

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du jeudi 14 mars 2019

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	2291
2 ^e séance	2327
3 ^e séance	2371

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

177^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 14 mars 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME ANNIE GENEVARD

1. Croissance et transformation des entreprises (p. 2293)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2293)

Article 44 (*appelé par priorité*) (p. 2293)

M. Boris Vallaud
M. Michel Castellani
Mme Marie-Pierre Rixain
M. Paul Molac
M. François Pupponi
M. Nicolas Dupont-Aignan
Mme Emmanuelle Ménard
M. Robin Reda
M. Stéphane Peu
M. Daniel Fasquelle
M. Loïc Prud'homme
M. Adrien Quatennens
M. Éric Woerth
M. Charles de Courson
M. Olivier Becht

M. Bruno Fuchs
M. Vincent Descoeur
Mme Véronique Louwagie
Mme Zivka Park
Mme Naïma Moutchou
M. Jean-Charles Taugourdeau
M. Nicolas Forissier

Suspension et reprise de la séance (p. 2312)

Mme la présidente
Mme Nadia Hai
M. Philippe Vigier
M. Alexis Corbière
Mme Laurence Trastour-Isnart
M. François Ruffin
M. Éric Straumann
M. Pierre-Henri Dumont
Mme Marie Guévenoux
M. Olivier Faure
M. Éric Coquerel
M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2325)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME ANNIE GENEVARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES

Nouvelle lecture (suite)

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

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Je vous rappelle qu'à la demande du Gouvernement, nous examinons, par priorité, les articles 44 à 54 du projet de loi, relatifs aux entreprises publiques et à l'innovation de rupture.

Article 44 *(appelé par priorité)*

Mme la présidente. La parole est à M. Boris Vallaud, premier inscrit sur l'article 44.

M. Boris Vallaud. Nous avons, sur nos pupitres, trois boutons de vote, qui correspondent à trois décisions possibles. Nous pourrions ainsi approuver la privatisation du groupe Aéroports de Paris – ADP –, la refuser ou nous abstenir. Il faut convenir que, en certaines circonstances, quand on ne sait que décider, l'abstention est un choix commode. Ce n'est toutefois pas un choix possible s'agissant de la privatisation d'Aéroports de Paris, sur le bien-fondé de laquelle, je le sais, un certain nombre d'entre vous, au sein même de la majorité, s'interrogent. C'est une décision qui engage l'avenir du pays, qui engage l'avenir de notre compagnie nationale de transport, qui engage l'avenir de projets importants d'aménagement de la région francilienne. C'est pourquoi il n'y a de place pour l'abstention sur aucun banc.

Les aéroports de Paris accueilleront, en 2022, quelque 120 millions de passagers. Le groupe ADP n'est pas une entreprise comme les autres, c'est un aménageur, un exploitant, un développeur qui dispose de 6 600 hectares de foncier – son éventuelle privatisation serait sans équivalent en

Europe. Aéroports de Paris est une entreprise stratégique parce qu'elle est placée, je l'ai dit, au cœur de tous les grands projets d'aménagement de la région francilienne, avec le CDG-Express, avec la ligne 17 du métro du Grand Paris, avec Cœur-d'Orly et son quartier d'affaires de 15 hectares et sa plateforme multimodale – autant de projets relevant de l'intérêt national, de l'intérêt général.

Aéroports de Paris est également au cœur des intérêts stratégiques des départements de la région francilienne: le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne – avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle –, le Val-de-Marne et l'Essonne – avec l'aéroport d'Orly. C'est pourquoi l'écrasante majorité des élus de cette région, qu'ils soient de droite ou de gauche, sont opposés à cette privatisation, pour eux un non-sens autant qu'un danger. En effet, le groupe Aéroports de Paris est le premier pôle d'emplois de la région capitale, pour les Franciliens comme pour de très nombreux habitants des régions voisines.

Aéroports de Paris est au cœur des intérêts de tout le territoire national en ayant entre ses mains l'avenir des dessertes nationales. Songez que l'aéroport de Heathrow dessert 190 destinations dont seulement dix intérieures. Vous voyez ainsi le risque que vous faites planer sur l'avenir de l'aménagement du territoire. En effet, si l'on ne peut démultiplier le nombre de pistes, un aéroport choisit le type d'avion qui y atterrit et en décolle: pour lui, un Airbus A380 au nombre très important de passagers est plus rentable qu'un avion de transport régional – ATR – au nombre de places très limité. Voilà pourquoi les liaisons locales seront sacrifiées.

Comment, dès lors, j'y insiste, ne pas avoir d'avis sur un tel projet de privatisation? Pire, comment s'y ranger?

Le fait de confier à des intérêts privés de tels intérêts nationaux pourrait-il être compensé par une opération financière? Nous avons eu l'occasion de l'affirmer avec force, Valérie Rabault pour le groupe Socialistes et apparentés ou des représentants d'autres groupes: c'est une mauvaise opération financière. C'est le cas d'abord parce que vous avez en tête l'idée de rembourser un peu de la dette nationale – oh, bien peu: 0,5 % –, alors même que l'action ADP rapporte des dividendes dont le taux de rentabilité est supérieur au taux auquel nous empruntons sur les marchés – à savoir à des taux très faibles, voire, en certaines circonstances, à des taux négatifs.

C'est une mauvaise opération car ADP est une entreprise en plein développement, dont les dividendes, depuis dix ans, quoique vous en disiez, ont augmenté. Ces cinq dernières années, le cours de l'action a augmenté de 160 %, une progression qui n'a même pas été ralentie par la crise de 2008. D'un strict point de vue financier et d'un strict point de vue patrimonial, cette privatisation est une idiotie d'autant plus grande que vous voulez financer un fonds pour l'innovation radicale pour un montant somme toute

dérisoire, 200 millions d'euros, qui ne correspondent même pas au montant cumulé des dividendes de La Française des jeux et d'Aéroports de Paris en 2017.

Vous voulez créer une taxe sur les GAFAs – Google, Apple, Facebook, Amazon : très bien, qu'à cela ne tienne et nous nous en félicitons. Elle produira 450 millions d'euros la première année. Consacrez-les donc à l'innovation radicale. Vous avez d'ailleurs envisagé un rendement croissant de cette taxe : c'est dire à quel point l'innovation aurait à y gagner.

Les Français auront perdu la maîtrise de l'avenir du groupe ADP sans gagner un centime. Nous sommes en train de reproduire le scandale de la privatisation des autoroutes. Et peu importe que vous parliez de privatisation ou de concession. La régulation que vous prévoyez est celle d'un tout petit périmètre. Le service public aéroportuaire est en réalité la portion congrue. Vous prétendez que nous allons privatiser un centre commercial ou, comme je l'entendais tout à l'heure, la Maison du chocolat – avouez que la Manufacture nationale des chocolats et du cacao, ça aurait de la gueule, si j'ose m'exprimer ainsi, mais c'est pour plaisanter avec le rapporteur général de la commission spéciale.

Or, ADP, c'est bien autre chose : c'est une entreprise stratégique. J'emploie à dessein le terme car le Premier ministre lui-même, hier, a eu la prudence de le faire, ajoutant qu'il n'était pas très content de la manière dont le groupe ADP était géré. Je lui réponds : faites donc votre travail d'État actionnaire, votre travail de régulateur.

Observez le classement des aéroports internationaux : les dix premiers ont un capital majoritairement public et non privé.

M. Roland Lescure, rapporteur général de la commission spéciale. Ce n'est pas vrai !

M. Boris Vallaud. Vérifiez-le !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Je connais un peu le sujet...

M. Boris Vallaud. Il se trouve que moi aussi : nous avons autant travaillé l'un que l'autre et je tiens des documents à votre disposition puisque, manifestement, vous ne les avez pas tous lus.

Vous êtes sur le point de commettre une erreur irréparable. Vous privatisez un monopole naturel, quoique vous en disiez, puisque les aéroports franciliens sont un monopole de fait avec 62 % du trafic passagers, 82 % du fret, 85 % des liaisons avec l'Amérique du Nord. Vous êtes probablement en train de tomber sous le coup de l'alinéa 9 du préambule de la constitution de 1946 – nous verrons ce qu'en dira le Conseil constitutionnel quand nous l'aurons saisi.

Je m'adresse à la majorité : il n'y a pas de honte, de temps en temps, à reprendre sa liberté. Il ne faut pas confondre le volontarisme et ses vertus avec l'obstination et ses vices. Or j'ai peur, avec cette privatisation, que vous ne cédiez à ces vices. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Je pense que nous ne serons plus de ce monde dans soixante-dix ans, c'est-à-dire à la fin de la concession de l'exploitation d'ADP à un opérateur privé ; mais les jeunes d'aujourd'hui pourront sans aucun doute

juger l'ampleur des conséquences de l'opération de privatisation qui va être votée, à la suite de celle des autoroutes ou d'autres aéroports.

Nous avons eu l'occasion de l'affirmer au cours de la discussion générale, cette privatisation nous apparaît comme une faute économique, stratégique et historique. Nous entendons les arguments des promoteurs de cette vente qui permettrait, selon eux, de financer l'innovation, l'économie de demain et, sous-entendu, l'emploi de demain. Seulement, il se trouve que ce joyau, que vous entendez brader, dégage des dividendes dont profitent ses actionnaires, au premier rang desquels l'État : 174 millions d'euros en 2018. Les dividendes, par nature, fluctuent, mais les perspectives de développement du transport aérien autorisent un optimisme raisonné.

Vous souhaitez vendre ADP et placer le produit de cette vente, mais aussi celle de La Française des jeux et d'une partie d'Engie, en obligations d'État dont les dividendes, de l'ordre de 250 millions d'euros par an, alimenteraient un fonds de l'innovation de rupture. Vous savez très bien que le Gouvernement peut le faire sans privatiser ADP. En fait, cette privatisation a une vertu, dans votre esprit : faire baisser un peu artificiellement la dette publique d'un demi-point de PIB. Nous nous demandons si ce tour de passe passe mérite un tel sacrifice. Je l'ai déjà souligné hier : les bénéfices de l'opération sont à court terme mais, à examiner les perspectives à moyen et long termes, les choses apparaissent sous un angle totalement différent.

Les députés du groupe Libertés et territoires tenteront donc, chers collègues, de vous convaincre inlassablement de renoncer à votre projet.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Pierre Rixain.

Mme Marie-Pierre Rixain. Il nous faut, à l'occasion de la concession de l'activité commerciale des aéroports de Paris, avoir des objectifs ambitieux en matière de développement durable du transport aérien. Je suis députée de l'Essonne, élue d'une circonscription à proximité d'Orly très survolée par les avions, les communes de Longjumeau, Champlan ou Janvry étant particulièrement concernées. Nous devons avoir à cœur – le texte va dans ce sens et je sais que le Gouvernement y est attaché – de réduire les impacts du trafic aérien autour des sites aéroportuaires, de préserver la qualité de vie des riverains et de renforcer la compatibilité entre cette qualité de vie et les activités aériennes.

