maire, ministre. Mais non!

M. Charles de Courson. C'est ce que prévoit l'alinéa 6, monsieur le ministre: il renvoie au deuxième alinéa, lequel ne les visent pas, sauf erreur de ma part.

M. le président. La parole est à M. le ministre – pour faire jeu, set et match. (*Sourires.*)

M. Bruno Le Maire, ministre. Il n'y a ni échange, ni balle de set ou de match: il s'agit simplement d'informer les citoyens français. Le coût moyen pondéré du capital touche, par définition, l'intégralité du capital de l'entreprise, c'est-à-dire non seulement les activités aéroportuaires, mais également les boutiques, les hôtels et les parkings.

C'est pour cette raison que l'ASI ne peut pas être compétente en la matière, et qu'interviendront l'avis de la commission *ad hoc*, puis la fixation par l'État, sur cette base, du montant de l'indemnisation, montant qui devra ensuite être validé par un avis conforme de la Commission des participations et des transferts.

C'est donc un processus rigoureux, transparent, adopté par le législateur afin qu'il n'y ait aucune ambiguïté en la matière et qui, bien évidemment, préserve les intérêts de l'État.

(*Les amendements n° 2458 et 2459, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n°2362, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 2896.

La parole est à Mme Stéphanie Do, pour soutenir l'amendement.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à fixer un délai pour la délivrance des avis relatifs au décret précisant le montant forfaitaire et l'indemnité versée à la société Aéroports de Paris. Cela permettra, d'une part, de garantir un temps suffisant de réflexion pour les deux commissions, d'autre part, d'assurer l'efficacité du dispositif.

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir le sous-amendement n° 2896.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Nous proposons de fixer ce délai à quarante-cinq jours, plutôt qu'à deux mois.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Avis favorable sur le sous-amendement et l'amendement ainsi sous-amendé.

(*Le sous-amendement n° 2896 est adopté.*)

(*L'amendement n° 2362, sous-amendé, est adopté.*)

M. le président. Sur l'article 44, je suis 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. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n° 773.

M. Éric Woerth. Il s'agit d'ajouter deux parlementaires à la composition de la commission d'indemnisation. Tout à l'heure, un parallèle a été fait avec la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations: ce serait donc cohérent. Il serait bon que des parlementaires contribuent à l'évaluation – d'autant qu'il me semble que l'avis rendu devra être communiqué sans délai aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat. Quoi qu'il en soit, je crois que le Parlement doit jouer un rôle dans une opération de ce type.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis, comme vous le savez, monsieur Woerth, très attachée à la place que doit occuper le Parlement pour tout ce qui relève de la prise de décision, ainsi qu'à sa mission de contrôle – vous le vérifierez à l'article 55. Néanmoins, je pense que la commission *ad hoc* n'a pas vocation à être politique. L'objectif est qu'elle donne un avis éclairé à la Commission des participations et des transferts. Il est indiqué à l'alinéa 8 qu'elle est composée du Premier président de la Cour des comptes, du président de l'Autorité des marchés financiers et du président du Conseil supérieur de l'ordre des experts-comptables. Même si je ne mets pas en cause votre compétence en matière financière,...

M. Éric Woerth. Il ne s'agit pas de moi, madame la rapporteure!

Mme Marie Lebec, rapporteure. Mais vous êtes le président de la commission des finances. Nous pensons qu'il est préférable que la commission reste apolitique. Avis défavorable. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Roland Lescure, rapporteur. Bravo!

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. Petite précision: ce n'est pas le Premier président de la Cour des comptes qui sera membre de la commission *ad hoc*, c'est un membre de la Cour des comptes désigné par le Premier président. Même chose pour

l'Autorité des marchés financiers et pour le Conseil supérieur de l'ordre des experts-comptables : chacun des présidents désignera un membre de la commission.

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

M. Jean-Paul Dufrègne. Eh oui ! Vingt-six ans de métier ! (*Sourires.*)

(*L'amendement n° 773 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Nadia Hai, pour soutenir l'amendement n° 2551.

Mme Nadia Hai. Je défendrai par la même occasion l'amendement n° 2560, à l'article 49.

M. le président. Chère collègue, même avec beaucoup de mansuétude, je ne peux pas vous le permettre. On ne m'a pas encore doté de jumelles ! Restons-en à cet amendement, s'il vous plaît.

Mme Nadia Hai. Dans ce cas, je défendrai l'amendement n° 2560 ultérieurement.

Ces amendements ont été rédigés avec M. Romain Grau. Nous sommes tous deux commissaires aux finances et rapporteurs spéciaux sur les programmes budgétaires « Police nationale » et « Gendarmerie nationale ».

Ces amendements visent à impliquer le ministère de l'intérieur dans le contrôle des obligations légales et réglementaires et de la mission de service public de la société Aéroports de Paris.

M. Stéphane Peu. Voilà un amendement d'actualité !

Mme Nadia Hai. Il ne s'agit aucunement d'interférer dans la gouvernance d'ADP, mais, compte tenu de la relation complexe et déséquilibrée entre la police aux frontières et ADP, il importe que l'État continue de peser en vue d'améliorer les modalités de travail de la police aux frontières. Or il incombe à Aéroports de Paris de garantir un cadre favorable à la bonne exécution des missions régaliennes menées par la police aux frontières.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué tout à l'heure les parkings, mais on pourrait aussi parler des loyers, des lignes téléphoniques, des salles d'interrogatoire. Comment éviter d'éventuelles dérives de la part d'ADP ? Comment éviter que le budget, déjà très lourd, supporté par la police aux frontières ne s'alourdisse davantage ? Si nous adoptons ces amendements, nous nous assurerons que ces obligations seront respectées. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Défavorable. (*Murmures.*)

M. Erwan Balanant. Bonjour l'ambiance !

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Madame la députée, en cas de manquement particulièrement grave du concessionnaire à ses obligations légales et réglementaires, nous avons prévu qu'il puisse y avoir une déchéance du droit d'exploitation, ce qui est une des protections très fortes que nous apportons aux intérêts de l'État. Cette décision doit être validée par un arrêté du ministre de l'économie et des finances. Vous proposez que cet arrêté soit cosigné par le ministre de l'inté-

rieur. C'est ce qu'on appelle un amendement qui tombe à pic ! (*Rires.*) Étant donné les circonstances, vous comprendrez que je ne puisse donner qu'un avis défavorable sur votre amendement. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. L'amendement est-il maintenu, madame Hai ?

Mme Nadia Hai. Bien évidemment !

(*L'amendement n° 2551 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 552.

M. Stéphane Peu. Je suis député d'une circonscription de la Seine-Saint-Denis, un département particulièrement concerné par Aéroports de Paris, puisqu'entre Le Bourget, Roissy-Charles-de-Gaulle et la plateforme de correspondance aéroportuaire, ce sont plus de 100 000 emplois qui sont en jeu, si l'on compte les emplois induits. ADP est de très loin le premier employeur de ce département.

Or, comme j'en avais fait la remarque en commission, il n'est fait mention nulle part, dans le projet de privatisation d'Aéroports de Paris, de l'emploi et de sa pérennité, ni même de la question environnementale, alors que l'on connaît les conséquences du trafic aérien en la matière. À travers le présent amendement, nous souhaitons que l'État puisse mettre fin, intégralement ou partiellement, à la concession si le groupe Aéroports de Paris manquait aux objectifs en matière de préservation de l'emploi. Nous proposerons à l'article 45 que l'on fixe dans le cahier des charges des objectifs en matière de préservation de l'emploi.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Lors des auditions, nous avons évoqué ensemble la question des salariés ; nous avons apporté une première amélioration au texte en commission ; un amendement viendra préciser la question du statut. Il nous paraît toutefois quelque peu excessif de mettre un terme au contrat en cas de non-respect des engagements envers les salariés. Les sanctions qui sont d'ores et déjà prévues sont dissuasives : 2 % du chiffre d'affaires, cela représente plus de 75 millions d'euros. Une interruption du contrat nous paraît disproportionnée. Demande de retrait.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Je veux tout d'abord remercier M. Peu d'appeler notre attention sur la situation des salariés. Je le confirme, les activités liées aux principaux aéroports de Paris, Roissy-Charles-de-Gaulle, Orly, Le Bourget, représentent 122 000 emplois, dont 90 000 rien que pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. C'est une activité considérable pour la région Île-de-France et pour votre département.

Toutefois, la société ADP n'emploie directement que 6 400 personnes. Ma première préoccupation, en tant qu'actionnaire principal, est la sécurité des personnels d'ADP. La garantie que nous leur apportons, c'est que leur statut ne sera pas modifié. Je ne vous cache pas que cela a fait l'objet d'un vif débat, car une modification du statut des personnels aurait permis de donner plus de liberté aux futurs actionnaires, d'attirer les investisseurs et d'obtenir

une meilleure valorisation d'ADP. Nous avons décidé de ne pas le faire. C'est une protection importante que nous apportons à ces personnels.

(L'amendement n° 552 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 1997 et 553, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Clémentine Autain, pour soutenir l'amendement n° 1997.

Mme Clémentine Autain. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 553.

M. Hubert Wulfranc. Il s'inscrit dans la même logique que l'amendement n° 552. Nous souhaitons appeler l'attention de l'Assemblée sur les questions liées à l'environnement, préoccupation majeure de nos concitoyens. Le présent amendement tend à mettre fin, intégralement ou partiellement, à la concession en cas d'atteinte patente à l'environnement. Si nous avons pris connaissance du montant de la sanction applicable en cas de manquement, laquelle s'élève à 2 % du chiffre d'affaires, nous savons tous ici que les enjeux environnementaux liés aux transports vont s'amplifier. De nombreuses études récentes montrent les incidences majeures, dans un rayon de plusieurs kilomètres, du trafic des aéroports que vous avez cités. C'est pourquoi nous proposons d'ajouter, parmi les motifs de rupture partielle ou intégrale de la concession, le cas de manquement majeur à la protection de l'environnement.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Vous avez raison, monsieur Wulfranc : il importe que nous intégrions la question environnementale dans le cahier des charges d'Aéroports de Paris. Toutefois, je rappelle qu'en commission, nous avons adopté un amendement visant à ce que les associations environnementales soient associées au comité des parties prenantes, afin qu'elles puissent participer à la consultation et à la concertation.

Quant à la notion d'« intérêt général écologique », telle qu'elle figure dans l'amendement n° 1997, elle me paraît trop vague. Vous évoquez l'intensification du trafic aérien ; c'est juste, mais je ne pense pas que l'on puisse faire reposer l'entière responsabilité de cette intensification sur ADP.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable sur les deux amendements.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. J'ajouterai deux éléments d'information sur ce sujet, bien entendu vital pour les aéroports. Tout d'abord, la commission consultative de l'environnement restera, dans le cadre de la cession d'actifs, consultée sur tout nouvel aménagement et ses conséquences sur l'environnement, s'agissant en particulier du bruit – puisque c'est là la première nuisance des aéroports.

Cette commission consultative peut, je le rappelle, saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, laquelle est habilitée à prononcer des sanctions. Cela a porté ses fruits puisque, à ma connaissance, la procédure de descente

continue des vols de nuit à Roissy, entre minuit et cinq heures trente du matin, a été définie à la suite de la saisine de cette autorité en 2016.

Par ailleurs, le cahier des charges, dont je rappelle qu'il vous sera transmis, prévoit que la future société devra tenir compte de l'impact environnemental de ses investissements.

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je soutiens les deux amendements en discussion, pour une raison évidente : les comités des parties prenantes ne sont pas à la hauteur. Vous invoquez, madame Lebec, l'absence de responsabilité de la société Aéroports de Paris, même privatisée demain, quant à l'intensification du trafic aérien ; mais je pourrais vous rétorquer que sa rentabilité même dépendra de l'intensification de ce trafic.

M. Loïc Prud'homme. Évidemment !

M. Dominique Potier. Or, même si celui-ci ne représente que 2 % des émissions de gaz à effet de serre, il croît de façon exponentielle, et les bénéfices technologiques sont gommés par son augmentation en volume. C'est donc un sujet majeur, et pour l'appréhender, il est bon de nous projeter soixante-dix ans en arrière. Imaginons qu'en 1948, une concession de soixante-dix ans ait été attribuée à une infrastructure française, quelle qu'elle soit. C'était alors le début du plan Marshall, et nous étions deux ans avant la déclaration Schuman. Les gaz à effet de serre, le réchauffement climatique n'étaient alors une préoccupation pour personne en France.

La question posée ici est pour ainsi dire celle d'une clause de revoyure sur un impératif écologique. Était-on capable, en 1948, d'imaginer l'incidence du développement industriel sur l'anthropocène et les risques encourus par notre planète, devenus le sujet politique majeur ? Nous porterions donc une responsabilité historique si nous n'adoptons pas ces amendements, ou plutôt nous serions irresponsables, car aucun comité des parties prenantes – sur le bruit, les oiseaux ou tout autre sujet de ce genre –, je le répète, ne sera à la hauteur du défi qui nous est posé.