Les conséquences sanitaires des nuisances aériennes, vous le savez, sont démontrées par de nombreuses études internationales, qu'il s'agisse des pertes auditives, des perturbations du sommeil, des troubles cardio-vasculaires ou de la baisse des capacités d'apprentissage : la liste est très longue. D'après la dernière évaluation de Bruitparif, le bruit ferait perdre 31,5 mois de vie en bonne santé aux habitants de Champlan, par exemple, qui se situe dans l'axe des pistes de l'aéroport d'Orly, contre 1,9 mois, en moyenne, pour les Franciliens.

Nous savons qu'il est possible d'agir sur le bruit et sur les émissions gazeuses, notamment en optimisant les procédures d'approche, en plafonnant les mouvements annuels ou encore en imposant un couvre-feu. Je sais, monsieur le ministre de l'économie et des finances, votre attachement à préserver ce couvre-feu, vital pour les riverains. De

nombreuses garanties ont été obtenues par les riverains et par les élus locaux en la matière, notamment lors des débats en commission et il faut que les règles soient effectives.

C'est pourquoi je soutiens la volonté du Gouvernement d'inscrire dans la loi des garanties nouvelles de lutte contre les nuisances aériennes, afin que le futur concessionnaire ait un cahier des charges ambitieux, strict, contraignant, à même de répondre aux exigences légitimes des riverains des aéroports de Paris.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Molac.

M. Paul Molac. La privatisation d'ADP est une mauvaise affaire, parce que, on l'a dit, ce groupe a une importance stratégique pour le pays. Il faut en effet tenir compte de toutes les liaisons, non seulement extérieures, mais également intérieures : or, chacun le sait, celles-ci sont loin d'être toutes rentables. L'entreprise, pour sa part, est très rentable et pourrait l'être encore plus. Ce qu'il y a de surprenant, c'est qu'on va vendre une entreprise dont on sait qu'elle a des gains de productivité à réaliser. On va donc la vendre en dessous de sa valeur, alors qu'on pourrait tout simplement la réformer nous-mêmes et bénéficier de ces gains de productivité. C'est curieux. Je suppose que les futurs actionnaires se frottent déjà les mains.

Les dividendes annuels sont suffisants pour alimenter un fonds pour l'innovation industrielle. À quoi sert-il donc de vendre le groupe ADP ? Tout le monde a en tête les autoroutes : non seulement elles ont été vendues à un prix inférieur de 10 milliards d'euros à la valeur estimée par la Cour des comptes, mais leur taux de rentabilité est de 20 % par an – j'ignore si vous mesurez à quel point ce taux est énorme. Et tout cela, on l'a donné au secteur privé.

Quel est l'intérêt de cette politique quand j'entends dire, de plus, qu'elle vise à alléger la dette, alors qu'aujourd'hui l'État emprunte parfois à des taux négatifs ? Comment prétendre qu'il faut vendre pour rapporter de l'argent et rembourser nos emprunts, quand ce que nous vendons pourrait nous rapporter et que nous empruntons à des taux négatifs ? Je ne comprends donc pas pourquoi vous vous obstinez à privatiser à la fois ADP et La Française des jeux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT.*)

Mme la présidente. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Monsieur le ministre, à mon tour de développer deux nouveaux arguments pour bien expliquer pourquoi il serait absurde de privatiser ADP.

Le premier argument repose sur l'indispensable fibre sociale d'ADP : plus particulièrement au nord de l'Île-de-France, autour de Roissy-en-France et du Bourget, ADP est propriétaire de plateformes aéroportuaires qui sont des vecteurs d'emplois pour les populations riveraines. Les aéroports du Bourget et de Roissy sont en effet entourés de zones dites sensibles, dans lesquelles le taux de chômage est très élevé : or ADP, en lien avec les entreprises de la plateforme, facilite l'accès à l'emploi des habitants des communes environnantes. Seule la puissance publique peut remplir un rôle de moteur social, en imposant à des entreprises l'embauche prioritaire des habitants des zones urbaines sensibles. Une entreprise privée, guidée par sa rentabilité, n'embauchera que des personnes capables d'accéder immédiatement à l'emploi : elle n'aura pas cette fibre sociale à l'égard des territoires environnants.

Le second argument, monsieur le ministre, qui devrait empêcher l'État de privatiser, est encore plus préoccupant, puisqu'il touche à la santé publique.

Voilà quelques jours, Bruitparif, organisme reconnu pour sa compétence, a remis un rapport sur les conséquences sanitaires du bruit aérien en Île de France – il a pour titre : *Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France*. Je vous cite un extrait de la conclusion : « 375 000 personnes, soit 3,7 % de la population de la zone dense francilienne, sont exposées à des niveaux de bruit aérien dépassant la valeur réglementaire [...]. La nuit, [...] 11 % de la population vit encore dans un logement exposé à un bruit aérien de plus de 40 dB(A), considéré comme l'objectif de qualité à atteindre la nuit selon l'OMS ».

Au-delà de ces constatations, les conséquences de cette exposition à un bruit supérieur aux normes fixées par l'OMS – Organisation mondiale de la santé – sont dramatiques : « En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 18 718 années de vie en bonne santé perdues chaque année au sein de la zone dense francilienne. [...] Rapportées à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 1,9 mois de vie en bonne santé perdu ». Pour les zones les plus exposées, trois ans de vie sont perdus en raison de l'exposition au bruit aérien en Île-de-France.

Je constate que le Gouvernement s'est bien gardé de tout commentaire sur ce rapport, en dépit de sa politique affichée en matière de santé publique. S'il est pourtant un sujet sur lequel on ne saurait plaisanter, c'est bien celui de la santé et de la vie des Franciliens en particulier et, en général, de tous ceux qui vivent à proximité d'aéroports, partout en France et dans le monde. C'est le rôle de la puissance publique de se préoccuper de la santé des citoyens et des habitants de notre pays. Je ne suis pas sûr qu'une entreprise privée soit capable de le faire aussi bien que l'État. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Il est peu de dossiers qui suscitent une telle unanimité sur les bancs de cette assemblée. Quelles que soient les couleurs politiques, à l'exception, bien évidemment, de votre majorité En marche, ce projet soulève bien des interrogations. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je souhaite vous poser quelques questions auxquelles je souhaite qu'il soit apporté des réponses.

Première question : pourquoi privatiser un actif stratégique ? Si c'est par idéologie que vous le faites, je vous rappelle que les États-Unis, pays libéral, ne privatisent pas les ports et les principaux aéroports. Ils savent qu'ils représentent un actif stratégique en matière d'entrée sur le territoire et d'intérêt national.

Deuxième question : pourquoi ne pas tirer les leçons du passé ? On peut commettre une erreur une fois, deux fois, mais trois fois ? Vous êtes bien placé pour savoir ce qu'il s'est passé avec les autoroutes : vous étiez alors, me semble-t-il, conseiller du premier ministre, M. de Villepin. Vous êtes bien placé également, à Bercy, pour connaître l'histoire de la privatisation de l'aéroport de Toulouse, que le rapporteur de la cour administrative d'appel, si j'ai bonne mémoire, a déclaré ni plus ni moins illégale. Vous êtes bien placé pour avoir entendu le maire de Toulouse et les élus de la région expliquer comment la société chinoise, que M. Macron, à

l'époque ministre, avait choisie, veut aujourd'hui se dégager de cette opération après s'être emparée de la trésorerie. Pourquoi ne pas tirer les leçons du passé ?

Troisième question : pourquoi mettre en place cette usine à gaz, dont nous allons discuter aux articles 44, 45, 46 et 47 ? On l'a vu avec les concessions d'autoroutes : une fois le contrat signé, ce sont les cabinets d'avocats qui sont heureux d'en assurer la gestion. Et je ne parle pas des discussions sur les créneaux réservés aux compagnies ou avec les protecteurs de l'environnement, que notre collègue de l'Essonne a évoquées. Bref, nous mettons le doigt dans un engrenage et personne, dans cet hémicycle, ne peut, en conscience, se dire qu'il sera facile de résoudre les problèmes majeurs ainsi créés.

Pourquoi, enfin, une affaire financière aussi mauvaise ? Pas un Français n'accepterait de vendre un bien qui rapporte autant pour le transformer en un placement bancaire qui rapportera si peu ! J'ai une proposition à vous faire, monsieur le ministre. Je sais que vous n'écoutez pas ou que vous faites semblant de ne pas écouter : c'est d'ailleurs un signe de mépris pour la représentation parlementaire.

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Mais bien sûr !

M. Roland Lescure, *rapporteur général*. Il prend des notes.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le ministre, pourquoi ne prenez-vous pas clairement l'engagement, devant la représentation nationale, d'affecter les dividendes des participations de l'État des entreprises que vous voulez privatiser à l'innovation ? Un tel engagement ne vous prendra qu'une minute et tout serait tellement plus simple ! J'ai les chiffres...

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Nous aussi, nous les avons.

M. Roland Lescure, *rapporteur général*. Les voilà !

M. Nicolas Dupont-Aignan. Vous les avez aussi : les mauvaises années, ce sont 800 millions d'euros ; les bonnes années, 1,2 milliard d'euros. Tout cela, pour placer les fonds libérés par la privatisation dans un fonds pour l'innovation, qui rapportera 200 à 300 millions d'euros ! Si vous êtes sincère, prenez cet engagement. Mais en vérité, vous ne le voulez pas.

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Ah, l'anathème !

M. Nicolas Dupont-Aignan. Je souhaite également vous poser des questions plus gênantes, monsieur le ministre. Quelle est la banque conseil de cette opération ?

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Le complotisme en action !

M. Nicolas Dupont-Aignan. J'aimerais que vous nous le disiez. Qui dirige la filiale française de cette banque conseil ?

M. Michel Lauzzana. Le complotisme !

M. Nicolas Dupont-Aignan. Quel sera le montant de la commission que recevra cette banque ?

M. Laurent Saint-Martin. Ce n'est pas le sujet.

M. Nicolas Dupont-Aignan. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous livriez à la représentation nationale le nom de la banque conseil que vous avez choisie pour mener à bien cette privatisation. Je vous le demande solennellement au nom de la représentation nationale.

M. Laurent Saint-Martin. Et pas un mot pour les riverains !

M. Boris Vallaud. Ce n'est pas le sujet.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. J'ai déjà eu l'occasion de le dire hier lors de la discussion générale : je suis opposée à la privatisation d'Aéroports de Paris. Trop de zones d'ombre, de questions sans réponse, d'incompréhension, et des arguments qui n'arrivent à convaincre personne. Avouez que réduire les ADP à la Maison du chocolat, comme votre majorité s'évertue à le faire depuis plusieurs jours, est assez pathétique !