Je profite de cette intervention pour réitérer une question à laquelle M. le ministre, tout à l'heure, n'a pas répondu. En comptabilité maastrichtienne, les liquidités obtenues par la vente d'un actif représentent un désendettement ; mais en comptabilité analytique, celle qu'on applique à la gestion d'un patrimoine en « bon père de famille », vendre sa maison pour rembourser un crédit *revolving* ne signifie pas forcément s'enrichir, surtout si ladite maison rapporte un loyer rentable ou si sa possession vient en déduction d'un loyer que l'on aurait eu à payer.

M. Ugo Bernalicis. Tout à fait ! Très bien !

M. Dominique Potier. La comptabilité nationale contient-elle une rubrique dans laquelle la perte d'un actif est comptabilisée pour notre pays, même si cela n'entre pas dans les critères de la comptabilité maastrichtienne qui sont le lot commun des pays européens ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FL.*)

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Oui, monsieur Potier, la cession figure dans la comptabilité générale de l'État. Mais vous avez raison, en comptabilité maastrichtienne, elle repré-

sente de la dette en moins – raison pour laquelle, d’ailleurs, l’opération dont nous parlons est réputée participer au désendettement.

M. Boris Vallaud. Voilà qui n’est pas grand-chose !

M. Ugo Bernalicis. Donc M. Potier avait raison !

(Les amendements n^{os} 1997 et 553, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l’amendement n^o 1277.

M. Charles de Courson. Le projet de loi définit les cas de rupture du contrat si le cahier des charges n’est pas respecté. Dans cette hypothèse, l’État peut reprendre par anticipation l’ensemble des infrastructures. Une indemnité est alors prévue, qui correspond à « la valeur nette comptable » dans les écritures du concessionnaire.

J’ai quelque doute sur la constitutionnalité d’une telle mesure, monsieur le ministre, puisque le régime d’indemnisation devrait plutôt renvoyer au droit commun. Faire référence à la valeur nette comptable me paraît dangereux, car cela pourrait être considéré comme une quasi-expropriation par anticipation, auquel cas elle doit être juste. Ce n’est pas le cas ici, puisque la valeur des biens ne se confond pas avec la valeur nette comptable.

Il s’agit donc d’un amendement de protection, en somme.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il faudrait préciser ce que vous entendez par « droit commun » en l’espèce, monsieur de Courson, puisqu’il n’existe pas de cas similaire.

Si on laisse cette question même de côté, il est normal qu’Aéroports de Paris perçoive, dans l’hypothèse où nous sommes, une indemnité correspondant à la valeur nette de ses biens. C’est ce qui est de toute façon prévu au terme des soixante-dix ans de la concession.

Enfin, plus la loi est précise, moins on s’expose à des risques de contentieux. Il nous paraît donc important d’apporter les précisions visées.

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. Le droit commun est celui qui s’applique, en matière d’indemnisation, aux ruptures de concession. De fait, nous parlons bien ici d’une concession, puisque l’État rachètera des infrastructures avant de les concéder. La référence au « droit commun » est donc tout à fait compréhensible : elle vise toute la jurisprudence applicable en l’espèce.

Fixer dans la loi le montant de l’indemnité en se référant à la valeur nette comptable me paraît risqué, je le répète.

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Nous avons déjà eu ce débat au cours d’un dîner au huitième étage, monsieur de Courson. *(Sourires.)*

M. Jean-Paul Dufrègne. Qui a payé ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. L’opération ici visée n’est pas une concession ; elle renvoie à une organisation *sui generis*. Le droit commun ne peut donc s’y appliquer. La concession interviendra dans soixante-dix ans mais, à ce stade, il s’agit d’une organisation *ad hoc*.

(L’amendement n^o 1277 n’est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l’amendement n^o 982.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Amendement de précision juridique.

(L’amendement n^o 982, accepté par le Gouvernement, est 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	112
Nombre de suffrages exprimés	108
Majorité absolue	55
Pour l’adoption	79
contre	29

(L’article 44, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

Article 45

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 735, 774 et 1853, tendant à la suppression de l’article 45.

La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l’amendement n^o 735.

M. Dominique Potier. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir l’amendement n^o 774.

M. Daniel Fasquelle. Défendu également.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Masson, pour soutenir l’amendement n^o 1853.

M. Jean-Louis Masson. Défendu.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Comme sur l’article 44, je suis défavorable à ces amendements de suppression, pour la simple raison que l’article 45 vise à préciser le cahier des charges.

Le fait de détailler le cahier des charges dans la loi apporte une sécurité supplémentaire. On a beaucoup évoqué, lors de la discussion générale, la nécessité d’instaurer une régulation adéquate et appropriée pour protéger cet actif stratégique qu’est ADP. Les dispositions de l’article nous semblent tout à fait pertinentes de ce point de vue.

Cet article définit notamment le niveau de performances à atteindre, les futurs investissements imposés à Aéroports de Paris ou l'accord de l'État pour toute opération de cession.

Par ailleurs, grâce au travail conjoint des groupes en commission, le cahier des charges a été renforcé, puisqu'il prend désormais en compte les questions d'environnement, l'association des parties prenantes, la protection des aéroclubs ou l'évaluation de la concession à mi-durée. Tout cela serait perdu avec la suppression de l'article.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Défavorable. L'article 45 est essentiel puisqu'il fixe les garanties de contrôle par l'État de la future société ADP, sous la forme de la concession. Je le répète devant la représentation nationale : les garanties prévues par le cahier des charges sont plus fortes que celles qui existent dans la structure actuelle. En effet, si l'État possède 50,6 % des parts, contre 49,4 % pour les acteurs privés, ces derniers disposent aujourd'hui d'un droit d'exploitation illimité dans le temps.

Aux termes de ce cahier des charges, en l'absence d'accord entre ADP et l'État sur les redevances, ce dernier disposera du pouvoir de décision : c'est lui qui fixera les orientations s'agissant du développement des aérodromes, et qui imposera les investissements nécessaires au bon fonctionnement du service public aéroportuaire. Si nous estimons que la future société ADP n'engage pas ces investissements, l'État pourra donc l'y contraindre, ce qui n'est pas le cas actuellement.

L'État pourra aussi fixer le niveau de performances à atteindre en termes de service public aéroportuaire. Si nous estimons que les diligences nécessaires ne sont pas remplies, nous pourrions donc les imposer.

Enfin, je le répète de la façon la plus claire possible, l'État fixera le montant des redevances tous les cinq ans, *via* l'accord de régulation. Soit ADP et l'État tombent d'accord sur ce montant, soit nous l'estimons excessif, auquel cas c'est à l'État qu'il incombera de le fixer : c'est la différence majeure avec la privatisation des autoroutes, pour laquelle, par définition, aucune révision régulière des tarifs, en l'espèce tous les cinq ans, n'était prévue.

Au titre du cahier des charges, l'État disposera également d'un pouvoir d'autorisation. Pour répondre à la question posée par Éric Woerth lors de la discussion générale, c'est l'État qui autorisera – ou non – les changements de contrôle. Si l'actionnaire veut, à un moment donné, changer de contrôle et remettre sa participation en jeu, c'est à l'État qu'il reviendra d'en décider : cela évitera l'entrée d'investisseurs indésirables au capital d'ADP.

C'est l'État encore qui autorisera les opérations d'investissement dépassant un certain seuil de superficie ou de montant. C'est lui qui autorisera les cessions et les constitutions de sûretés.

Enfin, troisième pouvoir que lui confère le cahier des charges, l'État disposera d'un pouvoir de contrôle puisqu'un commissaire du Gouvernement siègera au conseil d'administration. C'est lui qui donnera son agrément au dirigeant opérationnel en charge de toutes les fonctions relatives à l'exploitation des plateformes, à la sécurité et à la sûreté. J'insiste sur ce point car la signifie que, en plus des missions régaliennes toujours assurées par la police nationale, la gendarmerie et les douanes sur les sites d'Aéroports de Paris, l'État disposera, sur tous les dispositifs

de sécurité mis en œuvre par cette société, de possibilités d'agrément et de contrôle. À tout cela s'ajoute, enfin, la garantie du contrôle par la Cour des comptes.

Tels sont les éléments clés du cahier des charges, dont je vous confirme qu'il sera transmis à la représentation nationale aussitôt sa rédaction achevée.

(Les amendements identiques n^{os} 735, 774 et 1853 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n^o 555.

M. Pierre Dharréville. Cet amendement tend à soumettre la conception du cahier des charges à un avis conforme du comité d'entreprise. Nous pensons en effet nécessaire que les institutions représentatives du personnel soient pleinement associées à cette rédaction, et par conséquent à ce qui s'ensuivra.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Défavorable.

Le cahier des charges est rédigé par l'État et par lui seul : il n'est pas négocié avec Aéroports de Paris. Si tel était le cas, le pouvoir régulateur de l'État en serait affaibli.

En revanche, le Gouvernement s'est engagé en commission à tenir l'entreprise et ses salariés informés de l'avancement de ses décisions relatives au cahier des charges.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis, pour les mêmes raisons.

Si nous voulons un cahier des charges véritablement contraignant pour la société, mieux vaut ne pas associer celle-ci à sa rédaction. Voilà pourquoi nous proposons que le cahier des charges soit rédigé par l'État, transmis aux représentants que vous êtes, et que nous lui donnions toute la solidité possible.

Cela dit, je confirme ce que Mme la rapporteure thématique vient d'indiquer à M. Dharréville, dont le souci est parfaitement légitime : nous avons demandé au président d'ADP d'informer les salariés de nos travaux sur le cahier des charges ; ils disposeront des premières indications que j'ai données ce soir et seront associés à la version finale. Certes, ils ne participeront pas formellement à sa rédaction mais, je le répète, ils seront tenus informés.

(L'amendement n^o 555 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Guévenoux, pour soutenir l'amendement n^o 2367.

Mme Marie Guévenoux. Si vous me le permettez, monsieur le président, je défendrai par la même occasion les amendements n^{os} 2368, 2369, 2372 et 2373, déposés par les mêmes auteurs dans le même objectif.

Ces amendements traitent de la question environnementale et des nuisances sonores que subissent nos concitoyens vivant dans les territoires où sont implantés les aéroports et dans leurs environs. Éluë d'une circonscription voisine de l'aéroport d'Orly, je les ai cosignés avec plusieurs de mes

collègues également élus des territoires d'Orly et de Roissy, dont Laurent Saint-Martin, afin que ces nuisances soient davantage prises en considération dans le texte.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre: le Gouvernement veut un État qui soit plus stratège dans ses investissements sans renoncer à son rôle de régulateur, notamment en matière environnementale. Ainsi, grâce aux travaux de la commission – je salue ici le travail de la rapporteure thématique Marie Lebec – et à votre soutien, ADP exercera ses missions en tenant compte des effets de ses activités sur l'environnement, selon des modalités définies dans le cahier des charges. Je vous en remercie: cela témoigne de l'attachement de la majorité et du Gouvernement à un cahier des charges donnant plus de place à la question environnementale et à sa portée pour les riverains.

Mes collègues élus des territoires de Roissy et d'Orly et moi-même souhaitons toutefois aller plus loin ou préciser certaines dispositions.

Aux termes de l'amendement n° 2367, les prescriptions environnementales seraient mises en œuvre par arrêté ministériel, afin de fonder le recours à une sanction, d'une part, et, d'autre part, d'exclure que cette mise en œuvre puisse donner lieu à une compensation. Nous éviterions ainsi que les dépenses afférentes ne se reportent sur les compagnies, donc sur les passagers.

Nous proposons, à travers l'amendement n° 2368, que le cahier des charges intègre les prescriptions environnementales dans l'aéroport et autour, c'est-à-dire l'impact total induit par la présence de l'aéroport, y compris les nuisances découlant des activités environnantes – autoroutes, voies ferrées, entreprises de fret, etc.

L'amendement n° 2369 vise à ce que, lors de la création du comité des parties prenantes, soient respectées les compétences des actuelles commissions consultatives de l'environnement des aéroports, c'est-à-dire à ce que le comité ne se substitue pas à elles. J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, que ce point était d'ores et déjà acquis.

L'amendement n° 2372 tend à garantir l'adéquation du cahier des charges aux objectifs fixés en matière d'environnement.

M. Stéphane Peu. Monsieur le président, si on se met à défendre plusieurs amendements à la fois, plus personne n'y comprend rien!

Mme Marie Guévenoux. En outre, le cahier des charges devra tenir compte de l'évolution de la technologie dans ce domaine.

L'amendement modifie également la fréquence d'évaluation du dispositif – tous les dix ans, au lieu de tous les trente-cinq ans comme le prévoit actuellement le texte.

Enfin, l'amendement n° 2373...

M. Stéphane Peu. Ce ne sont pas des méthodes de travail!

Mme Marie Guévenoux...tend à instaurer un mécanisme de rachat par les aéroports des immeubles situés en zone I du plan de gêne sonore. La situation ne peut plus durer pour ceux qui habitent dans ces zones à forte nuisance: il y va de la santé de nos concitoyens.

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

M. Stéphane Peu. Même la rapporteure est paumée! (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Erwan Balanant. Ah, c'est élégant!

Mme Marie Lebec, rapporteure. En ce qui concerne le premier amendement, s'agissant des nuisances sonores, ADP restera soumis aux réglementations actuellement en vigueur. Les investissements visés peuvent être pris en compte dans le calcul du coût moyen pondéré du capital, mais cela ne change rien aux règles applicables aujourd'hui.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Défavorable.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, madame Guévenoux?

Mme Marie Guévenoux. Oui, monsieur le président.

M. Stéphane Peu. De quel amendement parle-t-on? Du quatrième, du cinquième?

M. le président. Merci de votre aide, monsieur Peu...

(*L'amendement n° 2367 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Nadia Hai, pour soutenir l'amendement n° 2555.

Mme Nadia Hai. Il s'agit à nouveau de la police aux frontières.

Monsieur le ministre, si vous ne souhaitez pas impliquer le ministère de l'intérieur dans le contrôle des obligations légales et réglementaires...

M. Bruno Le Maire, ministre. Je n'ai pas dit cela! (*Sourires.*)

M. Ugo Bernalicis. Gérard, reviens!

Mme Nadia Hai...j'espère que vous accepterez au moins de l'associer au choix du commissaire du Gouvernement au sein du conseil d'administration d'ADP. C'est l'objet de mon amendement.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je demande le retrait de l'amendement. Il n'y a aucune raison pour que le commissaire du Gouvernement au sein du conseil d'administration d'ADP soit choisi par le ministère de l'intérieur. En toute logique, le représentant du Gouvernement au conseil d'administration défendra les intérêts du Gouvernement dans son ensemble.

M. le président. En ce moment, il est plus prudent de parler de « ministère » que de « ministre »...

M. Ugo Bernalicis. Envoyons le Premier ministre au conseil d'administration d'ADP, ce sera plus simple!

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Défavorable.

(*L'amendement n° 2555, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 556.

M. Stéphane Peu. Je vais présenter les choses dans l'ordre (« Ah ! » sur les bancs du groupe LaREM), car nous aimons bien l'ordre, nous ! (Sourires.)

Vous savez qu'aujourd'hui, le conseil d'administration d'ADP compte six représentants des salariés. Vous savez sûrement aussi que les représentants des salariés s'inquiètent de leur représentation future au sein d'ADP. On peut toujours leur répondre en invoquant un état d'esprit, une volonté, assurer que ce sera dit ; mais rien ne vaut la loi et la règle.

Pour cette raison, aux termes de l'amendement n° 556, il ne pourra y avoir moins de six représentants des salariés au sein du conseil d'administration de la future société ADP.

Je ne m'attarde pas sur l'importance du fait d'associer les salariés à la marche d'une entreprise ; j'espère que ce point est ici acquis, à défaut d'être admis. Je le répète, il ne nous semble pas moins essentiel de l'inscrire dans la loi et, ainsi, de rassurer les salariés. (Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes GDR et FI.)

Mme Clémentine Autain. Bravo !

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Comme législateur, je ne nierai pas l'importance de la loi : sur ce point, nous nous retrouvons, monsieur Peu.

Toutefois, après sa privatisation, ADP sera une entreprise de droit commun, dont le conseil d'administration comptera donc trois à dix-huit membres. Y imposer la présence de six administrateurs salariés reviendrait à y donner une place disproportionnée aux salariés.

Mme Clémentine Autain. Est-ce une blague ?

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

M. Bruno Le Maire, ministre. M. Peu le sait parfaitement, les entreprises publiques font l'objet de dispositions spécifiques, prévues par la loi de 1983, selon lesquelles le nombre de salariés membres du conseil d'administration y est plus élevé que dans les autres entreprises.

M. Pierre Dharréville. Très bonne disposition !

M. Bruno Le Maire, ministre. Soyons transparents : il n'y aura donc pas le même nombre d'administrateurs salariés au conseil d'administration d'ADP avant et après l'opération ; ce serait vous mentir que de dire le contraire.

En revanche, il existe en la matière des règles fixées par le code du commerce, et je rappelle que la représentation des salariés dans les conseils d'administration des grandes entreprises va être modifiée par la loi PACTE, dans quelques heures, je l'espère. Mais, en tout état de cause, les salariés seront moins nombreux qu'avant au sein du conseil d'administration d'ADP.

La protection que nous accordons aux salariés d'ADP réside dans le fait qu'ils conserveront leur statut. S'agissant de l'opération elle-même, j'ai demandé au directeur général d'ADP de les associer à chacune de ses étapes, afin qu'ils soient informés. Leur statut est garanti et ils auront accès, comme je l'ai indiqué, au cahier des charges qui renforce les garanties de l'État touchant ADP.

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

M. Stéphane Peu. J'entends bien les arguments invoqués ; ils ne m'étonnent pas. Nul ici n'ignore la différence entre entreprises publiques et privées s'agissant de la représentation des salariés. Cela dit, nous pouvons, si nous le voulons, si nous le décidons, garantir par la loi aux salariés le maintien d'une représentation au moins équivalente à celle qui existe aujourd'hui, en dépit de la privatisation. Il ne dépend que de nous de le faire.

M. Jean-Paul Dufrègne. Tout à fait !

M. Boris Vallaud. Absolument !

M. Stéphane Peu. Pourquoi, au prétexte que la représentation des salariés au sein du conseil d'administration diffère selon que l'entreprise est publique ou privée, ne pourrions-nous pas garantir au moins, au moment de privatiser ADP, le maintien de la représentation salariale actuelle au sein de son conseil d'administration ?

Tel est le sens de notre amendement. Il est simple, et son adoption aurait l'avantage de rassurer un peu les salariés quant à l'avenir de l'entreprise, qui les inquiète beaucoup.

M. Jean-Paul Dufrègne. Il a raison ! Il faut adopter cet amendement.

M. Pierre Dharréville. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain.

Mme Clémentine Autain. Une remarque générale, d'abord. Notre débat est ubuesque. Je n'ai toujours pas compris quelle amélioration allait être apportée aux salariés et au service rendu au public. Quel est au juste l'apport de l'opération, à part faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État, alors qu'il existe pour cela bien d'autres moyens qui ne risqueraient pas de déstabiliser ADP ? (Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)

Mme Nadia Hai. Et le fonds d'innovation ? Il faut lire le projet de loi !

Mme Clémentine Autain. Bien sûr, vous invoquerez le fonds d'innovation. Mais vous rendez-vous compte que, depuis tout à l'heure, on cherche des siouxeries pour garder un tant soit peu de maîtrise sur une entreprise qui fonctionne souvent très bien ? Ce n'est pas toujours le cas, je vous l'accorde, et des améliorations sont possibles ; mais ADP n'est pas une entreprise qui va mal : au contraire, elle dégage des bénéfices élevés. Pourtant, on est en train de la déstabiliser et de compromettre les possibilités de maîtrise par l'État des enjeux fondamentaux que sont la sécurité, l'environnement et le bien-être des salariés.

M. Ugo Bernalicis. Très bien !

Mme Clémentine Autain. Ici, nous vous demandons le minimum syndical : quelques garanties pour les salariés qui – je peux vous l'assurer pour les avoir longuement rencontrés – sont extrêmement inquiets.

Pourquoi le sont-ils, monsieur Le Maire ? Parce qu'en 2005, quand on a commencé à ouvrir le capital d'ADP, on leur a assuré que, bien sûr, il n'y aurait jamais de privatisation. C'est chaque fois le même cirque ! Maintenant, on privatise, et on leur dit : « Ne vous inquiétez pas, il y a des garanties » – des garanties qui, par la suite, vont être progressivement laminées, parce que les appétits et les intérêts du secteur privé contredisent les intérêts des salariés et du service au public, donc du bien commun.

D'où notre demande, d'où l'amendement de Stéphane Peu, sur lequel je tiens à insister. Vous l'avez dit, madame la rapporteure thématique : la loi dispose que le nombre de membres du conseil d'administration peut varier de trois à dix-huit. Qu'est-ce qui nous empêche d'inscrire dans le marbre que les représentants des salariés au conseil d'administration d'ADP seront au moins six ? Peut-on au moins faire ce geste, ne serait-ce que pour apaiser les salariés, qui ne comprennent pas le sens de votre décision ? De fait, rien ne peut l'expliquer sinon votre volonté dogmatique de remplir les caisses de l'État parce que vous avez donné beaucoup aux plus riches.

M. Ugo Bernalicis. Très bien !

M. Jean-Paul Dufrègne. C'est le bon sens !

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

M. Boris Vallaud. Je soutiens l'amendement.

Monsieur le ministre, vous avez fait allusion à l'augmentation imminente du nombre d'administrateurs salariés dans les entreprises privées. Nous serons défavorables à la modestie de cette proposition.

Nous avons déposé d'autres amendements qui visent à ce que les conseils d'administration des très grandes entreprises – celles de plus de 5 000 salariés – comptent jusqu'à 50 % d'administrateurs salariés dans leur conseil d'administration.

M. Ugo Bernalicis. Comme en Allemagne !

M. Boris Vallaud. Il s'agit notamment de favoriser les stratégies industrielles par rapport aux stratégies actionnariales, de desserrer l'étau dans lequel les actionnaires qui réclament des dividendes tiennent le chef d'entreprise, et de préférer le long terme au court-termisme de marché.

Pour toutes ces raisons, et parce que nous parlons d'un service public national, il nous paraît sain d'inscrire dans la loi que six administrateurs salariés siègent au conseil d'administration de la future structure.

Cela me paraît d'autant plus nécessaire que je ne n'ai pas bien compris ce qu'était le périmètre du « service public aéroportuaire ». J'ai bien vu quels étaient les garde-fous que vous prétendez mettre en place, mais les boutiques, les restaurants, l'immobilier, les investissements à l'étranger pourront-ils faire l'objet d'une régulation par l'État ? Je prétends que non, et qu'un investissement hasardeux dans un aéroport étranger pourrait conduire la future entreprise à ne pas être en situation de réaliser les investissements en faveur de ces « services publics aéroportuaires » que vous dites vouloir réguler.

M. Stéphane Peu. Très bien !

M. Pierre Dharréville. Très juste !

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Madame Autain, je prétends que l'opération que nous proposons permettra une très importante amélioration de la situation d'ADP. Vous pouvez toujours reprendre la rhétorique des « riches » ; je ne suis pas sûr qu'elle convaincra grand monde. Ce n'est absolument pas le sujet : nous réfléchissons aujourd'hui à ce qu'ADP va devenir.

S'agissant de l'environnement, je rappelle qu'ADP n'est pas aujourd'hui totalement compétent – nous en avons parlé pendant plus d'une heure. Les commissions spécialisées font un très bon travail. Il y aura toujours la possibilité de recours puis de sanctions. Nous avons décidé d'ajouter cette question au cahier des charges où elle ne figurait pas. Il s'agit d'une amélioration à laquelle vous devriez être sensible : le respect de l'environnement, y compris la question des nuisances sonores, sera inscrit dans le cahier des charges d'ADP.

M. Hervé Saulignac. C'est la moindre des choses !

M. Bruno Le Maire, ministre. J'estime que cette opération doit permettre d'améliorer la qualité de service d'ADP. L'entreprise est très bien gérée, et elle dégage des profits, c'est vrai, mais lorsque vous regardez les classements internationaux, aujourd'hui, ADP n'est pas au niveau des meilleurs aéroports européens. C'est un fait.

M. Roland Lescure, rapporteur. Nous sommes trente-septième !

M. Bruno Le Maire, ministre. On peut toujours essayer de faire mieux. C'est ce que nous voulons, au nom de l'intérêt général, et non, comme vous le prétendez en permanence, dans l'intérêt des riches.

M. Ugo Bernalicis. Faire mieux, pour vous, c'est faire plus de fric ! C'est ça votre boussole !

M. Bruno Le Maire, ministre. Plus de capital, c'est plus d'investissements pour Aéroports de Paris, c'est la possibilité de construire de nouveaux terminaux, de nouvelles pistes, et d'ouvrir de nouveaux horizons à l'entreprise.

Les salariés vont être associés au capital, vous devriez y être sensibles. N'est-ce pas l'intérêt des salariés d'être associés au capital d'ADP ? Moi, je le crois.

M. Ugo Bernalicis. Pas nécessairement : si l'entreprise se casse la figure...

M. Bruno Le Maire, ministre. C'est une vraie différence entre nous : je pense peut-être plus aux salariés de manière très concrète que vous ne le faites de manière idéologique.

M. Ugo Bernalicis. Vous transformeriez ADP en SCOP si vous étiez convaincu de ce que vous dites !

M. Bruno Le Maire, ministre. La vente d'actions aux salariés leur permettra d'être propriétaires de leur actif. Si l'actif réussit, ils obtiendront tout simplement la rémunération juste de leur travail et de leur engagement pour l'entreprise.

Monsieur Vallaud, ce que vous disiez est vrai : le périmètre strict du service public se limite aux activités aéroportuaires en France. Tout ce qui concerne les commerces ou le développement international n'y figure pas, mais je rappelle que le cahier des charges prévoit que l'État garde la possibilité de vérifier à tout moment la situation financière de l'entreprise.

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

M. Daniel Fasquelle. Au sujet du classement des aéroports, qui a été cité à plusieurs reprises, je vous fais remarquer, monsieur le ministre, que Roissy-Charles-de-Gaulle, aéroport public, est à la trente-septième place, alors que l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, qui a été privatisé, est à la quatre-vingt-dix-huitième place. S'il suffisait de privatiser un

aéroport pour qu'il remonte dans les classements, cela se saurait! (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SOC et FI.*)

(*L'amendement n° 556 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 557 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 2911 rectifié.