Les ventes programmées d'Aéroports de Paris et de La Française des jeux posent la question du rôle et du devenir de l'État actionnaire. Les deux entreprises fonctionnent bien, très bien même : 610 millions d'euros de profit en 2018 pour la première, tandis que La Française des jeux a dégagé en 2017 un bénéfice net de 181 millions d'euros, avec évidemment, à la clé, de généreux dividendes pour l'État : 220 millions d'euros en 2017, dont 132 millions d'euros provenant d'ADP.

Alors, pourquoi ne pas flécher, comme l'a demandé hier Valérie Rabault, les dividendes dégagés par ces entreprises pour financer le fonds de modernisation de l'économie française annoncé par Emmanuel Macron ? Vos réponses, plus que floues, n'arrivent malheureusement à convaincre personne.

Comme cela a été rappelé, en vendant aujourd'hui votre participation, l'État actionnaire ne fait pas vraiment une bonne affaire. Placé sur un compte rémunéré selon les taux en vigueur, le fruit de la vente rapportera 3 % de rémunération par an, comme une vulgaire assurance-vie. Or ADP assure aujourd'hui à l'État en dividendes une rentabilité proche de 10 %, soit trois fois plus. Pourquoi voulez-vous vous priver d'une telle rente ? Nous sommes en droit de vous le demander.

Dernière question – elles sont nombreuses, mais je veux rester synthétique : l'État vendra-t-il la totalité de ses 50,6 % de parts ou seulement une partie ? Mardi, Benjamin Griveaux a semé le trouble en indiquant que l'État conserverait une participation d'à peu près 20 %, avant de faire marche arrière. Ce matin, monsieur le ministre, vous avez annoncé que toutes les options sont sur la table, que rien n'est encore tranché et que la décision sera prise dans les prochains mois. Comment peut-on demander à la représentation nationale de voter un principe sans qu'elle en connaisse les modalités ? Nous aimerions avoir des réponses.

Mme la présidente. La parole est à M. Robin Reda.

M. Robin Reda. Monsieur le ministre, enfin, nous y sommes !

Vous connaissez mon attachement à ce dossier et à la circonscription qui est la mienne et qui a, sur son sol, l'essentiel de l'emprise de l'aéroport d'Orly en Essonne : ses habitants se posent évidemment beaucoup de questions. Toutefois, au-delà de mon attachement territorial, je voudrais, moi aussi, souligner certaines incohérences et

surtout affirmer, en préambule, que l'union des oppositions, que vous dénoncez régulièrement, qui se fait contre la privatisation d'ADP, n'est pas, comme vous le pensez, une simple guerre picrocholine entre ceux qui s'opposent par obstination aux privatisations, et les autres, qui ne chercheraient que des motifs, légitimes ou non, de s'opposer au Gouvernement.

Ces réticences et ces inquiétudes, voire ces oppositions, sont bien plus profondes. Elles tiennent, évidemment, au fait que les aéroports ne sont pas des excroissances territoriales mais sont en relation avec leur environnement – c'est l'élu francilien qui parle. Je sais que vous avez fait des avancées. Certains de mes collègues et moi-même avons pris, à plusieurs reprises, qui la parole, qui la plume, pour vous interpellier sur les légitimes inquiétudes des riverains et des acteurs, quant au développement du trafic aérien. Or ce développement, assumé, a été confirmé pour la région Île-de-France, notamment lorsque votre Premier ministre a déclaré de manière explicite, après l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, que la croissance du trafic aérien se reporterait sur les aéroports franciliens, sans penser, à ce moment-là, aux conséquences sur le développement du trafic dans le ciel francilien.

Vous semblez vouloir concéder des avancées en matière de plafonnement des créneaux : s'agissant de l'aéroport d'Orly, le couvre-feu nocturne qui protège les riverains leur offre une plage horaire nocturne suffisante pour dormir. Mais même si ces engagements sont inscrits dans la loi, qui nous garantira que l'État saura les faire respecter dans la durée à un groupe majoritaire qui, demain, recourra à toutes les techniques de pression que nous connaissons ? Le trafic aérien, en croissance de 5 à 6 % par an, conduira, à un moment ou un autre, les dirigeants d'ADP à expliquer à l'État qu'il faut prévoir des créneaux et des mouvements supplémentaires, recevoir un plus grand nombre de gros porteurs dans les aéroports et donc, à cette fin, ouvrir une piste non utilisée ou en construire une nouvelle, si bien que des riverains qui, jusqu'alors, étaient préservés de la nuisance aérienne d'aéroports qui sont, je le rappelle, très insérés dans le tissu urbain, seront survolés.

Après le volet territorial, venons-en au volet financier, qui a été évoqué : nous ne pouvons pas le mettre sous le tapis.

Vos arguments sont souvent assez courts : d'un côté, vous voudriez vendre Aéroports de Paris pour doter l'innovation de rupture de quelques milliards d'euros – financement qui se réduira aux intérêts relativement faibles du fonds pour l'innovation ; de l'autre, l'État n'aurait pas à gérer les boutiques de luxe. Nous pourrions assurément en convenir, si l'État n'avait pas besoin de rentrées budgétaires. Or les dividendes ne sont pas seuls à y concourir : ADP reverse également une fiscalité abondante.

M. Roland Lescure, *rapporteur général*. Cela ne changera pas.

M. Robin Reda. Il serait vraiment curieux de devoir expliquer aux Français, demain, que vous préférez les faibles intérêts du placement du fonds de l'innovation, plutôt qu'une rente assumée d'ADP, qui est aujourd'hui un aéroport à capital public majoritaire et qui est, comme dans toutes les grandes démocraties libérales du monde – dans la plupart, en tout cas, et les États-Unis ont été cités – un actif stratégique de l'État.

D'autres questions n'ont pas été évoquées. Je pense à l'indemnisation des actionnaires privés du capital d'ADP – elle s'élèverait entre 500 millions et 1 milliard d'euros. Je

pourrais également soulever, au-delà de la question financière, la question juridique de la privatisation d'un monopole. Toutes ces questions restent à trancher, sans oublier celle des intérêts patrimoniaux de l'État. J'ai évoqué les terrains, qui sont généralement sur l'emprise territoriale de collectivités territoriales : elles s'inquiètent.

En réalité, monsieur le ministre, cette opération, qui vise à privatiser une entreprise en situation de monopole, pose tout d'abord la question d'une forme de capitalisme de connivence, voire de caste, puisque vous entendez donner en un seul bloc le contrôle des aéroports de Paris au privé, alors qu'il n'existe pas aujourd'hui de réelle concurrence dans ce secteur d'activité.

Elle pose ensuite la question du pragmatisme. Vous affirmez aujourd'hui qu'il est de votre côté, mais, de fait, il est du côté de ceux qui s'opposent à votre projet – cela concerne aussi des sensibilités qui s'expriment au sein de votre majorité. Si vous voulez vraiment être pragmatique, il faut renoncer à la privatisation des aéroports de Paris ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Boris Vallaud. Il a raison !

M. Nicolas Dupont-Aignan. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Je reviens rapidement sur quelques arguments déjà évoqués, et j'en ajoute deux ou trois autres.

Privatiser Aéroports de Paris est d'abord une faute stratégique. Il s'agit d'une infrastructure clé qui constitue un monopole. À ce sujet, je reviens sur l'avis du Conseil d'État derrière lequel vous vous retranchez souvent : il tire argument de la localisation dans une seule région française de tous les aéroports gérés par Aéroports de Paris pour écarter « le caractère d'un service public national ou d'un monopole de fait » de cette société. Au contraire, nous estimons que le fait qu'ADP gère 80 % du trafic aérien français place bien cette société en situation de monopole. De ce point de vue, votre projet est anticonstitutionnel, comme l'ont déjà écrit un certain nombre de juristes. Si vous persévérez, la position du Conseil d'État sur ce point sera donc discutée devant le Conseil constitutionnel.

M. Nicolas Forissier. Il faut sortir des raisonnements hexagonaux ! Prenez un peu l'air !

M. Stéphane Peu. Privatiser Aéroports de Paris est ensuite une faute économique. L'expérience nous a appris – ou elle aurait en tout cas dû nous apprendre – que la privatisation d'un monopole naturel, c'est-à-dire d'une activité économique non concurrentielle, conduisait à de piètres résultats. Nous avons vécu, il y a quelques années, la privatisation des autoroutes, et, plus récemment celle de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Tous les exemples de cette nature ont conduit à des catastrophes et ont constitué des erreurs. Commettre une erreur, cela peut arriver à tout le monde, mais persévérer dans l'erreur, en toute connaissance de cause, ...

M. Éric Straumann. C'est diabolique !

M. Stéphane Peu. ...cela devient une faute, une faute contre la nation, contre les intérêts du pays, et contre le peuple français. (*M. Nicolas Dupont-Aignan applaudit.*)

Privatiser Aéroports de Paris est aussi une faute budgétaire. Avec un taux de marge de 14 %, ADP constitue une source de revenus réguliers pour les comptes publics. L'argument consistant à expliquer que la privatisation permettra de financer un fonds pour l'innovation de rupture ne tient pas la route. Il est fallacieux parce que vous savez parfaitement que l'argent de la privatisation placé dans ce fonds rapportera très nettement moins que les dividendes actuels des sociétés que vous entendez privatiser grâce au projet de loi PACTE. Le rapport va d'un à trois : on estime que les sommes placées dans le fonds d'innovation rapporteront de 200 à 300 millions d'euros, alors que les sociétés que vous voulez privatiser rapportent tous les ans 800 millions d'euros aux comptes publics. Votre argument ne tient donc pas la route. Il n'est ni crédible ni sérieux de l'évoquer devant la représentation nationale.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Bien sûr !

M. Stéphane Peu. Privatiser Aéroports de Paris est également une erreur démocratique, car les aéroports de Paris constituent une frontière vitale au cœur de notre capitale économique et politique. Privatiser une frontière est bel et bien une faute, et un abandon de souveraineté nationale.

Une telle privatisation fait courir un risque en termes d'affaiblissement notre pays. En effet, la privatisation mettrait en danger Air France, notre compagnie aérienne nationale, dont Aéroports de Paris constitue aussi le hub. Nous avons vu, il y a quelques semaines, les Pays-Bas monter au capital d'Air France-KLM pour défendre l'activité de l'aéroport international d'Amsterdam-Schiphol. Alors que les Pays-Bas, comme tous les pays du monde, soutiennent leur compagnie nationale et défendent leur aéroport national, nous empruntons le chemin inverse, celui de la privatisation, de l'abandon de souveraineté nationale, et de l'affaiblissement inéluctable de notre compagnie nationale. C'est une faute au regard du sens de l'histoire.

J'ajoute enfin que nous courons un risque d'inconstitutionnalité. Je l'ai dit : l'avis du Conseil d'État me paraît fragile et nous ne pouvons pas nous réfugier derrière lui.