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

M. Stéphane Peu. Aujourd'hui, parce que nous héritons d'une situation qui remonte à plusieurs décennies et qui ne correspond plus du tout à l'organisation territoriale de la région Île-de-France, les villes d'Orly et de Paris sont associées aux travaux du conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Ce legs de l'histoire n'est pas du tout en phase avec la réalité. Je ne vais pas faire la liste des divers impacts que les aéroports gérés par ADP ont sur les territoires, les communes, les infrastructures, et sur les populations qui vivent alentours. En revanche, nous proposons que l'ensemble des départements d'Île-de-France et la région puissent participer au conseil d'administration d'ADP en tant que personnes morales associées.

La question de l'actionnariat des collectivités territoriales se pose également, et nous y viendrons dans la suite de nos débats, mais il s'agit d'un autre sujet. Sans qu'ils soient nécessairement actionnaires, la région et les départements d'Île-de-France doivent pouvoir être associés aux travaux du conseil d'administration. L'impact de l'activité d'Aéroports de Paris sur le territoire est tellement énorme, à tout point de vue, que cela nous paraît absolument nécessaire.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Thiériot, pour soutenir le sous-amendement n° 2911 rectifié.

M. Jean-Louis Thiériot. Je rassure immédiatement M. le ministre : si nous sous-amendons l'amendement de M. Peu, ce n'est pas que nous nous soyons convertis aux vertus du collectivisme.

J'aurais été assez enclin à partager certains des principes que vous évoquiez, car ce n'est pas le rôle de l'État de vendre des cravates, des parfums ou des savonnettes. Le sujet devient cependant compliqué lorsqu'on considère les emprises foncières et immobilières d'Aéroports de Paris dont le patrimoine compte, de mémoire, 6 600 hectares – une grande partie se trouve en Seine-et-Marne, le département que j'ai eu l'honneur de présider.

Monsieur le ministre, vous vous rappelez d'une réunion à Bercy durant laquelle de nombreux élus des collectivités locales d'Île-de-France vous ont fait part de leur préoccupation et de leur inquiétude parce qu'ils n'étaient pas associés au conseil d'administration d'ADP. Je ne citerai pas toutes les conséquences que l'évolution d'Aéroports de Paris peut avoir pour nos territoires, que ce soit en matière d'emploi, de formation, ou encore de routes. Toutes les collectivités locales doivent pouvoir faire entendre leur voix d'une manière ou d'une autre.

Nous avons bien compris que l'État entendait garder la main et continuer à jouer un rôle : c'est bien. Mais il n'y a pas que l'État ; il y a les territoires et les collectivités territoriales. C'est la raison pour laquelle nous proposons que les communes et les établissements publics de coopération inter-

communale limitrophes, les départements franciliens et la région soient associés au fonctionnement d'Aéroports de Paris une fois concédé.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et le sous-amendement ?

Mme Marie Lebec, rapporteure. La commission spéciale a introduit dans le projet de loi un comité des parties prenantes, à vocation consultative, afin que les collectivités territoriales qui le souhaitent puissent être associées aux choix d'Aéroports de Paris.

Nous considérons que si les censeurs passaient de trois à onze, un trop grand nombre de collectivités serait concerné. La disposition du texte qui fait référence au comité des parties prenantes ne précise pas quel type de collectivités sont concernées : il peut aussi bien s'agir des départements directement touchés, de la région, ou de départements limitrophes, comme l'Oise, cité dans le sous-amendement.

Je rappelle enfin que ce n'est pas à la loi de définir le nombre de censeurs présents au conseil d'administration, mais bien au conseil d'administration lui-même.

Je suis en conséquence défavorable au sous-amendement et à l'amendement.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Je suis également défavorable au sous-amendement et à l'amendement, sans être opposé au principe qu'ils défendent – je tiens à le dire à M. Thiériot et à tous ceux qui se sont exprimés.

Dans un premier temps, nous n'avions pas prévu que les collectivités locales directement concernées, comme la Seine-et-Marne et d'autres départements limitrophes, puissent participer au développement d'Aéroports de Paris. Vous allez nous faire une proposition en ce sens dans les heures qui viennent. Je la regarde de manière constructive : cela peut avoir un intérêt qu'à un moment ou un autre les collectivités locales jouent ce rôle. Tout cela est le fruit de nos échanges et de nos débats.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les avis consultatifs, je considère que ce que nous avons prévu est déjà très solide.

Je suggère donc à leurs auteurs de retirer le sous-amendement et l'amendement. À défaut, comme je l'ai déjà dit, j'y serais défavorable.

Je rappelle que nous débattons bientôt de la question clé de l'association des collectivités locales au capital de la future société Aéroports de Paris.

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

M. Boris Vallaud. Notre débat souligne, s'il en était besoin, que l'entreprise Aéroports de Paris n'est pas une entreprise comme les autres : c'est d'abord un service public national. Il est nécessaire que les collectivités locales soient présentes au conseil d'administration parce qu'ADP est au cœur des principaux projets d'aménagement de la région francilienne, de la ligne CDG Express à la ligne 17 du métro du Grand Paris, sans oublier le projet Cœur d'Orly, qui est à la fois un projet de développement de 15 hectares d'un quartier d'affaires et une plateforme multimodale.

Le problème est que je ne suis pas certain que chacun des projets que je viens de citer, dans lesquels ADP est totalement impliquée, fasse partie du périmètre régulé par l'État au titre du service public aéroportuaire. Par exemple, CDG Express, société d'investissement au capital de laquelle on trouve ADP, entre-t-elle dans le service public aéroportuaire ? Ce type de question souligne le caractère absolument stratégique d'Aéroports de Paris. Elle illustre la perte de maîtrise que risque de subir la puissance publique dans le cadre de la privatisation telle que vous la proposez. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. Pierre Dharréville. Très bien !

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

M. Stéphane Peu. Mon amendement ne vise pas à donner aux départements d'Île-de-France et à la région un statut de censeur. Cela n'a jamais été évoqué dans l'amendement. Nous demandons seulement que ces collectivités locales puissent être associées aux travaux du conseil d'administration, qu'elles soient assises autour de la table.

Je ne reviens pas sur tous les éléments qui montrent l'impact que peut avoir Aéroports de Paris sur son environnement, sur les territoires, sur les infrastructures, ou sur les populations. M. Boris Vallaud vient d'évoquer le sujet.

Mme la rapporteure thématique a utilisé un argument qui, si je puis me permettre, n'est pas de très bonne foi. Comment peut-on dire que l'on renvoie la responsabilité de choisir d'associer les collectivités au conseil d'administration de l'entreprise privatisée ? Au nom de quoi leur donnerions-nous les clés d'une décision qui concerne l'intérêt public des territoires ? Si la loi n'intervient pas en la matière, si elle n'impose pas des garde-fous, il est bien évident que rien ne se fera. Si les collectivités ne sont pas présentes autour de la table, elles subiront encore plus demain qu'aujourd'hui les conséquences de l'activité d'Aéroports de Paris.

Monsieur le ministre, j'ai été, comme d'autres, consulté sur l'amendement qui donnera la possibilité aux collectivités d'être actionnaires d'ADP, mais il s'agit de deux problèmes différents. On peut faire le choix d'investir dans Aéroports de Paris et, de ce fait, obtenir un droit à l'égard du conseil d'administration, c'est une chose, mais la loi doit garantir que les collectivités locales concernées par la présence d'ADP seront associées, et qu'elles auront leur mot à dire au conseil d'administration, même si elles ne sont pas devenues actionnaires.

M. Ugo Bernalicis. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain.

Mme Clémentine Autain. Je voulais abonder dans le sens des deux collègues qui viennent de s'exprimer pour insister sur le fait qu'il existe des collectivités – j'en connais autour de Roissy – dont les finances sont en grande difficulté. Si, pour participer, elles doivent mettre au pot, nous serons confrontés à un problème très concret : les collectivités qui auront le plus de moyens auront leur mot à dire et les autres seront mises au ban. J'insiste donc, moi aussi, sur l'enjeu de la nécessaire maîtrise publique, que l'on perd par la privatisation. Nous souhaitons que les acteurs locaux – que les projets de décentralisation devraient conforter dans leur rôle de pivots du développement territorial – puissent se mettre autour de la table pour décider d'un enjeu économique et stratégique pour les territoires.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Monsieur Peu, nous ne nous sommes peut-être pas compris. Votre amendement dit : « Selon lesquelles onze censeurs, représentant la commune d'Orly et la ville de Paris, les huit départements d'Île-de-France et la région Île-de-France, participent au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. » Je précisais donc qu'il ne me paraissait pas forcément pertinent que les collectivités aient une fonction de censeur. En revanche, je suis d'accord avec vous : il y a une réflexion à conduire sur le rôle des collectivités ; on en reparlera dans le cadre d'un article à venir relatif à la prise de participation possible des collectivités territoriales. Quant au comité consultatif des parties prenantes, il existe déjà.

Madame Autain, on n'a pas du tout dit qu'il fallait que les collectivités territoriales mettent au pot pour participer au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. En revanche, on a répondu à une demande des collectivités, notamment des départements : celle de faire remonter leur avis. Je reviendrai sur ce sujet plus tard, mais c'est le sens de notre position.

M. Bruno Le Maire, ministre. Très juste !

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

M. Raphaël Schellenberger. Il n'est pas dénué d'intérêt de s'interroger sur le périmètre de l'État. On ne sera pas d'accord sur le fait que l'État doive se désengager d'infrastructures aussi importantes qu'Aéroports de Paris, mais la question mérite d'être posée. En revanche, il est certain que l'État s'est depuis longtemps désengagé des enjeux essentiels de l'aménagement du territoire, laissant les collectivités bien seules pour mener à bien cette tâche. Alors que l'État les a largement abandonnées, cette mesure contribue à corriger un peu la situation, permettant aux collectivités territoriales d'être impliquées au quotidien dans les outils de l'aménagement du territoire. Si les communes et les départements limitrophes d'une infrastructure aussi importante n'ont pas l'assurance d'être associés au déploiement de ces outils, ils ne pourront pas être les garants de l'aménagement du territoire, qui vise la juste répartition de l'activité, des richesses et des infrastructures. Il faut que tous les territoires aux abords d'un aéroport puissent bénéficier de l'attractivité d'une telle infrastructure. L'amendement me semble donc relever du bon sens, surtout sous-amendé par notre excellent collègue Thiériot.

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Monsieur le ministre, madame la rapporteure, le message que vous envoyez, c'est que pour avoir voix au chapitre sur l'aménagement du territoire et le développement économique, il faudra mettre au pot et participer financièrement.

Mme Marie Lebec, rapporteure. C'est faux !

M. Ugo Bernalicis. Les élus, qui sont pourtant les représentants du peuple dans leurs communes, n'auraient donc pas de légitimité intrinsèque à se faire entendre sur quelque chose qui les concerne directement. On voit bien ici que vous subordonnez la légitimité démocratique de ces communes à la légitimité économique.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Ce n'est pas du tout ce que nous avons dit !

M. Ugo Bernalicis. Malgré la présence, dans le projet de loi, de quelques garde-fous, c'est la logique du marché, la logique financière qui prend le dessus. Quant aux communes concernées, ma foi, elles pourront donner leur avis dans un coin, dans le cadre d'un truc consultatif; et si elles veulent vraiment être entendues, elles devront participer au jeu économique et financier. Non, ce n'est pas acceptable. Oui, nous pensons que les représentants du peuple des communes concernées par ces infrastructures ont leur mot à dire. Un comité consultatif a des pouvoirs assez limités pour ne pas offusquer les grands financiers.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. À vous entendre, monsieur Bernalicis, cette majorité va bientôt rétablir le suffrage censitaire. *(Sourires.)*

M. Ugo Bernalicis. Oui!

M. Bruno Le Maire, ministre. Nous ne respectons que l'argent, que les riches, que les investisseurs... Détrompez-vous puisqu'il se trouve que les collectivités locales seront mieux associées dans le comité des parties prenantes qu'elles ne le sont aujourd'hui! Vous devriez donc être favorable à ces orientations. Contrairement à ce que vous pensez, nos choix politiques – qu'on peut parfaitement contester – sont guidés avant tout par le sens de l'intérêt général et par une certaine vision de l'État. *(Exclamations sur les bancs du groupe FI.)*

M. Loïc Prud'homme. Personne n'y croit!

M. Bruno Le Maire, ministre. Ces débats, auxquels nous consacrerons tout le temps qu'il faut, montrent que nos visions de l'État sont différentes. Je respecte la vôtre, mais croyez-moi, celle qui nous guide pour construire l'État de demain – celui du XXI^e siècle – est solide et performante, et je suis convaincu qu'elle donnera les résultats attendus par les Français. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe FI.)*

M. Philippe Bolo. Très bien!

M. Bruno Le Maire, ministre. Pour ce qui est de la question de M. Schellenberger sur l'aménagement du territoire, lorsque j'ai été chargé de ce sujet en tant que ministre, j'ai toujours développé une idée de notre économie, de nos entreprises, de l'État et d'une prospérité française touchant tous les territoires. J'ai parfaitement conscience qu'il ne suffira pas de faire confiance aux investisseurs et aux entreprises, et qu'on a besoin de la puissance publique.

Dans les articles à venir, nous allons créer le premier pôle financier public au monde; c'est l'expression la plus claire de notre détermination à nous doter de moyens publics pour aider au développement du territoire. Qui mieux que la Caisse des dépôts et consignations ou La Poste, dotées de moyens et d'investissements nouveaux, sera à même d'y participer? Tout ce que nous faisons en matière de déploiement de la fibre ou d'aide à l'essor des PME va dans ce sens. Même si le thème que vous évoquez excède la question d'Aéroports de Paris, vous avez raison d'insister sur ce sujet vital, et nous y sommes très attentifs, croyez-le bien.

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

M. Boris Vallaud. J'aurais aimé que le ministre réponde à la question précise que j'ai posée à propos du CDG Express. ADP est l'un des actionnaires de la société d'investissement et d'exploitation du CDG Express. Celui-ci fait-il partie du périmètre du service public aéroportuaire? Sinon, cela veut

dire que vous livrez cet investissement à un aléa considérable. Vous savez que les gouvernements successifs s'y sont pris plusieurs fois pour trouver le montage financier et que c'est finalement l'État qui a prêté à cette société d'investissement. Il a fallu – j'en ai été témoin – tordre le bras à la Caisse des dépôts, à la SNCF et à Aéroports de Paris, et cela n'aurait pas été possible s'il ne s'était pas agi d'entreprises publiques et que le décideur n'avait pas été le même: l'État. On a besoin d'une réponse car vous ne pouvez pas laisser des questions aussi importantes aux aléas économiques et aux seules considérations de profit.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. J'apporterai toutes les réponses à toutes les questions. Qu'on ne soit pas d'accord, c'est la démocratie, mais je redis l'importance à aller jusqu'au bout des sujets. Aujourd'hui, Aéroports de Paris est actionnaire du CDG Express, et le restera après l'opération de cession d'actifs. En revanche, ce service n'est pas dans le périmètre du service public aéroportuaire. Nous pouvons diverger sur ce point, mais j'assume cette position: l'autoroute A1, le RER, les bus qui assurent la desserte de Paris-Charles-de-Gaulle ainsi que le CDG Express ne font pas partie, à mes yeux, du service public aéroportuaire. Celui-ci, que je définis très précisément, n'inclut ni les commerces, ni les investissements étrangers, ni les infrastructures de transport qui relient l'aéroport à Paris.

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

M. Boris Vallaud. Monsieur le ministre, nous sommes assez d'accord: je considère en effet que, dans votre acception, le CDG Express ne fait pas partie du service public aéroportuaire. Et c'est bien la limite de votre démonstration car si vous aviez pris cette décision il y a deux ans, le CDG Express n'aurait pas existé. Voilà la vérité!

M. Charles de Courson. Pourquoi?

M. Boris Vallaud. Parce qu'on ne l'aurait pas financé. Parce qu'Aéroports de Paris, entité privée, n'aurait pas accepté le financement de cette infrastructure. Parce que le principe d'un service public, c'est que c'est à la puissance publique de le financer quand le privé ne le fait pas. Voilà la réalité!

Je donne là l'exemple du CDG Express mais, à l'avenir, ce sont tous les grands projets d'aménagement de la région Île-de-France qui seront compromis car il faudra négocier avec un partenaire financier moins disposé à coopérer avec l'État que l'État lui-même.

M. Pierre Dharréville. C'est juste!

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Je ne partage pas votre analyse. Je pense qu'une entreprise, par définition, poursuit son intérêt social. *(Rires sur les bancs du groupe FI.)* Avec 49,4 % d'acteurs privés, ADP a fait le choix de participer au financement du CDG Express parce que c'est l'intérêt de ses actionnaires d'avoir une bonne desserte entre le hub de Roissy et le centre de Paris. Je suis convaincu que si le capital d'ADP avait été constitué autrement, avec une majorité d'acteurs privés, le vote aurait été exactement le même.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Cessons de considérer que les acteurs privés feraient systématiquement les mauvais choix! Les actionnaires privés d'ADP se disent qu'il est dans leur

intérêt que l'aéroport soit bien relié au centre de Paris et qu'il faut donc investir dans l'infrastructure du CDG Express. En tout cas, c'est une question théorique puisque je vous confirme que, quoi qu'il arrive, ADP restera actionnaire du CDG Express. La réalisation de cette infrastructure, prévue pour 2023, est absolument essentielle et nous vous donnons cette garantie.

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

M. Boris Vallaud. J'ai entendu votre engagement, monsieur le ministre, mais ADP restera-t-il actionnaire *ad vitam aeternam* ? Est-ce inscrit dans la loi ? S'agit-il, dans ce cas, d'actions incessibles ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Non.

M. Boris Vallaud. Donc ADP ne le restera pas forcément.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Il le restera si l'État le décide. Je le répète, le cahier des charges prévoit que l'État peut poursuivre ou interrompre un certain nombre d'investissements. Je souhaite qu'il maintienne cet investissement, donc il le maintiendra ; mais si, à un moment donné, un autre ministre de l'économie et des finances décide qu'il faut retirer la participation d'ADP dans le CDG Express, il sera libre de le faire. Je pense néanmoins que d'ici là, l'infrastructure aura été réalisée.

M. Boris Vallaud. Le CDG Express ne faisant pas partie du service public aéroportuaire, vous ne pourrez pas l'empêcher.

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain.

Mme Clémentine Autain. Puisqu'il est question du CDG Express, je voudrais donner un point de vue local pour nous éviter d'être totalement hors-sol. Le CDG Express est évidemment programmé pour faciliter la trajectoire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle aux personnes qui peuvent payer leur trajet 24 euros, mais je voudrais rappeler dans cet hémicycle que, pendant qu'on réalise cet investissement, le RER B se trouve dans un état lamentable. Les habitants des communes qu'il dessert subissent un enfer au quotidien, avec des rames non renouvelées et un sous-investissement chronique. Faisons donc attention à ce que les investissements qui ciblent une certaine catégorie de la population ne soient pas vécus comme un choix au profit de ceux qui ont les moyens et au détriment des autres, qui continuent à galérer vingt-quatre heures sur vingt-quatre. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

(Le sous-amendement n° 2911 rectifié n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 557 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrière, pour soutenir l'amendement n° 558.

M. Jean-Paul Dufrière. Monsieur le ministre, ce soir, nous parlons concessions, mais nous regrettons que, de votre côté, vous n'en fassiez aucune, repoussant systématiquement tous nos amendements. *(Sourires.)*

M. Bruno Le Maire, ministre. Joli, mais ce n'est pas vrai !

M. Boris Vallaud. Bravo !

M. Jean-Paul Dufrière. Cet amendement tend à supprimer l'alinéa 11 de l'article, qui prévoit la possibilité de rechercher la responsabilité sans faute de l'État dans l'hypothèse où ce

dernier prendrait une décision affectant significativement ou durablement l'activité d'Aéroports de Paris. Il n'est pas souhaitable que la loi PACTE ouvre cette possibilité, qui conditionnerait la mise en place d'une régulation pour intérêt général au respect des intérêts privés du groupe ADP. La sauvegarde de l'intérêt général – la santé, l'environnement – doit permettre à l'État d'édicter des normes sans pour autant que ce dernier doive indemniser le secteur privé.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je suis défavorable à cet amendement, qui vise à supprimer la responsabilité sans faute. L'État doit certes être en mesure de légiférer ou de réglementer comme il le souhaite mais, si une loi ou un règlement venait à constituer un frein majeur au développement de l'activité aéroportuaire, il serait normal qu'ADP soit indemnisée.

(L'amendement n° 558, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2782, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 2913.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Cet amendement de clarification vise à préciser que les contrats nécessaires à l'exploitation des plateformes d'Île-de-France dont la durée excède le terme des droits d'exploiter d'ADP sont transférés à l'État. Il s'agit d'une garantie supplémentaire en matière de continuité du service public.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2782 et soutenir le sous-amendement n° 2913.

M. Bruno Le Maire, ministre. Le Gouvernement est favorable à l'amendement de Mme la rapporteure, sous réserve de l'adoption d'un sous-amendement précisant que cette disposition s'applique aussi en cas de résiliation anticipée des droits d'ADP.

(Le sous-amendement n° 2913, accepté par la commission, est adopté.)

(L'amendement n° 2782, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l'amendement n° 988.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Amendement de précision juridique.

(L'amendement n° 988, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 2273 et 804, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Éric Diard, pour soutenir l'amendement n° 2273.

M. Éric Diard. Il vise à compléter l'alinéa 22, afin de permettre à l'ASI – l'Autorité de supervision indépendante – de donner un avis sur le niveau de notation proposé par ADP. L'objectif est évidemment d'éviter qu'ADP fixe un niveau de notation qui exigerait une rentabilité anormalement élevée et ferait ainsi augmenter les redevances aéroport-

tuaires dues par les compagnies aériennes. En effet, je rappelle qu'ADP est chargée d'un service public : quand bien même elle serait privatisée, il est légitime que l'État garde un droit de regard sur les notations produites.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Lagleize, pour soutenir l'amendement n° 804.

M. Jean-Luc Lagleize. Il est dans le même esprit que le précédent, à ceci près que sa rédaction est plus légère : il ne dit pas qu'ADP pourrait augmenter indûment ses redevances, tout simplement parce qu'il est plus élégant de ne pas le dire. (*Sourires.*)

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. La commission demande son retrait ; sinon l'avis sera défavorable.

Tout d'abord, le niveau de notation est fixé non par ADP elle-même mais par l'État, à l'article 49 du cahier des charges.

Par ailleurs, vous proposez que l'ASI ait un droit de regard sur le niveau de notation, mais cela ne relève pas de ses compétences puisqu'elle s'occupe du périmètre régulé : elle est chargée de donner un avis sur le niveau des redevances. Or nous parlons ici de la notation, donc du niveau d'endettement ; nous sommes donc très loin du champ de compétence de l'ASI.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Diard, maintenez-vous votre amendement ?

M. Éric Diard. Oui, monsieur le président.

M. le président. Maintenez-vous aussi le vôtre, monsieur Lagleize ?

M. Jean-Luc Lagleize. Je le retire.

(*L'amendement n° 804 est retiré.*)

(*L'amendement n° 2273 n'est pas adopté.*)

M. le président. Nous en venons à l'amendement n° 559, sur lequel 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.

M. Stéphane Peu. Nous avons déposé de nombreux amendements sur les articles visant à privatiser Aéroports de Paris, nombre d'entre eux concernant l'avenir des salariés après la privatisation.

L'amendement n° 559 vise à ajouter au cahier des charges un objectif de préservation de l'emploi et des conditions de travail, à l'instar de ce que nous avons proposé à un article précédent. Il s'agit d'éviter non seulement une diminution des effectifs, mais également une destruction du statut des salariés, une dégradation des conditions de travail et un accroissement de la pression sur les rémunérations.

Malheureusement, l'histoire nous enseigne que les privatisations ont souvent été désastreuses pour l'emploi et les conditions de travail des salariés concernés. Nous devons tirer un enseignement de l'histoire et nous prémunir contre de tels risques. La meilleure façon de le faire, c'est d'inscrire noir sur blanc cet impératif dans la loi et le cahier des charges.

Même si je pense que le travail en commission et nos discussions avec la rapporteure permettront, un peu plus loin dans le texte, des évolutions positives, la version actuelle du projet de loi ne mentionne nullement la situation et le devenir des salariés d'Aéroports de Paris après la privatisation. J'espère que cela sera corrigé. En tout cas, l'adoption de cet amendement serait un bon moyen de le faire !

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Monsieur Peu, la privatisation des aéroports est un projet ambitieux. Nous avons discuté de ce sujet avec les syndicats, dans le cadre des auditions, et je comprends l'inquiétude que peut susciter l'absence de référence à la situation des salariés. Je vous rejoins sur ce point, et c'est pourquoi nous avons travaillé ensemble pour essayer d'y remédier. À mon sens, cependant, votre amendement empêcherait une certaine flexibilité du statut des salariés – vous me direz que c'est une flexibilité à la baisse, je vous parlerai plutôt de flexibilité à la hausse, pour laquelle il constituerait plutôt un frein.

Je vous propose de nous en tenir à l'amendement que vous défendez tout à l'heure, dans la mesure où la convention collective des salariés d'Aéroports de Paris ne change pas avec la privatisation. Le processus reste le même : tout changement de statut doit faire l'objet d'une négociation au sein de l'entreprise et être validé par le ministère des transports.

M. Ugo Bernalicis. Donc la situation va continuer à se détériorer !

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Il s'agit d'un sujet très important. Je vous propose, monsieur Peu, de retravailler votre amendement. En vous parlant, encore une fois, avec beaucoup de franchise et de transparence, je relève deux difficultés.

Premièrement, je le répète, nous n'avons pas encore décidé des modalités de cession. Je tiens à laisser toutes les portes ouvertes : l'État pourrait maintenir sa participation ou sortir complètement du capital d'ADP. Si l'État reste au capital, aura-t-il une minorité de blocage ou pas ? Tout cela n'est pas décidé. Je ne sais même pas s'il y aura un actionnaire majoritaire demain ; dans ces conditions, il me semblerait compliqué d'exiger, dans le cahier des charges, un engagement sur l'emploi.

Mme Clémentine Autain. Vous connaissez quand même le tour de table !