Permettez-moi un instant de m'exprimer aussi en tant qu'élu de la Seine-Saint-Denis. Un rapport d'information de l'Assemblée nationale, publié au mois de mai dernier, consacré à l'évaluation de l'action de l'État dans l'exercice de ses missions régaliennes en Seine-Saint-Denis, a montré qu'il existait dans notre pays des ruptures en matière d'égalité républicaine. Le Premier ministre a pris des engagements afin de traiter la situation spécifique du département et de lui donner les moyens de rejoindre le niveau des autres.

Dans ce cadre, il faut savoir que les deux sites d'Aéroports de Paris de Paris qui se trouvent en Seine-Saint-Denis – l'aéroport du Bourget et celui de Roissy – emploient plus de 100 000 personnes, souvent recrutées localement, dans le Val-d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis, en particulier dans des quartiers difficiles. La privatisation est donc aussi un mauvais coup porté à l'emploi local, au rééquilibrage territorial, et à la Seine-Saint-Denis.

Tout cela est entaché d'un grand soupçon. Il y a quelques mois, monsieur le ministre, votre Gouvernement a pris la responsabilité d'abandonner le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. La rupture du contrat signé avec la société Vinci a ouvert la voie à une indemnisation déjà très élevée de cette dernière. On peut légitimement se demander...

M. Roland Lescure, rapporteur général. Pas du tout !

M. Bruno Le Maire, ministre. Mesurez vos propos, monsieur le député !

M. Stéphane Peu. Je les mesure.

On peut se demander légitimement, lorsque l'on constate la faiblesse des arguments en faveur de la privatisation d'ADP, qu'elle apparaît comme un contresens, et que tous les députés hormis ceux de la majorité y sont opposés, de même que tous les professionnels du secteur, comment il est possible de repousser d'un revers de main le soupçon d'un renvoi d'ascenseur au profit de la société Vinci. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

M. Roland Lescure, rapporteur général. Ce n'est pas vrai ! J'ai entendu les arguments de M. Charles de Courson !

M. Éric Straumann. C'est déjà fait avec le contournement de Strasbourg ! Il fallait bien les indemniser !

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Je ne suis pas convaincu de la nécessité de vendre Aéroports de Paris ; à vrai dire, je suis même franchement hostile à cette idée.

Je suis un peu affligé lorsque j'entends certains arguments, comme lorsque la majorité nous explique qu'il ne revient pas à l'État de gérer La Maison du chocolat ! Il n'est évidemment pas question de gérer La Maison du chocolat. Réduire Aéroports de Paris aux boutiques en duty free, ce n'est franchement pas sérieux.

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Ces activités représentent tout de même 74 % du chiffre d'affaires !

M. Daniel Fasquelle. Aéroports de Paris est devenu en 2018, le numéro un mondial du secteur.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Pas en qualité !

M. Daniel Fasquelle. Aujourd'hui, l'État français et la France peuvent s'enorgueillir d'être majoritaires au capital du numéro un mondial du secteur. Je rappelle qu'Aéroports de Paris c'est certes Orly, Roissy, Le Bourget, et un certain nombre d'aéroports et d'aérodromes en France, mais c'est aussi des participations dans un grand nombre d'aéroports dans le monde, comme celui de l'île Maurice, de Santiago, d'Aman, d'Istanbul, d'Antalya, d'Izmir, parmi beaucoup d'autres.

On le voit bien : réduire Aéroport de Paris à La Maison du chocolat, cela n'est pas sérieux, car ADP est un acteur mondial majeur qui joue un rôle important dans son secteur. L'État français doit donc en garder le contrôle. Vouloir se débarrasser d'un groupe international dont le chiffre d'affaires atteint quasiment 5 milliards d'euros – avouez que l'on est loin de La Maison du chocolat – constitue une évidente erreur d'un point de vue stratégique.

Il s'agit aussi d'une erreur parce qu'avec un trafic cumulé de 100 millions de passagers, Orly et Roissy constituent la première frontière de France. Il est essentiel que l'État français en conserve le contrôle complet.

Au-delà de l'erreur stratégique, la privatisation est une erreur en termes d'aménagement du territoire. En effet, de nouveau, la réalité n'a rien à voir avec La Maison du chocolat : Aéroports de Paris est le premier propriétaire foncier d'Île-de-France. Voilà de quoi nous débattons ce

matin ! Comment peut-on ne pas vouloir préserver le patrimoine du premier propriétaire foncier d'Île-de-France ? Ce n'est pas sérieux.

L'erreur est également financière et budgétaire. Nous vous l'avons déjà dit, lors des travaux de la commission spéciale, puis lors de l'examen en séance publique, à l'occasion de la première lecture, mais vous ne voulez rien entendre. Le chiffre d'affaires d'ADP est en constante évolution ainsi que ses bénéficiaires. Vous nous expliquez qu'il faut vendre rapidement afin d'éviter un éventuel retournement de situation, ajoutant que si nous signons très vite nous aurons assurés les 250 millions d'euros par an que doit rapporter la vente d'ADP et de la Française de jeux.

Pourtant, nous savons très bien que le nombre de passagers dans le monde ne cessera pas d'augmenter – il suffit de consulter les chiffres publiés par l'Organisation mondiale du tourisme –, et que la France a l'ambition d'en prendre sa part et de demeurer la première destination touristique du monde. Nous visons les 100 millions de visiteurs ! Tout cela conduira nécessairement au développement du chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris.

Se débarrasser d'une entreprise florissante, qui le sera encore davantage demain, constitue bien une erreur financière et budgétaire, d'autant que l'opération est censée permettre la création d'un fonds de rupture de l'innovation... Franchement, vous devriez parfois écouter votre propre discours !

Mme Nadia Hai. En fait, c'est un fonds de l'innovation de rupture !

M. Daniel Fasquelle. Vous projetez de créer un fonds de rupture et d'innovation pour provoquer une évolution majeure de l'économie française avec 250 millions d'euros par an ? Enfin, vous ne pouvez pas y croire vous-mêmes ! Cela est d'autant moins sérieux que nous disposons déjà de ces 250 millions d'euros grâce aux dividendes annuels d'Aéroport de Paris et de la Française des jeux.

Si vous voulez créer un fonds de 10 milliards d'euros, faites des économies sur le budget de l'État, mais ne vendez pas Aéroport de Paris et La Française des jeux ! Si vous voulez investir dans l'innovation et dans l'économie nouvelle, faites-le en affectant des dividendes qui existent déjà aujourd'hui à cet usage !

On le voit bien : tout cela ne tient pas debout. Votre véritable motivation, mais tout le monde l'a bien compris maintenant, tient dans votre volonté de diminuer la dette de l'État. Ces privatisations permettront d'afficher un endettement d'un demi-point inférieur à ce qu'il est aujourd'hui, ce qui vous évitera d'approcher de trop près les 100 % d'endettement par rapport au PIB. Je ne conteste pas qu'il s'agit de l'une de vos sincères préoccupations, mais, franchement, il existe d'autres moyens pour désendetter le pays que de vendre ADP et La Française de jeux.

Pour alimenter sa réflexion la majorité devrait aussi regarder ce qui se passe à l'extérieur de nos frontières, puisqu'elle refuse de nous entendre. Cela dit, elle a beau jeu de faire semblant de croire que, parce que nous appartenons à l'opposition, nous sommes systématiquement hostiles à tout ce qu'elle propose. C'est entièrement faux ! Nous avons voté un certain nombre des textes voulus par la majorité, en particulier en ce qui concerne les ordonnances en matière de droit du travail, ou la privatisation de la SNCF.

Sur un certain nombre de sujets, nous sommes prêts à la rejoindre, mais ce n'est pas le cas s'agissant de ces privatisations.

J'en reviens aux exemples étrangers. Sachant que l'on va nous faire une leçon de libéralisme, il est par exemple intéressant de regarder ce qui s'est passé aux États-Unis. Je rappelle que, pour notre part, nous ne sommes pas hostiles par principe aux privatisations, mais nous pensons que l'État doit rester un État stratège, qui doit continuer à maîtriser des outils essentiels comme les aéroports, les autoroutes, qu'on a privatisés à tort, ou un certain nombre de ports. Le constat est simple : aux États-Unis, l'ensemble des aéroports sont publics.

On peut aussi s'intéresser au discours que tiennent les compagnies aériennes en matière de privatisation des aéroports. Lors de son assemblée générale, qui s'est tenue au mois de juin dernier à Sydney, l'association internationale du transport aérien – IATA – qui réunit 290 compagnies aériennes dans le monde, a adopté une résolution dans laquelle elle conseille aux États de préserver le caractère public des aéroports. L'IATA s'est appuyée sur une étude du cabinet McKinsey qui constate que les aéroports privatisés ne rendent pas de meilleurs services que les aéroports publics, mais qu'ils coûtent plus cher. Ce n'est donc pas l'opposition qui le dit, mais le très sérieux cabinet McKinsey et toutes les compagnies aériennes du monde.

Demain, Aéroports de Paris privatisé coûtera plus cher, que vous le vouliez ou non, et nous nous serons privés des effets bénéfiques de l'évolution positive de son chiffre d'affaires.

Au-delà de ces remarques, plusieurs questions se posent. Il y a celles relatives à la concurrence. Vous vous apprêtez à créer une situation de monopole ou de rente, qui constituera peut-être, demain, un abus de situation dominante au profit des deux aéroports parisiens remis entre les mains d'un opérateur privé, que vous le vouliez ou non.

Il y a aussi une question à laquelle je crois que vous n'avez jamais répondu, monsieur le ministre – peut-être le ferez-vous aujourd'hui : l'État conservera-t-il une participation dans le capital d'Aéroports de Paris et à quelle hauteur ? La représentation nationale a le droit de savoir ce qu'il en est.

M. Robin Réda a déjà parfaitement évoqué la question suivante : comment indemnisez-vous les actionnaires actuels ?

M. Éric Woerth parlera beaucoup mieux que moi de cet autre sujet : que se passera-t-il si l'évolution du chiffre d'affaires, des dividendes et des bénéficiaires est supérieure à ce qui est prévu ? Pourrons-nous en récupérer une partie ?

Il faut aussi regarder de près ce qui s'est passé à Toulouse, parce que la privatisation de son aéroport se solde par un véritable fiasco. Lundi dernier, devant la cour administrative d'appel de Paris, le rapporteur public a même demandé l'annulation pure et simple de l'opération. J'espère qu'on n'en arrivera pas à cette extrémité, mais je me demande si vous avez tiré toutes les conséquences de ce fiasco qui se déroule sous nos yeux.

Nous, le groupe Les Républicains, vous demandons, monsieur le ministre, de renoncer à la vente d'Aéroports de Paris. Nous avons aussi déposé des amendements pour tenter de limiter les dégâts : soixante-dix ans est un délai vraiment beaucoup trop long et nous proposerons de le raccourcir. Éric Woerth a pour sa part déposé un amende-

ment, que nous soutiendrons, tendant à ce que l'État français bénéficie d'un complément de prix si jamais le développement d'Aéroports de Paris s'avérait meilleur encore que ce que nous pensons, sachant que le secteur est en plein essor et plein d'avenir.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de venir ce matin nous écouter en personne.

M. Bruno Le Maire, ministre. Bien volontiers !

M. Daniel Fasquelle. C'est un débat extrêmement important et j'espère que vous répondrez à toutes les questions que nous soulevons.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le ministre, nous sommes ce matin réunis pour discuter plus particulièrement des privatisations que vous envisagez, non seulement celles d'Aéroports de Paris mais aussi de La Française des jeux. Or, depuis le début, personne ne comprend votre logique, qu'elle soit stratégique ou économique. Et pour cause : de logique, il n'y en a pas, mes collègues l'ont déjà démontré en décryptant ce qui fait la faiblesse de votre argumentation.

Je voudrais revenir notamment sur cette affaire du fonds d'innovation de rupture. Aujourd'hui, nous avons des entreprises dont le rendement se situe entre 5 % et 10 % ; Aéroports de Paris, cela a été rappelé, rapporte entre 800 millions et 900 millions d'euros chaque année. Vous souhaitez le vendre pour abonder ce fonds, mais à hauteur de 200 millions d'euros à 300 millions d'euros par an seulement, car il faut savoir que le rendement sera de 2,5 %, soit deux à trois fois moins, diminuant d'autant ce dont nous disposons aujourd'hui en matière de capacité d'investissement.

De plus, je souligne que ce texte ne garantit aucunement que le produit de ces privatisations, qui n'ont aucune justification d'ordre stratégique ou financier mais reposent seulement sur un fondement idéologique, abondera réellement ce fonds d'innovation de rupture. Hormis servir des amis,...

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Oh ! Arrêtez avec ça ! C'est un faux débat !

M. Loïc Prud'homme. ...on ne voit pas bien à quoi elles servent.

Je suis face à des bonimenteurs, que ce soit vous, monsieur le ministre, que ce soit M. le ministre de l'action et des comptes publics, que j'entendais ce matin, ou bien encore le Président de la République : c'est le discours des bonimenteurs de la Foire de Paris – avec tout le respect que j'ai pour eux ! La différence est qu'avec vous, à la fin, on n'aura même pas l'épluche-légumes. Il faut absolument arrêter de brader Aéroports de Paris et La Française des jeux, et préserver la capacité financière dont dispose notre pays grâce aux revenus de ces deux entreprises pour abonder l'innovation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Adrien Quatennens.

M. Adrien Quatennens. Monsieur le ministre, vous l'aurez compris : le groupe La France insoumise n'a pas l'intention de vous lâcher sur un tel sujet, même si nous vous remercions d'avoir choisi de consacrer cette séance à la privation d'ADP : vous avez bien conscience de l'émotion qu'elle suscite à travers le pays. On notera d'ailleurs que la question s'est révélée plus prégnante entre les deux lectures – alors que le

projet de loi aborde de multiples sujets –, puisqu'une pétition contre cette privatisation, lancée depuis la première lecture, atteint à cette heure plus de 130 000 signataires. C'est bien le signe que la représentation nationale n'est pas la seule à s'inquiéter de ce que vous avez l'intention de faire.

Sur le projet de loi PACTE, nous avons déjà dit que notre vision de l'économie diverge de la vôtre. Nous pensons, et l'affirmons de nouveau, que votre texte repose sur un modèle obsolète : alors qu'il a la prétention considérable d'insérer les entreprises dans les enjeux du XXI^e siècle, il passe à côté de l'essentiel, notamment à côté de l'enjeu climatique.

S'agissant de la privatisation d'Aéroports de Paris, vos réponses ne nous ont toujours pas convaincus. La vente permettrait, selon vous, de rapporter 8 milliards à 9 milliards pour créer un fonds d'investissement pour l'innovation de rupture : or chacun voit bien que la situation économique d'Aéroports de Paris permettrait d'ores et déjà d'alimenter ce fonds si c'était vraiment votre intention.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Ce n'est pas vrai !

M. Adrien Quatennens. Je rappelle qu'ADP gère les aéroports d'Orly, de Charles-de-Gaulle et du Bourget, et que cette entreprise est devenue, en 2018, numéro un mondial du secteur avec 281 millions de passagers, une hausse de près de 8 % par rapport à 2017.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Une hausse quantitative, pas qualitative !

M. Adrien Quatennens. Ce serait la plus grosse privation française jamais réalisée, tous secteurs confondus, et vous en seriez comptable et responsable. Bien sûr les candidats ne manquent pas : le groupe Vinci, qui fait figure de favori, l'italien Atlantia ou bien encore l'espagnol Ferrovial. La région Île-de-France et l'ensemble des départements franciliens ont publié un communiqué exprimant leur regret de ne pas avoir été consultés : ils s'inquiètent du désengagement de l'État. Bien évidemment, les seules opérations de privatisation qui resteront possibles après celle-ci concerneront, elles aussi, des secteurs-clefs, éminemment stratégiques, puisque tout aura déjà été bradé. Emmanuel Macron poursuit la grande braderie à laquelle il a largement participé lors du quinquennat précédent : je me dois de rappeler que, ministre de l'économie sous François Hollande, il a à son actif la privatisation de l'aéroport de Toulouse, ayant autorisé sa vente à un groupe chinois peu recommandable, implanté dans des paradis fiscaux, avec à sa tête un oligarque corrompu qui a siphonné une bonne part de la trésorerie pour s'octroyer des dividendes colossaux, à hauteur de 27 millions d'euros. Il tente aujourd'hui de revendre près de 50 % des parts de son groupe pour 500 millions d'euros ce que lui a été vendu 308 millions par l'État. Quelle gabegie !

Au-delà de la question purement économique et financière, Aéroports de Paris, cela a été rappelé, y compris par mes collègues Les Républicains, est la première frontière de France. La recherche exclusive de profits risque de s'accomplir au détriment des enjeux de sécurité et de sûreté.

Oui, monsieur le ministre, le futur acquéreur aura intérêt à diminuer toujours plus les effectifs destinés au contrôle de la sécurité et de la sûreté des aéroports et des vols. Oui, monsieur le ministre, le futur acquéreur aura intérêt à intensifier toujours plus le trafic aérien au détriment de l'environnement. Oui, monsieur le ministre, le futur acquéreur pourra privilégier les profits à court terme au détriment des inves-

tissements de long terme. Cette privatisation laissera donc la possibilité à des capitaux étrangers de recourir au chantage si on invoque les intérêts collectifs du pays.

Monsieur le ministre, nous vous alertons aussi sur le caractère anticonstitutionnel de cette privatisation. Le préambule de la constitution de 1946 est clair : « Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité. » En conséquence, ADP n'est pas privatisable.

De plus, la privatisation d'un monopole est toujours absurde au plan financier, car elle représente une perte pour l'État : pourquoi céder cette rente aux intérêts privés ? Certes, la privatisation devrait rapporter 8 milliards à 9 milliards d'euros, dont une partie serait placée dans un fonds pour l'innovation, mais le rendement sera moindre que ce que rapporte aujourd'hui ADP à ses actionnaires. L'État engrangerait donc davantage en gardant ses parts.

Vos arguments ne sont pas suffisants et j'espère que vous en avez gardé sous le coude pour ce matin.

M. Bruno Le Maire, ministre. Oui, monsieur Quatennens !

M. Adrien Quatennens. Vous dites régulièrement qu'il s'agit d'une entreprise concurrentielle : c'est faux, car ADP n'a pas de concurrent dans un rayon de 300 kilomètres.

M. Roland Lescure, rapporteur général. À vol d'avion, c'est un quart d'heure !

M. Adrien Quatennens. Il exerce donc bien un monopole. Vous prétendez aussi qu'il faut attirer des fonds privés, afin d'investir et de développer ADP. Or l'État a les moyens de réaliser lui-même ces investissements : pour lui s'endetter n'est pas un problème puisque lesdits investissements seront ensuite rentabilisés par les résultats de l'entreprise – vous le savez très bien. Vous justifiez aussi votre choix en arguant que, si les dividendes sont aujourd'hui importants, rien ne dit qu'il en sera de même à l'avenir, envisageant jusqu'à leur effacement. Or, même si le risque zéro en matière d'investissement n'existe pas, tout investisseur raisonnable sait que, au vu de la situation économique d'ADP, cet argument ne tient pas debout.

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Au contraire !

M. Adrien Quatennens. Vous prétendez également qu'il s'agit non pas d'une privatisation, mais d'une simple concession. Or nous avons un précédent : les autoroutes. Il s'agissait, là aussi, d'une concession. De plus, c'est un cas sans précédent, l'État a prévu de racheter les actifs au terme de la concession d'ADP. Le risque, et vous le savez, est que l'État doive, au terme de celle-ci, débours des sommes gigantesques. Ainsi, sans l'avouer, c'est une concession à perpétuité pour le privé que vous prenez le risque de mettre en place.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Bien sûr !

M. Adrien Quatennens. Bref, la vraie motivation de cette vente, monsieur le ministre, est ailleurs. Est-ce un cadeau que vous envisagez de faire à Vinci pour le dédommager de l'arrêt du chantier de Notre-Dame-des-Landes ?

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Mais il s'agira d'une alliance !

M. Adrien Quatennens. Je vous pose la question. J'attends votre réponse, monsieur le ministre. Ou, compte tenu du fait que vous avez déjà choisi le banquier d'affaires qui mènera l'opération – lequel a rejoint En marche et a été chargé de la collecte des fonds pendant la campagne présidentielle –, est-ce une manière de le remercier (« *Eh oui !* » sur plusieurs bancs du groupe LR) ?

Nous attendons vos réponses à ces questions, monsieur le ministre, comme nous les attendons toujours sur les autres points. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR. – M. Nicolas Dupont-Aignan applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Woerth.

M. Éric Woerth. Pour parler d'un aéroport, il faut prendre un peu de hauteur. Je parlerai donc de la tribune.

Faut-il ou non privatiser ADP ? Tout d'abord, je rappelle qu'il s'agit non pas vraiment d'une privatisation en tant que telle, mais seulement d'une privatisation de l'exploitation pendant un certain nombre d'années. On est dans le système bien connu de la concession. On nous dit souvent, je le lis encore dans les journaux, qu'à droite – je fais partie de celle-ci depuis longtemps et j'en suis fier, comme d'autres le sont d'appartenir à d'autres formations politiques –, nous ne devrions pas nous opposer à une privatisation, car privatiser serait dans notre ADN. Mais si je suis de droite, c'est avant tout parce que je crois que les politiques publiques doivent être efficaces, sur le plan humain comme sur le plan économique.

M. Philippe Vigier. Très bien !

M. Roland Lescure, rapporteur général. Là, on est d'accord !

M. Éric Woerth. La vraie question n'est donc pas de savoir si la privatisation a un contenu idéologique, elle est de savoir si elle est efficace ou non. Or, plus le débat évolue, moins je suis sûr de son efficacité – mais peut-être certains arguments du Gouvernement m'échappent-ils.