M. Bruno Le Maire, ministre. Deuxièmement, je vous le dis très sincèrement, les mots « garantit la préservation de l'emploi », que vous utilisez dans votre amendement, représentent des limites très strictes pour de potentiels investisseurs. En revanche, s'il y a un actionnaire majoritaire, je suis plutôt ouvert à ce que le cahier des charges le contraigne à présenter son projet industriel et ses ambitions en matière d'emploi, et que l'on écrive noir sur blanc que nous prendrons en considération ces engagements lors du choix final de l'actionnaire. Je vous propose donc de retravailler ensemble votre amendement, dans les limites que je viens

d'indiquer, en vue d'une adoption au Sénat ou en nouvelle lecture. Il faudra effectivement que la question de l'emploi figure noir sur blanc dans le cahier des charges.

Pour la parfaite information des parlementaires, je souligne qu'en matière d'emploi, seul le maintien du statut des salariés est prévu aujourd'hui – c'est déjà une concession très importante. Effectivement, il n'y a aucune mention de la question de la préservation de l'emploi, à laquelle M. Peu se montre, comme nous tous ici, particulièrement sensible. Je suis prêt à travailler là-dessus ; je ne ferme pas la porte définitivement. Cette proposition n'est pas inutile ; au contraire, il peut être juste et intéressant que cet objectif figure dans le cahier des charges.

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

M. Jean-Paul Dufègne. C'est un début de concession.

M. Stéphane Peu. Je veux tout d'abord remercier M. le ministre pour cette ouverture et cette proposition de retravailler l'amendement. Ce projet de loi sera discuté au Sénat et reviendra à l'Assemblée nationale en nouvelle lecture : nous avons donc l'espace pour le faire.

Nous maintenons cependant notre demande de scrutin public sur cet amendement car « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ». Toutefois, nous nous déclarons totalement disponibles pour travailler sur ce sujet, comme nous l'avons déjà fait avec la rapporteure, en lien avec les organisations syndicales.

De ce fait, je considérerai l'amendement n° 561 comme défendu. Il s'agit d'un amendement de précaution durable, si je puis dire, puisqu'il prévoit le même objectif à l'échéance de la concession, c'est-à-dire dans soixante-dix ans.

Je le répète : nous maintenons notre demande de scrutin public mais remercions le ministre pour son ouverture.

M. Jean-Paul Dufègne. Adoptez dès à présent notre amendement ! Tout ce qui est rentré avant l'hiver ne craint pas la gelée !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 559.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	81
Nombre de suffrages exprimés	73
Majorité absolue	37
Pour l'adoption	9
contre	64

(L'amendement n° 559 n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Peu, confirmez-vous que l'amendement n° 561 est défendu ?

M. Stéphane Peu. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 561, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain, pour soutenir l'amendement n° 1998.

Mme Clémentine Autain. Il vise à maintenir les effectifs d'ADP au niveau antérieur à la privatisation. Là aussi, c'est une façon d'inscrire dans le marbre ce que nous voulons pour l'avenir d'ADP. Si l'État n'intervient pas clairement en faveur du maintien de l'emploi, la privatisation d'Aéroports de Paris risque de se traduire par le sacrifice de centaines de salariés.

Pour s'en convaincre, monsieur le ministre, il suffit de regarder le mouvement à l'œuvre depuis l'ouverture du capital en 2005 : en dix ans, ADP a perdu près de 1 500 salariés alors que 2 milliards d'euros étaient versés sous forme de dividendes, dont 1,2 milliard à l'État. Ce n'est donc pas la diminution de l'activité qui a entraîné ces suppressions de postes, mais bien la recherche d'une rentabilité maximale. Encore une fois, cette logique se fait au détriment des conditions de travail des salariés, avec le recours accru au temps partiel, le gel du salaire de base plusieurs années consécutives et la diminution de certaines primes. Dans le même temps, ADP augmente le recours à l'intérim et à la sous-traitance, donc aux contrats précaires, en externalisant massivement des secteurs qui sont pourtant particulièrement sensibles pour les usagers, comme la sûreté, la gestion des bagages ou la maintenance des avions.

Avec cet amendement, nous demandons donc l'assurance du maintien des effectifs au niveau antérieur à la privatisation, et cela pour deux raisons. Tout d'abord, comme cela a déjà été dit, ADP représente un pôle d'activité colossal sur notre territoire – je parle notamment de la zone de Roissy, qui emploie 3 700 personnes. Comment peut-on prendre le risque de laisser dans les mains du privé et de l'intérêt purement marchand le sort professionnel de milliers de salariés d'un service public ? Par ailleurs, cette sanctuarisation des postes doit aussi traduire la volonté de l'État d'assurer un service public aéroportuaire de qualité au service des usagers, et non pas à celui des actionnaires.

M. Ugo Bernalicis. Très bien !

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Madame Autain, je ne partage pas tout à fait votre analyse quant au fait qu'une entreprise privée aurait pour seul objectif de détruire de l'emploi, mais je propose que nous n'abordions pas ce débat ce soir. Je vous propose en revanche de vous associer à M. Peu dans le cadre du travail qui sera mené sur la préservation de l'emploi, à la suite de l'engagement pris par le ministre sur l'amendement précédent. Je demande donc le retrait de cet amendement.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain.

Mme Clémentine Autain. Je suis absolument ravie d'être associée à ce travail. Je maintiens néanmoins cet amendement, car nous tenons à la garantie qu'il vise à introduire.

(L'amendement n° 1998 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 560.

M. Pierre Dharréville. Il porte sur les exigences environnementales qui doivent figurer dans le cahier des charges. Nous proposons d'en préciser les objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'oxyde d'azote, ainsi que de réduction de bruit.

AIRPARIF – l'Association interdépartementale pour la gestion du réseau automatique de surveillance de la pollution atmosphérique et d'alerte en région d'Île-de-France – chiffre en effet la contribution des deux aéroports de Roissy et d'Orly à hauteur de 8 % des émissions régionales d'oxyde d'azote de l'Île-de-France, soit l'équivalent des émissions de trois périphériques parisiens. Dans son rapport de 2016, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires alerte les autorités sur l'émission de particules ultrafines par les moteurs des avions, et de récentes études menées autour de grands aéroports, aux États-Unis et en Europe, montrent que les concentrations de particules ultra-fines sont trois à dix fois plus élevées autour des aéroports. Tous ces éléments sont connus.

Il appartient à la puissance publique de relever le niveau d'exigence. La France s'est en effet engagée en 2009 dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Elle a également ratifié l'accord de Paris. Il est donc temps d'adopter des pratiques en conformité avec les objectifs gouvernementaux et de les inscrire précisément aujourd'hui dans la loi.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure pour avis. Préciser dans la loi les exigences environnementales qui figurent dans cet amendement me semble un peu trop contraignant. Je vous propose de conserver la dynamique consistant à parler d'environnement, mais plutôt dans le cahier des charges. En outre, le critère d'émissions de gaz à effet de serre n'est pas nécessairement le plus pertinent. Je vous propose donc de retravailler la question plus en profondeur.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

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

Mme Zivka Park. Je partage le constat qu'il faut absolument continuer à travailler sur tous les aspects environnementaux au niveau des aéroports, en particulier sur les nuisances aériennes, combat qui m'est cher. Sachez cependant que, dans le cadre des assises du transport aérien, toutes les thématiques sont abordées. De nombreux ateliers ont été mis en place et j'espère que leurs conclusions seront traitées dans la future loi d'orientation sur les mobilités, qui est très attendue et devrait être très prochainement présentée.

Pour ce qui est des mobilités, je tiens à rappeler à notre collègue Clémentine Autain, qui est maintenant partie, mais qui s'inquiétait tout à l'heure de l'impact du Charles-de-Gaulle Express sur le RER B, que, dans le même temps, 180 millions d'euros d'investissements supplémentaires ont été sanctuarisés pour le RER B – elle doit le savoir aussi bien que moi. Ces deux services ne sont donc pas incompatibles : on peut fort très développer un service qui, s'il n'est pas public, n'en est pas moins nécessaire pour le développement d'ADP, pour les voyageurs et les touristes qui viendront de l'aéroport vers Paris, et pour tous les salariés qui y travailleront.

M. le président. C'est agréable à entendre pour un ancien ministre chargé du Grand Paris. Mais je n'ai pas le droit de parler : je n'ai donc rien dit... (*Sourires.*)

(*L'amendement n° 560 n'est pas adopté.*)

M. Pierre Dharréville. Monsieur le président, je demande une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt-trois heures cinquante, est reprise le jeudi 4 octobre 2018 à zéro heure cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à Mme Marie Guévenoux, pour soutenir l'amendement n° 2368.

Mme Marie Guévenoux. Je reconnais que ma présentation peu orthodoxe, tout à l'heure, a pu sembler difficile à suivre. Je reprends donc l'ordre normal des débats en défendant cet amendement de mes collègues des territoires de Roissy et d'Orly.

Il a pour objet d'inscrire dans le cahier des charges le respect des prescriptions environnementales sur et autour de chacun des aéroports exploités par ADP. Cette précision est importante pour prendre en compte la totalité de l'impact généré par la présence de l'aéroport. En effet, les prescriptions environnementales concernent les activités sur l'aéroport, c'est-à-dire le bruit des avions, des bus et des différents engins intervenant sur les pistes, ainsi que les activités alentour, c'est-à-dire les autoroutes ou voies ferrées qui connectent l'aéroport aux villes. La précision de l'activité induite par la présence d'un aéroport nous paraît utile.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. L'objet de cet amendement est de faire respecter les normes environnementales par ADP dans son environnement immédiat. Or cela n'est pas lié à son statut public ou privé : les normes environnementales fixées par les lois et les règlements doivent être appliquées quel que soit le statut d'Aéroports de Paris. Dès lors, il ne nous semble donc pas forcément pertinent de le préciser dans le cahier des charges. Je demande le retrait de l'amendement.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. Madame Guévenoux, retirez-vous votre amendement ?

Mme Marie Guévenoux. Je le retire.

(*L'amendement n° 2368 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n° 2179.

M. Mohamed Laqhila. Il vise à compléter l'alinéa 25 introduit en commission spéciale, qui devait répondre à la nécessité de préserver les aéro-clubs, maillon indispensable de la filière aéronautique française, des hausses de redevances aéroportuaires pouvant compromettre leur survie. Cela a déjà été observé dans les aérodromes qui ont été privatisés.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Étant élue dans le département des Yvelines, où trois aérodromes dépendant d'Aéroports de Paris sont concernés, je ne suis pas insensible à ce sujet. Cependant, en commission, nous avons adopté un amendement disposant qu'ADP doit garantir l'exercice d'une activité générale, dont l'activité des petits aéro-clubs

sur les petits aérodromes. Il ne nous semble pas nécessaire d'aller beaucoup plus loin. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Laqhila ?

M. Mohamed Laqhila. Je le retire.

(L'amendement n° 2179 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l'amendement n° 989.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Rédactionnel.

(L'amendement n° 989, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2369, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 2870.

La parole est à Mme Marie Guévenoux, pour soutenir l'amendement.

Mme Marie Guévenoux. Défendu.

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir le sous-amendement n° 2870.

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il a pour objet de supprimer l'intégration de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires au sein du comité des parties prenantes. En effet, ce comité a vocation à rassembler des riverains et des collectivités territoriales, ainsi que des associations agréées pour la protection de l'environnement, qui pourront s'exprimer sur le sujet. Il n'a pas vocation à se substituer ou à interférer avec la mission de contrôle qu'exerce l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires de manière indépendante. Ce sous-amendement conserve toutefois la mention selon laquelle les prérogatives du comité des parties prenantes s'exercent dans le respect des compétences des commissions consultatives de l'environnement.

(Le sous-amendement n° 2870, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'amendement n° 2369, sous-amendé, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Guévenoux, pour soutenir l'amendement n° 2373.

Mme Marie Guévenoux. Défendu.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Demande de retrait.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Retrait ou défavorable.

M. le président. Madame Guévenoux, retirez-vous votre amendement ?

Mme Marie Guévenoux. Je le retire.

(L'amendement n° 2373 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie Guévenoux, pour soutenir l'amendement n° 2372.

Mme Marie Guévenoux. Défendu.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Demande de retrait.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même position que sur l'amendement précédent.

M. le président. Madame Guévenoux ?

Mme Marie Guévenoux. Je le retire.

(L'amendement n° 2372 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 991 et 987, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Rédactionnels.

(Les amendements n° 991 et 987, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 562.

M. Stéphane Peu. L'alinéa 29 de l'article 45 prévoit des sanctions administratives en cas de non-respect par le groupe ADP des engagements fixés au cahier des charges. Ces sanctions sont limitées à 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos d'ADP. Ce taux nous semble beaucoup trop bas et, par là même, trop peu dissuasif pour contrer d'éventuelles conduites néfastes au bon fonctionnement de l'entreprise. Nous proposons donc, au travers de cet amendement, que la sanction soit davantage dissuasive.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Un régime de sanctions nous semble en effet nécessaire puisque l'État veut garder un rôle de régulateur important. Cependant, je ne suis pas favorable à la suppression du plafond par manquement car celui-ci est cumulatif avec le plafond annuel. Le plafond par manquement est de 2 % du chiffre d'affaires, soit environ 75 millions d'euros, tandis que le plafond annuel est de 10 %. Cela permet d'appliquer l'un ou l'autre selon le degré de gravité de la faute, ce qui me paraît plus adapté à ce que nous voulons faire en cas de faute d'Aéroports de Paris.