Les privatisations ne relèvent pas, à mes yeux, de l'idéologie. Sans doute aurait-il été préférable de commencer par réduire graduellement la présence de l'État dans des activités industrielles où il n'a pas besoin d'avoir autant de parts pour en contrôler la stratégie. Mais vous décidez de commencer par ADP, par La Française des jeux, ainsi que, partiellement, par Engie, entreprise pour laquelle le processus est déjà engagé. Pourquoi ? L'objectif me semble manquer de clarté.

Il est double, à mes yeux. Le premier, qui n'est jamais évoqué, est le désendettement : en l'occurrence, diminuer la dette de 10 milliards d'euros.

M. Daniel Fasquelle. Eh oui !

M. Éric Woerth. L'objectif est louable, puisque diminuer la dette est nécessaire. Toutefois, montrer un tel activisme politique pour réduire de 10 milliards une dette qui dépasse les 2 000 milliards n'aboutit pas à grand-chose ! Cela revient à vider la mer avec une petite cuiller. Même si je ne le sous-estime pas, ce ne saurait être l'objectif principal.

Le second objectif, c'est de financer votre fonds de rupture. Des collègues siégeant sur tous les bancs de l'hémicycle se sont exprimés sur le sujet, en recourant à des arguments très différents qu'il ne s'agit pas de confondre, pas plus qu'il ne s'agit de confondre les prises de position des groupes politiques, même en cas de convergence. Ce désengagement d'ADP pendant les soixante-dix prochaines années répond-

il à l'objectif de financer une innovation de rupture technologique à travers des start-up dites de « deep tech » ? Par opposition, vous et votre majorité employez souvent le terme « rente », pour dénoncer les situations de rente, alors que l'État n'est pas un rentier en tant que tel.

Lorsque l'État touche des dividendes d'ADP ou d'autres structures, il est rentier s'il veut bien l'être, c'est-à-dire si en réalité il ne fait rien de cet argent et s'il se contente de rester assis sur un tas d'or qu'il ne fait pas prospérer. Toucher des dividendes ne fait donc pas d'un État un rentier : il utilise en effet ces dividendes pour financer les services publics. Je n'avais pas compris que, dans la crise politique actuelle, financer les services publics revenait à adopter une démarche de rentier. Je ne le crois pas. Ce n'est donc pas une question de rente ou de rentier.

Lorsque nous vous faisons valoir que vous pourriez utiliser directement les dividendes issus d'ADP, et plus modestement ceux issus de La Française des jeux, ou encore la fiscalité qui s'attache à celle-ci, pour investir dans votre fonds pour l'innovation de rupture, vous nous opposez la volatilité.

Si lesdits dividendes sont sans doute sujets à cette volatilité, je vous fais simplement remarquer qu'à long terme les actions s'avèrent moins volatiles que les obligations. Je vous fais également remarquer que vous avez choisi des taux d'actualisation : lorsque l'on a privatisé, ou plutôt concédé, les autoroutes, c'était sans doute une affaire de prix et de tarifs, dont nous n'avons pas suffisamment contrôlé l'évolution, mais c'était tout de même, aussi, une affaire de taux d'actualisation.

M. Bruno Le Maire, ministre. Très juste : je répondrai tout à l'heure sur ce point.

M. Éric Woerth. Ce sont en réalité ces mêmes taux d'actualisation qui font les prix : ils reflètent donc un choix.

M. Bruno Le Maire, ministre. C'est la vraie question.

M. Éric Woerth. Lorsque vous choisissez de mettre fin à la mission d'ADP dans soixante-dix ans, le choix en matière de calcul du taux d'actualisation s'apparente, honnêtement, à de la prédiction : au fond, c'est un choix du ministre. J'imagine que l'on vous propose, monsieur le ministre, douze scénarios extrêmement techniques, auxquels vous comprenez quelque chose parce que vous êtes ministre et auxquels nous ne comprenons rien parce que nous ne le sommes pas : c'est tout de même, d'une certaine manière, à un moment donné, le choix du ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. C'est la question de M. de Courson à laquelle j'ai répondu.

M. Éric Woerth. Par conséquent, cette affaire de volatilité des dividendes ne tient pas un instant : en face de cela, l'univers que vous nous proposez est au moins aussi volatil. La volatilité des dividendes à long terme est en réalité – surtout lorsque l'on parle d'un aéroport – assez faible dans un secteur en croissance.

La croissance de ce secteur peut, certes, être inférieure aux prévisions : vous avez raison de ne jamais employer cet argument. Lorsque j'entends de temps en temps, notamment sur les bancs de la majorité, qu'il faudrait assujettir le kérosène consommé par les avions à la taxe carbone, de façon au moins aussi élevée que l'est le carburant de notre petite voiture, je me dis qu'une telle éventualité aurait pour

effet de ralentir largement la capacité à voyager. Quand un billet d'avion vaudra deux fois plus qu'aujourd'hui, moins de gens voyageront.

Si l'on décide que les Français ne doivent plus voyager, c'est ce qu'il faut faire, mais si l'on décide, au contraire, qu'il faut leur laisser la liberté de la mobilité, il ne faut pas le faire. Si l'on n'opte donc pas pour une augmentation de la taxation du carbone sur les prix des billets d'avion, on voit que le secteur aéroportuaire est un bon secteur d'investissement.

Par ailleurs, il y a un truc assez rigolo concernant votre placement à 2,5 % : pour atteindre un tel taux, vous allez évidemment faire des placements en obligations. Vous allez acheter des obligations, d'ailleurs éventuellement les nôtres, c'est-à-dire celles émises par l'État français.

M. Charles de Courson. Parce qu'elles rapportent plus que 2,5 % ! (*Sourires.*)

M. Éric Woerth. Vous allez ainsi, par le biais de la vente d'ADP, financer la dette française.

M. Daniel Fasquelle. Ce n'est pas sérieux.

M. Éric Woerth. Or pour monter à 2,5 %, il faudra certainement acheter également de la dette d'États plus risqués, c'est-à-dire, grosso modo, qui rapporte un peu plus.

M. Roland Lescure, rapporteur général. De la dette grecque.

M. Éric Woerth. Nous allons donc, ce faisant, également financer la dette d'États relativement dangereux : on achètera peut-être de la dette italienne, de la dette grecque et, certainement, de la dette d'États extérieurs à l'Europe. On ne monte pas, en effet, comme cela, à long terme, jusqu'à un taux d'intérêt de 2,5 % ! Il est tout de même assez curieux de prétendre financer les entreprises en commençant d'abord par acheter de la dette, et donc par en créer.

Enfin, honnêtement, rien ne vous aurait empêché de trouver 250 millions d'euros tout en affirmant très clairement que l'État, sans être un rentier, conserve la propriété – et en tout cas l'exploitation – d'ADP, qui, me semble-t-il, n'est pas si mal géré que cela. On peut d'ailleurs placer à sa tête des gens issus du secteur privé parfaitement compétents pour gérer des aéroports : vous auriez pu faire ce choix. Nous aurions pu, dans une telle hypothèse, utiliser les dividendes d'ADP pour investir dans ce fonds.

Ce dernier est-il nécessaire ? C'est une autre question. La commission des finances a reçu hier le directeur général de la Banque publique d'investissement, qui est un outil qui marche bien et qui a plutôt une bonne image. Il investit, ou plutôt nous investissons, car la BPI est une banque publique, 2 milliards d'euros dans les *deep techs* et dans les start-up, c'est-à-dire en visant exactement la même cible. Par ailleurs, le Programme d'investissements d'avenir – s'il a changé de nom, l'idée reste la même depuis Nicolas Sarkozy – a, lui aussi, vocation à financer des ruptures technologiques.

Si vous aviez voulu financer un fonds de rupture, au fond, la rupture aurait été d'investir les 10 milliards d'euros, et pas 250 millions. Si vous voulez changer d'échelle et accélérer l'évolution des entreprises françaises et de l'innovation technologique française, qui est trop lente par rapport au reste du monde, alors allez-y à fond ! Ayez une attitude qui est exactement contraire à celle d'un rentier : investissez 10 milliards d'euros, ce qui n'est d'ailleurs pas si simple que cela. Mettez 10 milliards d'euros dans la balance pour

financer tous les programmes de recherche qu'il est possible de concevoir sur ces sujets-là en France! Or vous ne le faites pas. Vous conservez donc, vis-à-vis de l'innovation de rupture, une attitude de rentier.

S'agissant enfin du calcul du prix, des questions se posent, tout d'abord celle du dédommagement des actionnaires minoritaires, qui, jusqu'à présent, ont été actionnaires d'une entreprise qui avait la vie devant elle, et qui, s'ils ne vendent pas leur participation, deviendront actionnaires d'une entreprise qui n'a que soixante-dix ans devant elle. Il faut donc les dédommager. À votre avis, quel sera le niveau d'un tel dédommagement? Tout dépend de l'estimation des flux de trésorerie à soixante-dix ans. Or, comme l'on peut faire dire beaucoup de choses au taux d'actualisation, comme on l'a vu avec les autoroutes, j'aimerais avoir votre avis sur ce point.

L'État reste-t-il, en outre, au capital d'ADP? Avez-vous l'intention d'y rester – la même question se pose pour La Française des jeux : nous en parlerons ultérieurement? Cette semaine le Gouvernement s'est contredit sur le sujet. Or, s'agissant d'un sujet aussi important, sur lequel vous avez autant réfléchi, pourquoi des contradictions? Il ne peut y en avoir, d'autant plus que l'on s'adresse à un marché. Comment les choses vont-elles se passer : avez-vous l'intention ou non de rester dans ADP?

Par ailleurs, quel rôle envisagez-vous pour les collectivités locales? J'avais avec d'autres collègues déposé un amendement visant à leur offrir la possibilité d'intervenir dans le cadre d'ADP, comme c'est le cas d'ailleurs pour d'autres aéroports dans le monde. Vont-elles souscrire à l'offre de marché, c'est-à-dire à l'opération publique de vente? Devront-elles tout acheter, ou seulement une partie dudit capital? D'un point de vue financier, comment fonctionnera leur intervention?

Enfin, pourquoi refusez-vous l'idée d'une clause de complément de prix? J'ai déposé avec mes collègues du groupe Les Républicains, notamment Daniel Fasquelle, un amendement concrétisant cette idée. Si vous décidez de privatiser la gestion d'Aéroports de Paris pendant soixante-dix ans, il faut, à un moment donné, se reposer la même question que pour les autoroutes, mais différemment : si cette opération crée plus de valeur qu'on ne le croyait, il faut pouvoir compléter le prix. Ce n'est pas une nouveauté, car cela s'est fait ailleurs : or vous n'en voulez pas.

Vous nous opposez le fait que la procédure sera de gré à gré. Non : il suffit d'inscrire cette clause dans le cahier des charges et d'indiquer comment et selon quel calendrier, quelles modalités techniques et quelles variables, il sera possible de revoir et de compléter ce prix, afin que le partage de la valeur ajoutée soit supérieur à celui qui aurait été mesuré de façon sans doute trop peu prédictive.

Premièrement, y a-t-il urgence à financer ce fonds pour l'innovation de rupture? Non, il n'y a pas urgence même s'il est évidemment urgent pour la France d'être plus compétitive.

Deuxièmement, pourquoi voulez-vous passer en force? Si vous répondez aux questions qui sont posées, il n'y a aucune raison d'ordre idéologique pour que nous nous opposions à cette opération. Pourquoi donc voulez-vous passer en force, tant sur La Française des jeux que sur Aéroports de Paris? Je serais vous, mais je ne le suis pas...

M. Roland Lescure, rapporteur général. Ça, c'est vrai. (*Sourires.*)

M. Éric Woerth. ...je repenserais votre projet pour le représenter différemment à la représentation nationale, sans doute de manière plus attractive et plus convaincante. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Roland Lescure, rapporteur général. On va apprendre des choses! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. J'interviens aujourd'hui, comme souvent d'ailleurs, en mon nom personnel, strictement personnel.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Ce n'est pas nouveau.

M. Charles de Courson. J'ai été pendant dix ans votre rapporteur sur le transport aérien. Lorsque j'étais jeune auditeur à la Cour des comptes, je siégeais à la chambre des transports, où j'ai notamment, à deux reprises, contrôlé Air France, et où je me suis beaucoup intéressé à ces questions.

Je le dis à l'attention de nos jeunes collègues : j'ai également été le rapporteur, en 2005, du projet devenu la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, c'est-à-dire du texte qui a transformé le statut d'ADP. Je m'intéresse donc, depuis maintenant presque trente ans, à ces questions.

Cela étant dit, je voudrais, mes chers collègues, vous faire part de trois réflexions. La première s'adresse au Gouvernement.

Monsieur le ministre, je vous l'ai dit en commission et je vous le redis aujourd'hui : les arguments utilisés par le Gouvernement à l'appui de la privatisation d'ADP ne sont pas recevables. Pourquoi?

Le Gouvernement nous dit qu'il lui faut 250 à 300 millions d'euros pour financer un fonds d'innovation de rupture et que le produit de la privatisation d'ADP, placé auprès de la BPI au taux de 2,5 %, lui permettra d'échapper à la fluctuation du produit des dividendes.

Mes chers collègues, cet argument ne tient pas : si vous souhaitez affecter une recette à une dépense, ce qui à mon sens est une erreur, il faut prélever lesdits 300 millions sur l'ensemble des dividendes perçus par l'État. Point n'est donc besoin de privatiser ADP, La Française des jeux ou je ne sais quoi encore pour les obtenir.

M. Philippe Vigier. Bien sûr.

M. Charles de Courson. Ayant personnellement toujours défendu l'orthodoxie budgétaire quant à sa présentation, c'est-à-dire l'universalité et l'unité, une telle démarche introduit une nouvelle rupture. En effet, où sera ce fonds? Il sera naturellement extrabudgétaire, ce qui permettra à vos successeurs, monsieur le ministre, de bricoler et de le faire en échappant complètement au contrôle, et surtout au vote, des parlementaires, même si ces derniers pourront toujours aller voir ce que les ministres qui vous auront succédé auront fait de ces 300 millions. Cet argument est donc, mes chers collègues, nul et non avenu.

Ma deuxième réflexion a trait aux cinq arguments des opposants de principe à la privatisation, qui ne sont pas fondés.

Le premier tient à la perte de souveraineté : mes chers collègues, il est totalement inexact. Ceux qui ont consulté le texte savent en effet que l'État conserve la totalité des pouvoirs qu'il a actuellement sur ADP. Qu'ADP soit public ou privé, ceci ne change rien quant à la souveraineté de l'État.

M. Bruno Le Maire, *ministre de l'économie et des finances* et **M. Roland Lescure**, *rapporteur de la commission spéciale* : To-
talement.

M. Charles de Courson. Pour être plus précis encore, le texte renforce un peu ladite souveraineté de l'État. Pourquoi ? Personne ne se souvient ici de l'amendement de Courson adopté lors de l'examen de la loi de 2005. (*Protestations sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Bien sûr que si, cher collègue.

M. Charles de Courson. C'est suite à un amendement du rapporteur que j'étais à l'époque que la propriété du foncier qui appartenait à l'État a été transférée à ADP. Pourquoi ? Parce que l'État est toujours impécunieux...

M. Philippe Vigier. Eh oui.

M. Charles de Courson. ...et qu'ADP avait besoin de fonds propres dont cette entreprise ne disposait pas. Ce transfert a donc constitué un apport en nature de la part de l'État en vue de renforcer lesdits fonds propres.

Mais, comme je ne suis pas tout à fait né de la dernière pluie...

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Si ! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. ...dans l'hypothèse où certains aéroports – puisque l'on en compte quatorze dans le groupe ADP – seraient déclassés et où l'on vendrait le foncier correspondant, qui vaut très cher, nous avons prévu un mécanisme de récupération des plus-values. Il a d'ailleurs été conservé dans le texte dont nous sommes saisis. Ce premier argument tenant à la perte de souveraineté n'est donc pas fondé.

M. Stéphane Peu. La souveraineté, ce n'est pas que cela ; ce sont aussi les frontières !

M. Charles de Courson. Le deuxième argument, qui tient à la théorie du monopole naturel, mérite réflexion. Selon celle-ci, les aéroports constituent des monopoles naturels. Si cette thèse pouvait être défendue il y a cinquante ou soixante ans, elle n'est aujourd'hui plus défendable. Pourquoi ? Parce que les plateformes aéroportuaires sont désormais en concurrence les unes avec les autres.

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Eh oui. Très juste.

M. Stéphane Peu. Pourquoi alors les concurrents ne privatisent-ils pas leurs aéroports ?

M. Charles de Courson. C'est vrai tant pour le fret que pour le trafic passagers. Si vous voulez aller de Paris à New York, vous n'êtes pas obligés de faire un vol direct, sans escale. Vous pouvez en effet prendre le train, le TGV, et vous rendre à Bruxelles : c'est ce que font, parce que cela coûte moins cher,

beaucoup d'étudiants. Vous pouvez ensuite effectuer un vol Bruxelles-New York. Les hommes d'affaires, lorsqu'ils optimisent leur coût de transport, font parfois de même.

M. Roland Lescure, *rapporteur général*. Et le fret ?

M. Charles de Courson. Alors là, s'agissant du fret, cette concurrence est à 100 %, puisque l'on peut atterrir à Luxembourg, à Bruxelles ou à Londres et recourir ensuite essentiellement au camionnage – parfois aussi, mais de manière très minoritaire, au chemin de fer. L'argument du monopole naturel pouvait donc être défendu il y a cinquante ans, mais plus aujourd'hui.

Le troisième argument concerne les précédents – à commencer par celui des trois plateformes régionales qui ont été privatisées. Si l'on veut être honnête, il faut examiner les trois. À la commission des finances, nous avions demandé – le président Woerth s'en souvient certainement – un rapport sur le sujet à la Cour des comptes.

La privatisation de l'aéroport de Toulouse, il est vrai que c'est un échec. Pourquoi ? M. Le Maire n'en est pas responsable : il n'était pas au pouvoir à l'époque.

M. Stéphane Peu. Non, c'est M. Macron qui a saboté le travail !

M. Éric Straumann. C'est l'œuvre des gribouilles à Hollande !

M. Charles de Courson. C'est un échec parce que le cahier des charges n'était ni fait ni à faire. On n'avait même pas indiqué parmi les critères éliminatoires la nécessité de disposer d'une expérience ou d'avoir les capacités et les moyens financiers nécessaires !

La majorité de l'époque a donc vendu à un Chinois. On sait comment ça se passe en Chine, n'est-ce pas ? Ils sont totalement corrompus. (*Murmures.*) L'acquéreur a disparu – il paraît qu'il a été mis en taule –, puis il est réapparu et maintenant il veut vendre, en faisant une petite plus-value de 30 à 40 millions d'euros, d'après ce que dit la presse. C'est donc un bel échec.

Néanmoins, quand il y a trois privatisations, chers collègues, il faut examiner les trois.

La privatisation de l'aéroport de Nice, est-ce un échec ou un succès ?

M. Bruno Le Maire, *ministre* et **M. Nicolas Forissier**. C'est un succès !

M. Charles de Courson. En effet : presque personne n'en parle, mais c'est un succès. Ce n'est pas moi qui le dis : il suffit d'interroger les élus de Nice pour le savoir. La construction de la nouvelle aérogare a commencé. Le grand intérêt de l'opération, c'est qu'on a confié l'aéroport à des opérateurs qui ont le bras long, et qui ont ouvert des lignes directes vers l'Angleterre ainsi que vers bien d'autres destinations, afin de désengorger Paris et montrer qu'il n'y a pas que Paris en France et que les plateformes régionales peuvent, elles aussi, proposer des liaisons directes. C'est donc un succès.

Quant à la privatisation de l'aéroport de Lyon, c'est entre les deux.

M. Philippe Vigier. Oui, c'est moyen !

M. Charles de Courson. Ensuite, il y a les autoroutes. S'il y en a un ici qui peut vous en parler, c'est bien le ministre, car il était le directeur de cabinet de l'inénarrable premier ministre de l'époque, M. Dominique de Villepin – je dis « inénarrable » parce qu'il défendait des thèses parfois incroyables. Ils ont privatisé les autoroutes. Nous l'avons combattu. Nous sommes allés jusqu'au Conseil d'État. Hélas, nous avons perdu.

Pourquoi fut-ce une énorme erreur? Pour une raison pragmatique: l'essentiel des dettes des concessions autoroutières étaient remboursées. Les autoroutes devenaient donc des machines à cash. Or, vu la pénurie des moyens budgétaires, cela offrait la possibilité d'utiliser ces excédents pour moderniser le réseau routier national. C'est pourquoi, dans le cas des sociétés d'autoroute, la privatisation fut une énorme erreur.

Les acquéreurs, quant à eux, n'ont pas fait une mauvaise affaire! Il y en a d'ailleurs certainement parmi vous qui possèdent des actions de sociétés d'autoroute.

M. Roland Lescure, rapporteur général. Non!

M. Stéphane Peu. Pour ma part, je ne me sens pas concerné...

M. Charles de Courson. Mais si, il y en a forcément, même s'ils ne le savent pas nécessairement dans la mesure où ces actions sont incluses dans des fonds de placement. Eh bien, chers collègues, je vous félicite: vous avez eu le nez creux! (*Rires et exclamations.*)

Il reste un argument, selon lequel, dans le monde entier, il n'existerait que des plateformes aéroportuaires publiques.