(L'amendement n° 562, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 563 et 1999.

La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 563.

M. Jean-Paul Dufrègne. En lien avec l'amendement précédent, nous proposons de porter le plafond de sanctions à hauteur de 5 % du chiffre d'affaires. Même s'il s'agit d'une augmentation par rapport à la rédaction actuelle du dernier alinéa de l'article L. 6323-4 du code des transports, un plafond de 2 % risque d'empêcher l'autorité administrative de sanctionner à la hauteur du préjudice subi en cas d'atteintes particulièrement graves.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 1999.

M. Loïc Prud'homme. Défendu.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je le répète, une sanction doit être proportionnée. Or porter à 200 millions d'euros avec un plafond de 5 % une sanction qui était fixée à 75 millions d'euros avec un plafond de 2 %, cela nous semble disproportionné. En outre, si un premier manquement est sanctionné et qu'un deuxième manquement est constaté au cours de l'année, l'entreprise serait dans l'incapacité de payer la pénalité qui lui serait infligée. L'avis est donc défavorable.

(Les amendements identiques n°s 563 et 1999, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 564.

M. Stéphane Peu. Défendu.

(L'amendement n° 564, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 565.

M. Stéphane Peu. Il s'agit d'un sujet important, qui touche à beaucoup d'aspects de la vie de l'entreprise, particulièrement à la sécurité, sujet que l'on sait important pour les aéroports. Cet amendement vise à empêcher la sous-traitance de second degré et au-delà, en raison du péril qu'elle représente pour la sécurité nationale. Plus les niveaux de sous-traitance sont nombreux, plus le contrôle perd en efficacité, c'est malheureusement bien connu et surtout vérifié. L'immense majorité des fuites d'informations sensibles sur les plateformes se sont révélées, après enquête, le fait de sous-traitants de deuxième ou de troisième degré d'Aéroports de Paris.

M. Jean-Paul Dufrègne. Il a raison !

M. Stéphane Peu. On a ainsi vu fuiter, ces dernières années, le plan d'une piste d'Orly, l'emplacement des caméras de surveillance d'un terminal à Roissy ou encore des documents confidentiels concernant le passage rapide aux frontières, autant d'éléments extrêmement sensibles. Nous considérons que des infrastructures aussi essentielles que des aéroports ne doivent pas être exposées à de tels risques.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je me rappelle que nous avons eu ce débat en commission, monsieur Peu. Il ne nous paraît pas pertinent de limiter le recours à la sous-traitance à celle de premier niveau. Au-delà de la question de la sécurité,

des structures comme Aéroports de Paris peuvent avoir besoin de compétences très spécialisées et, pour cela, d'une sous-traitance de deuxième ou de troisième niveau.

La loi de mars 2007 instaure une obligation de vigilance des sociétés-mères et des entreprises donneuses d'ordre à l'égard de leurs sous-traitants. Cela dit, en ce qui concerne ADP, une première cartographie des risques a été établie en 2017. Par ailleurs, un plan spécifique à ADP prévoit, pour tout marché dont le montant dépasse 25 000 euros, un processus sécurisé en cinq étapes, comportant trois validations et quatre approbations. Il y a certes toujours une part de risque avec la sous-traitance, mais celui-ci me semble déjà pris en compte.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous appelez notre attention sur un problème réel et sérieux mais je ne pense pas que votre proposition soit la solution. Interdire la sous-traitance de second rang, outre que cela peut créer des difficultés d'emploi, reviendrait à stigmatiser des sous-traitants qui ne demandent qu'à vivre.

Toutefois, qu'il y ait des dérives en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne le risque terroriste, et qu'on doive renforcer le contrôle sur toutes les entreprises sous-traitantes, qu'elles soient de premier ou de second rang, je partage complètement ce constat et cette analyse. Cela relève vraiment de la sécurité intérieure et je vous remercie d'avoir signalé ce sujet ; cela doit faire partie de notre débat sur Aéroports de Paris. Je pense néanmoins que la solution est plutôt à rechercher dans le renforcement des contrôles, la surveillance des personnes travaillant sur les plateformes aéroportuaires, que dans l'interdiction des sous-traitants de second rang.

Je propose le retrait de l'amendement.

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

M. Stéphane Peu. Je le maintiens.

(L'amendement n° 565 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 566.

M. Stéphane Peu. Défendu.

(L'amendement n° 566, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 45, amendé, est adopté.)

Article 46

M. le président. La parole est à M. Boris Vallaud, pour soutenir l'amendement n° 736.

M. Boris Vallaud. N'étant pas hyper-réactif, j'exercerai une sorte de droit de suite concernant la réponse que vous avez apportée à une question que je vous ai posée lors de la séance des questions d'actualité, à propos d'une « aberration économique ». Je voudrais en effet revenir à la genèse de ce fonds de l'innovation.

En réalité, Bercy dispose de peu de crédits rigides à la baisse et immédiatement liquides. Or, comme il demande des économies à tous les ministères, il faut bien qu'il donne

l'exemple de temps en temps, en supprimant des effectifs et un certain nombre de crédits. Chaque année, pour les ministères, c'est une bataille pour maintenir les crédits d'innovation. D'où l'idée d'Emmanuel Macron, quand il était ministre, de créer ce fonds doté de participations d'État non consommables, dont les dividendes viendraient financer la recherche. Ce n'était pas une mauvaise idée : on évitait de vendre les bijoux de famille et le rendement des titres finançait l'innovation. D'ailleurs, l'ensemble des entreprises que vous souhaitez privatiser – Française des jeux, ADP ou Engie – représente 850 millions d'euros de dividendes en 2017, 1,4 milliard en 2016, 1,1 milliard en 2015, soit bien plus que les 250 millions d'euros de rendement que vous annoncez.

C'est donc une mauvaise affaire. Vous allez vous priver de dividendes qui assureraient un bien meilleur financement de l'innovation de rupture, à laquelle vous êtes comme nous attachés, pour quelque chose d'assez dérisoire : réduire la dette de 0,5 point de PIB afin d'éviter d'atteindre les 100 % d'endettement, un niveau qui vous marquerait au fer rouge, ce que je ne crois pas irrémédiable. C'est un mauvais calcul économique, et c'est pourquoi nous proposons la suppression de cet article, comme nous l'avons fait pour les précédents et comme nous le ferons vraisemblablement pour les suivants.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Je vous remercie, monsieur Vallaud, de venir poursuivre le débat avec nous ! Vous êtes revenu sur les grands principes des privatisations ; je voudrais quant à moi revenir sur l'article en discussion.

L'article 46 concentre toutes les dispositions relatives au devenir des biens fonciers d'Aéroports de Paris. Il est fondamental en ce qu'il protège le foncier d'ADP. Il dispose qu'ADP doit soumettre à l'État tout projet d'opération conduisant à la cession. Il oblige l'État à n'autoriser cette opération que dès lors qu'elle ne porte pas atteinte à la bonne exécution du service public. L'État fixe les conditions de cette autorisation et toutes les cessions opérées sans information de l'État sont nulles. Il ne me paraît donc pas cohérent de supprimer cet article : l'avis est 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. Boris Vallaud.

M. Boris Vallaud. La cohérence est dans la suppression de l'ensemble des articles qui conduisent à privatiser Aéroports de Paris. Et je répète que vous ne gérez pas le patrimoine des Français en bons pères de famille.

(L'amendement n° 736 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 567.

M. Jean-Paul Dufrègne. Dans le même registre, il vise à empêcher la cession par ADP, durant la durée de la concession, du foncier dont l'État est propriétaire. Il convient de préserver les intérêts patrimoniaux de l'État, donc des citoyens. Ainsi, la propriété de ces terrains, essentiels à la réalisation de la mission de service public dont le groupe ADP devient délégataire, doit demeurer publique et sous contrôle démocratique.

Le dispositif prévu par l'article 46 que vous venez de rappeler, selon lequel l'État aura son mot à dire lors d'une éventuelle cession, ne nous satisfait pas puisque la puissance publique n'agit pas toujours rationnellement. La preuve en est que nous discutons aujourd'hui de la privatisation d'une entreprise parfaitement rentable dont l'avenir s'annonce prospère mais qui ne trouve pas grâce aux yeux de l'idéologie défendue par votre majorité.

Le présent amendement vise donc à se prémunir de conduites irrationnelles.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Il y a en effet là une véritable divergence idéologique entre nous ! Pour en revenir à l'article 46, il préserve les intérêts de l'État : tout est mis en œuvre pour sécuriser le foncier d'Aéroports de Paris, qui fait partie des actifs stratégiques de l'entreprise. Aux termes de l'article, l'État devra autoriser les cessions et aucune cession qui mettrait en danger le service public ne pourra avoir lieu. S'agissant des intérêts patrimoniaux, il est prévu qu'en cas de cession 70 % de la plus-value reviendra à l'État et 30 % à ADP. Vous voyez qu'Aéroports de Paris n'aura pas particulièrement intérêt à céder du foncier puisqu'il n'en tirerait pas un grand bénéfice.

(L'amendement n° 567, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 568.

M. Pierre Dharréville. Comme je l'ai fait à l'occasion de l'examen d'un autre article, je propose encore de donner du pouvoir aux salariés et aux institutions représentatives du personnel, en permettant au comité d'entreprise de se saisir de tout projet de cession, apport ou création de sûreté prévu à l'article 46 et de conditionner la réalisation de ce projet à l'émission d'un avis conforme du comité d'entreprise. Nous considérons que les salariés doivent avoir pleinement voix au chapitre. Ces acteurs incontournables peuvent faire valoir une vision pertinente du devenir de l'entreprise.

M. Jean-Paul Dufrègne. Très bien !

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Quant au caractère incontournable du comité d'entreprise, nous sommes d'accord, monsieur Dharréville. Il me semble en revanche qu'il incombe plutôt à l'État de donner son avis sur la cession du foncier puisque c'est à lui que reviendra l'ensemble des biens fonciers d'ADP au bout de soixante-dix ans et non au comité d'entreprise. L'avis est donc défavorable.

(L'amendement n° 568, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 2787.

M. Charles de Courson. Dans la vie d'un groupe il peut y avoir des transferts d'activité entraînant des transferts d'actifs ou la constitution de filiales. Ce petit amendement vise donc à compléter l'article 46 afin de clarifier le périmètre des autorisations délivrées par l'État en cas de réorganisation

interne du groupe ADP ou de volonté de cession d'activités. Disons que c'est un amendement de respiration contrôlée! (*Sourires.*)

(L'amendement n° 2787, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 46, amendé, est adopté.)

Article 47

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, premier orateur inscrit sur l'article 47.

M. Mohamed Laqhila. La France, que l'on aime comparer aux autres pays européens, est en l'occurrence celui qui dispose du maillage le plus fin d'aérodromes et où la pratique de l'aviation légère de loisir est la plus démocratique d'un point de vue financier, tout cela grâce à l'engagement de bénévoles au sein d'aéro-clubs organisés le plus souvent sous forme associative.

L'article 47, qui concerne particulièrement les terrains d'aviation de la région parisienne, fait courir le risque aux aéro-clubs qui y sont installés de voir leur redevance aéroportuaire augmenter. Dans les aérodromes privatisés, notamment à Nantes, pour l'aéroport du Grand Ouest, à Lyon-Bron ou à Clermont, le renouvellement des autorisations temporaires d'occupation liant les gestionnaires des terrains aux utilisateurs basés n'a pas tenu compte de la mission d'intérêt général assurée par les aéro-clubs associatifs, dont les redevances ont augmenté de 500 %, menaçant ainsi leur existence même. Le rattachement des aéro-clubs relevant des associations à but non lucratif à la Fédération française aéronautique, reconnue d'utilité publique, permet pourtant de bénéficier d'une dérogation au principe d'égalité de traitement avec les autres usagers et de conditions tarifaires plus basses, voire, de la gratuité.

Même si la rapporteure a tenu compte de cet enjeu en introduisant, à l'article 45, un amendement sur l'activité d'aviation générale, nous vous proposons de préciser, afin que ces dérives ne se reproduisent pas, que les contrats pluriannuels et l'évolution des redevances devront préserver l'exercice de la vie associative et la présence des aéro-clubs constitués sous forme d'associations à but non lucratif rattachés à une fédération reconnue d'utilité publique. Cela sécuriserait juridiquement le dispositif sur un plan législatif et éviterait de faire reposer le maintien de cette activité d'intérêt général sur le seul plan réglementaire.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je ne suis toujours pas convaincu de l'intérêt de privatiser Aéroports de Paris. J'ai bien entendu vos arguments, je suis conscient de la très forte rentabilité d'Aéroports de Paris, mais je ne comprends toujours pas en quoi il serait plus intéressant de placer une partie de ces moyens dans le fonds d'innovation de rupture et en quoi cela rapporterait davantage. Bref, je ne comprends toujours pas. Néanmoins, je peux tout de même admettre l'intérêt qu'il y a à confier la gestion des aéroports parisiens au secteur privé, en espérant que cela renforcera leur position dans la compétition internationale, donc leur efficacité.