M. Nicolas Forissier. C'est faux!

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, cela n'est pas vrai!

D'abord, il y a la Grande-Bretagne: le plus petit aéroport de Londres est privé – je le désigne ainsi par antiphrase, bien entendu.

M. Stéphane Peu. C'est le seul cas!

M. Charles de Courson. Pas du tout, cher collègue.

Est-ce une catastrophe? Non.

M. Nicolas Forissier. C'est un des aéroports les mieux notés!

M. Roland Lescure, rapporteur général. Tout juste, monsieur Forissier!

M. Charles de Courson. Ensuite, connaissez-vous Istanbul? D'après vous, l'aéroport Atatürk d'Istanbul – qui est en Europe – est-il public ou privé? Eh bien, c'est une concession! Et savez-vous qui l'exploite? Qui le sait parmi vous? Personne? Pourtant, il y en a un qui l'a dit tout à l'heure.

M. Stéphane Peu. C'est ADP!

M. Charles de Courson. C'est ADP: vous avez gagné, monsieur Peu!

M. Roland Lescure, rapporteur général. C'est « Questions pour un champion »! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Cela veut dire que ceux qui sont contre la privatisation estiment que nous, nous devons nous protéger, mais que les autres ne doivent pas le faire. Nous avons le droit d'exploiter d'autres plateformes aéroportuaires, mais la réciproque n'est pas vraie! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – M. Olivier Becht applaudit aussi.*)

Savez-vous combien de plateformes aéroportuaires ADP exploite hors de France?

M. Philippe Vigier. Quatorze!

M. Charles de Courson. Tout dépend comment l'on compte, mais c'est en effet dans cet ordre de grandeur. Disons qu'il y en a une bonne douzaine.

M. Loïc Prud'homme. Bien noté, monsieur le professeur! (*Sourires.*)

M. Stéphane Peu. Ce qui est bon pour la France aujourd'hui sera bon pour les intérêts privés demain.

M. Charles de Courson. Quant à Vinci – cette toute petite société française –, qui exploite de très nombreuses plateformes, elle a remporté la concession au Portugal, par exemple. Tous les aéroports portugais sont en effet exploités sous forme de concessions.

M. Stéphane Peu. Et Vinci a aussi des autoroutes...

M. Charles de Courson. Ça, monsieur Peu, c'est autre chose. J'en ai parlé tout à l'heure.

Quant à ceux qui disent qu'aux États-Unis, temple du libéralisme, il n'y a pas de plateforme aéroportuaire privée, ce sont des ignares. Connaissez-vous cet ancien candidat à l'élection présidentielle, M. Ross Perot? Eh bien, il a créé un aéroport totalement privé dans le sud des États-Unis.

M. Éric Straumann. Pour combien de passagers?

M. Charles de Courson. Alors, de grâce, mes chers collègues, n'utilisons pas des arguments – pour ou contre, d'ailleurs – qui ne sont pas fondés.

Voilà ce que je voulais dire pour démonter les cinq arguments contre le principe même de la privatisation.

M. Stéphane Peu. Ce n'est pas convaincant...

M. Charles de Courson. J'en viens maintenant à mon troisième et dernier point: la privatisation d'ADP est défendable, mais à certaines conditions.

M. Loïc Prud'homme. Qui ne sont pas remplies.

M. Charles de Courson. La première condition, c'est que la privatisation soit un moyen au service d'une stratégie d'accélération de l'internationalisation d'ADP.

M. Bruno Le Maire, ministre et **M. Roland Lescure, rapporteur général.** Très juste!

M. Charles de Courson. Si le Gouvernement avait présenté ce projet de privatisation dans le cadre d'un texte particulier, il aurait fallu qu'il indique qu'il est nécessaire, pour assurer la prospérité du groupe ADP – qui est d'ores et déjà un groupe international –, d'accélérer son internationalisation, que l'État n'a pas les moyens de le faire et qu'il convient de le

privatiser dans cet objectif. Voilà qui a du sens ! En revanche, récupérer 200 à 250 millions d'euros par an pour alimenter un fonds pour l'innovation de rupture n'en a aucun.

Si l'on opte pour la privatisation, le cœur du problème, monsieur le ministre, c'est le choix des modalités de celle-ci. Au départ, vous disiez que vous vouliez vous réserver la possibilité de choisir n'importe quelle voie – mais vous avez évolué sur ce point. Je vous le dis depuis le début : il faut dire que si l'on privatise, il y aura un appel d'offres.

M. Bruno Le Maire, ministre. Je l'ai dit – grâce à vous.

M. Charles de Courson. Tel est le sens de l'amendement de notre éminente et charmante collègue Lebec. Nous nous sommes mis d'accord sur ce point : s'il y a privatisation, il doit y avoir un appel d'offres, avec un cahier des charges.

Une autre condition porte sur le contenu de ce cahier des charges. Notre non moins charmante présidente de la commission spéciale nous en a remis ce matin les éléments clés – le document est à la disposition de tous. Or il manque, monsieur le ministre, un élément fondamental.

M. Bruno Le Maire, ministre. Que vous ajouterez, monsieur de Courson ! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Je vous suggère en tout cas de l'ajouter – on pourrait même l'inscrire dans la loi. Quel est-il ? L'entreprise ou le groupe qui l'emportera devra s'intégrer dans la stratégie que le Gouvernement français doit définir, qui est une stratégie d'internationalisation de la gestion des plateformes. Nous ne pouvons pas conserver une gestion par l'État, par un morceau d'État ou par une collectivité locale – il existe aujourd'hui tous les cas de figure.

Tels sont les deux éléments manquants. Nous avons commencé, en commission, à ajouter dans le cahier des charges et dans la loi un certain nombre de choses, mais pas celles-là. Il faudrait le faire.

Si ces conditions étaient remplies, je pense que l'idée de privatiser ADP prendrait tout son sens – mais il ne faut pas que cela se fasse dans le cadre du financement d'un fonds d'innovation de rupture.

Conclusion : sortons de l'alliance entre le colbertisme et le néomarxisme, qui a toujours abouti dans ce pays à l'immobilisme et, un jour, à la révolution ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODÈM. – MM. Olivier Becht et Nicolas Forissier applaudissent aussi. – Rires et exclamations sur les bancs du groupe GDR.*)

M. Stéphane Peu. Tout ça pour en arriver là !

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Becht.

M. Olivier Becht. Nous partageons bien sûr certaines des opinions qui viennent d'être énoncées par notre collègue Charles de Courson. Comme vous le savez, le groupe UDI, Agir et indépendants est partagé au sujet du projet de loi PACTE, en particulier en ce qui concerne la privatisation d'ADP. Néanmoins, les députés Agir voteront pour le texte et soutiendront le principe de la privatisation.

M. Éric Straumann. Eh oui, les élections européennes sont pour bientôt : il y a du monde à placer !

M. Olivier Becht. Néanmoins, nous avons un certain nombre de remarques à faire et une question à formuler.

Première remarque : nous partageons totalement l'analyse selon laquelle l'État doit se recentrer sur ses missions stratégiques. Or, vous avez raison, monsieur le ministre, il n'entre pas dans ses objectifs stratégiques de gérer au quotidien des parkings et des boutiques au sein d'un aéroport. Nous devons être particulièrement attentifs, dans le contexte actuel, aux missions essentielles de service public, à savoir les écoles, les universités, la justice, les prisons, les brigades de gendarmerie ou les commissariats. Voilà les objectifs stratégiques et les missions essentielles de l'État.

Deuxième remarque : vous avez raison de dire, monsieur le ministre, que nous devons investir l'essentiel de nos moyens dans la compétitivité technologique. Nous vivons actuellement une, ou plutôt des révolutions technologiques, dans le domaine de l'intelligence artificielle comme dans celui des nanotechnologies, des biotechnologies ou des sciences cognitives, qui fonderont la compétitivité des nations demain – c'est déjà le cas aujourd'hui.

Il faut donc être à la hauteur des enjeux. La Chine investit l'équivalent de 100 milliards d'euros dans l'intelligence artificielle. Si l'Europe veut disputer le match contre les États-Unis et la Chine, et ne pas le regarder à la télévision, si nous voulons être sur le terrain non seulement pour participer, mais pour gagner, il convient de nous en donner les moyens. Vous avez raison : même s'il ne s'agit que de 250 ou 300 millions d'euros à investir, il faut le faire. Ce sera un investissement toujours plus stratégique que si cet argent allait à ADP – même si, nous en sommes d'accord, la somme n'est pas nécessairement à la hauteur.

Je voudrais dire à nos amis républicains que si j'entends l'argument du tourisme et que l'économie du tourisme est stratégique, l'objectif de la France n'est pas de devenir un grand musée ; il est de rivaliser en matière de compétitivité économique avec les grandes nations que sont les États-Unis et la Chine.

J'en viens à une remarque un peu plus critique. S'agissant des privatisations, nous avons tout de même, monsieur le ministre, atteint les limites de l'exercice. Celui-ci est pratiqué de manière assidue depuis 1986. À chaque fois que nous avons besoin soit de renflouer les caisses, soit d'investir dans un domaine stratégique, nous vendons une partie des meubles. Nous arrivons aujourd'hui à la fin de l'inventaire. Il faudra bien, d'une manière ou d'une autre, que nous nous concentrions demain sur la diminution des dépenses classiques pour les réorienter vers les dépenses stratégiques.

M. Nicolas Forissier. Très bien !

M. Olivier Becht. On ne peut plus se contenter de la simple logique des privatisations. C'est un argument qui doit être entendu par le Gouvernement.

Une question, enfin, concernant la souveraineté. Tous les arguments qui ont été énoncés sont acceptables. Charles de Courson a très bien répondu à celui, opposé par la France insoumise, du monopole naturel. Non, aujourd'hui, les aéroports ne sont pas en situation monopolistique ; c'est particulièrement vrai pour ADP. Je viens de l'est de la France. Quand on vit là-bas, si l'on veut s'envoler vers l'Asie ou les États-Unis, on a le choix, non pas entre Paris et Bruxelles, mais entre l'ensemble des *hubs* européens – et l'on est bien plus proche de Francfort, de Munich ou de Zurich que de Paris.

L'argument du monopole ne tient donc pas trente secondes.

M. Stéphane Peu. On verra !

M. Olivier Becht. C'est tout vu, monsieur Peu : il ne tient pas. Le Conseil constitutionnel, s'il est saisi, tranchera.

M. Stéphane Peu. ADP, c'est 80 % du trafic aérien en France !

M. Olivier Becht. Vous continuez à voir la France par le petit bout de la lorgnette, c'est-à-dire le bout franco-français.

M. Stéphane Peu. Vous dites cela alors que c'est vous qui abandonnez des pans de sa souveraineté !

M. Olivier Becht. Aujourd'hui, la France est en Europe, au sein d'un espace de mobilité. Et la réalité vécue par nos concitoyens lorsqu'ils se rendent dans