Cet article est l'occasion de soulever vraiment la question du montant des redevances versées. Les compagnies d'aviation, Air France-KLM en particulier, ont très peur des conséquences de cette privatisation. Les représentants d'Air France

nous l'ont dit et sans doute vous l'ont-ils dit directement, monsieur le ministre : ils sont assez tétanisés par le montant si important des redevances, lequel qui sera pérennisé.

Nous connaissons les difficultés rencontrées par Air France : certaines sont liées au contexte international, comme la concurrence inéquitable avec les compagnies du Golfe, des gains de productivité sont nécessaires, et puis il existe des raisons franco-françaises, essentiellement dues aux décisions des pouvoirs publics. Le niveau des taxes et cotisations françaises, ainsi, compte parmi les plus élevés d'Europe. Le plafonnement des cotisations sociales est appliqué dans l'ensemble des grands pays européens à l'exception de l'Irlande et de la France – mais ce n'est pas le sujet de notre discussion. Il faut également tenir compte du mode de financement de la sécurité et de la sûreté aériennes, à la charge exclusive des compagnies aériennes, puisque nous sommes le seul pays de l'OCDE – l'Organisation de coopération et de développement économiques – où les investissements en la matière sont intégralement pris en charge par le secteur aérien. Enfin, le coût d'utilisation des infrastructures est à la hausse : depuis 2005, les redevances des aéroports parisiens ont augmenté de 39 %, et, pour Air France-KLM, cela représente 900 millions de redevances, dont 600 millions pour Air France, pour un chiffre d'affaires que vous connaissez. Ce sont donc des sommes particulièrement importantes. De nombreux pays, notamment anglo-saxons – je pense aux États-Unis – ont fait en sorte que les aéroports restent publics, précisément afin de diminuer le coût d'utilisation des infrastructures pour les compagnies aériennes, afin qu'elles puissent jouer le jeu de la concurrence avec un minimum d'atouts. En l'occurrence, ce n'est pas le cas.

Le problème, c'est que la privatisation figera tout. C'est pourquoi les compagnies d'aviation et les organisations syndicales insistent beaucoup pour que l'on réussisse à modifier ce projet de loi, avec notamment à un partage de charges beaucoup plus équilibré, sur le modèle des gares et connexions. Il n'y a pas de raison que les charges soient uniquement payées par les compagnies d'aviation – essentiellement sur Air France-KLM, qui en supporte 55 ou 60 % –, alors que nombre de commerces et d'utilisateurs utilisent les plateformes ; il convient qu'elles soient partagées.

Nous évoquerons la question du blocage des redevances au moyen de la défense d'amendements. Nombre de pays ont profité d'une privatisation pour aller en ce sens – je pense à l'Espagne – de manière à ce que les compagnies aériennes ne soient pas pénalisées.

Enfin, une autre question est tout aussi importante : comment renforcer le rôle de l'Autorité de supervision indépendante sur le modèle de l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ?

Il y a donc encore loin de la coupe aux lèvres dans le domaine aéroportuaire.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 737 et 1855.

La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 737.

M. Dominique Potier. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir l'amendement n° 1855.

M. Daniel Fasquelle. Il est défendu.

(Les amendements identiques n^{os} 737 et 1855, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 357, 808 et 807, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 357 et 808 sont identiques.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 357.

M. Bertrand Pancher. Monsieur le ministre, si l'on ne veut pas pleurnicher *ad vitam aeternam* sur la situation d'Air France, il ne faut pas pénaliser la compagnie. L'État peut le faire en sorte, à l'exemple d'autres pays, de plafonner les cotisations sociales et que les charges de sécurité soient partagées, même si c'est un autre débat. Mais que faisons-nous pour que ces redevances, particulièrement élevées, ne pénalisent pas Air France-KLM en permanence, pendant toute la période du contrat ? J'ajoute qu'il existe des risques de tensions inflationnistes sur les redevances.

L'une des suggestions consiste à se fonder sur le modèle espagnol en gelant les tarifs en vigueur pendant dix ans à compter de la date de publication de loi. Ainsi la privatisation d'ADP n'aura-t-elle pas de conséquences majeures pour les compagnies aériennes. En Espagne, une loi de 2014 a imposé à AENA, qui gère quarante-six aéroports, un tel gel du tarif des redevances aéroportuaires pendant dix ans. Le gouvernement espagnol a évidemment approuvé la décision du régulateur de baisser ses tarifs de 2 % par an entre 2017 et 2021, soit une diminution globale des redevances de 11 % en 2021, avant la mise en place d'un plafond.

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous fassiez part de votre point de vue sur cet amendement, qui, je l'espère, sera soutenu par la représentation nationale.

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 808.

M. Mohamed Laqhila. Il est identique à celui de M. Plancher. J'ajoute simplement que le Gouvernement a fixé l'objectif d'atteindre 100 millions de touristes internationaux en 2020. Le gel, pendant dix ans, des tarifs des redevances pour les services publics aéroportuaires rendus par Aéroports de Paris à compter de la date de publication de la loi relative à la croissance et à la transformation des entreprises conforterait un tel objectif.

M. le président. Vous gardez la parole, monsieur Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 807.

M. Mohamed Laqhila. Il est défendu.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Sans revenir sur le mécanisme de la double caisse aménagée, que vous avez bien expliqué, je souhaite tout de même apporter des précisions.

Il est toujours possible de dire que ce sont les redevances qui coûtent extrêmement cher à Air France, mais c'est faux : elles représentent à peu près 2 % de ses charges – 600 millions annuels contre 1,5 milliard pour le carburant et 25 millions pour un jour de grève.

Par ailleurs, ce n'est pas la double caisse aménagée qui est responsable de redevances plus fortes ou plus faibles. Heathrow fonctionne en caisse unique et les redevances sont plus élevées qu'à Paris.

Dernier point, ce n'est pas l'intérêt d'Aéroports de Paris d'augmenter ses redevances dans un environnement particulièrement concurrentiel. Le problème n'est donc pas la double caisse mais la stratégie de l'entreprise en la matière.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis que la rapporteure.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Madame la rapporteure, quand vous aurez en main un billet d'avion d'Air France, déchirez-en 60 % : ce sont les redevances – la redevance aéroport, la redevance routes, la redevance aéroport-avion, la TNSA ou taxe sur les nuisances sonores aériennes, la redevance terminal, la TVA, la taxe d'aéroport, la taxe d'aviation. C'est de la folie ! Lorsqu'on compare les charges qui pèsent sur nos compagnies d'aviation avec celles en vigueur ailleurs, il ne faut pas s'étonner que les résultats soient aussi faibles ! Certes, des problèmes de productivité existent, et c'est une vraie question, mais il ne faut pas oublier que nous supportons ici des charges qui ne sont constatées nulle part ailleurs.

(Les amendements identiques n^{os} 357 et 808 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 807 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 805.

M. Mohamed Laqhila. Il est défendu.

(L'amendement n^o 805, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 145 et 806.

La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir l'amendement n^o 145.

M. Daniel Fasquelle. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 806.

M. Mohamed Laqhila. Il est défendu.

(Les amendements identiques n^{os} 145 et 806, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 809 et 2274.

La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 809.

M. Mohamed Laqhila. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Éric Diard, pour soutenir l'amendement n^o 2274.

M. Éric Diard. Il est proposé de supprimer les transports publics du périmètre d'activités régulées, sur lesquelles sont assises les redevances aéroportuaires qui alimentent la caisse

aménagée servant au financement du service public. En effet, les charges et actifs associés aux transports publics ne devraient pas être inclus dans le périmètre régulé, dans la mesure où ils ne sont pas du ressort des compagnies aériennes. Cet amendement vise donc à retirer les transports publics de la caisse aéronautique car il n'y a aucune raison que les compagnies aériennes soient les seules à payer les accès aux aéroports de Paris – les commerces, par exemple, ne contribuent pas à ce financement.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure. Le système en vigueur fonctionne bien ; il n'y a donc aucune raison de le modifier.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. J'aimerais faire une comparaison avec le système en vigueur dans le domaine ferroviaire. Gares & Connexions organise un partage des coûts : on ne demande pas à la seule SNCF d'assurer le financement des travaux dans les gares. Avec Gares & Connexions, les commerces et les autres utilisateurs contribuent financièrement au fonctionnement de la gare.

Dans le cas d'Aéroports de Paris, pourquoi les compagnies aériennes sont-elles les seules à payer les travaux, alors que de nombreuses autres recettes pourraient y être affectées ? Tout cela est incompréhensible ! On charge la barque de notre transporteur aérien puis on va pleurnicher parce qu'il n'a pas de bons résultats. Et en plus, il en prend pour soixante-dix ans ! Dans ces conditions, je peux vous dire qu'il n'a pas très envie de continuer de poser ses avions en France.

(Les amendements identiques n^{os} 809 et 2274 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 2000, 142 et 810 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 142 et 810 rectifié sont identiques.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 2000.

M. Loïc Prud'homme. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour soutenir l'amendement n^o 142.

M. Daniel Fasquelle. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 810 rectifié.

M. Mohamed Laqhila. Défendu.

(L'amendement n^o 2000, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 142 et 810 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 382 et 811 rectifié.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 382.

M. Bertrand Pancher. Monsieur le ministre, je regrette que vous ne répondiez pas à mes questions. Vous voulez que la mariée soit belle. Pour cela, il faut un investissement très rentable, et vous chargez à vie nos compagnies aériennes. C'est ce que nous disent les responsables d'Air France. Ben Smith ne vous en dit peut-être rien, dans la mesure où vous êtes allé le chercher, et parce qu'il est poli. Mais tous les cadres d'Air France nous disent que votre projet est catastrophique.

Cet amendement tend donc à supprimer la caisse aménagée instituée pour ADP et de revenir au principe de la caisse unique, où le financement du service public se fait à la fois par les redevances aéroportuaires et les recettes commerciales de l'opérateur. Concrètement, madame la rapporteure, cela reviendrait à diviser par deux le montant des redevances payées par Air France, qui s'élèvent à 600 millions d'euros par an. Pour Air France KLM, ce serait 450 millions d'euros en moins sur les 900 millions. Ce n'est pas rien !

Si vous n'approuvez pas cet amendement, vous allez plomber notre compagnie aérienne pendant environ soixante-dix ans. Il est peut-être trop tard pour que vous me répondiez ce soir, mais je voulais insister sur ce point, car c'est ce que demandent toutes les compagnies aériennes et toutes les organisations syndicales. Nous avons organisé de beaux états généraux du secteur aérien, comme on en fait désormais sur à peu près tous les sujets, dans ce pays,...

M. Daniel Fasquelle. C'est leur spécialité ! Du bla-bla !

M. Bertrand Pancher. ...et c'est vraiment la revendication principale qui s'y est exprimée.

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 811 rectifié.

M. Mohamed Laqhila. Il est défendu.

(Les amendements identiques n^{os} 382 et 811 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n^o 775.

M. Éric Woerth. Il est défendu.

(L'amendement n^o 775, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 1824.

M. Mohamed Laqhila. Monsieur le ministre, pensez à nos aéro-clubs, qui vivent souvent grâce aux bénévoles. D'anciens pilotes prennent de leur temps pour venir y former des jeunes, qui peuvent ainsi obtenir leur brevet de pilote dès l'âge de seize ans, grâce à des bourses d'étude. Cet amendement, dont le premier signataire est notre collègue Jean-Paul Mattei, a été travaillé et retravaillé depuis son examen en commission spéciale pour intégrer le rattachement statutaire à une association reconnue d'utilité publique, afin de sécuriser ce critère d'intérêt général, qui justifie des dérogations aux règles tarifaires.

(L'amendement n^o 1824, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 812 et 2275.

La parole est à M. Mohamed Laqhila, pour soutenir l'amendement n^o 812.

M. Mohamed Laqhila. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Éric Diard, pour soutenir l'amendement n^o 2275.

M. Éric Diard. Il vise simplement à instaurer une contribution des activités commerciales au bénéfice des prestations du périmètre régulé, sous la forme du versement d'au moins 50 % du résultat opérationnel des activités commerciales au périmètre régulé. Je vous rappelle que ce mécanisme existe déjà dans certains aéroports européens, comme celui d'Amsterdam ou quelques aéroports suisses, et qu'il est en vigueur en France pour le transport ferré, qui prévoit la rétrocession de 50 % du résultat courant du périmètre non régulé au périmètre régulé pour les gares. La régulation doit garantir un partage équitable de la valeur entre les différentes activités de l'aéroport, qui dispose de deux activités principales dépendantes : les services aéronautiques et les activités commerciales.

(Les amendements identiques n^{os} 812 et 2275, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'article 47 est adopté.)

M. le président. Vu l'heure, si tout le monde est d'accord, je vous propose que nous ne débutions pas l'examen d'un autre article.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roland Lescure, rapporteur. Après la levée de séance, je souhaiterais m'entretenir rapidement, en bas des travées, avec les responsables de groupe encore présents, afin de parler de l'organisation des travaux de demain.

M. le président. Je vous en prie.

Je précise que, ce soir, nous avons examiné quelque soixante-quinze amendements, ce qui est plutôt un bon rythme compte tenu du sujet.

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 matin, à neuf heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises.

La séance est levée.

(La séance est levée à zéro heure cinquante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA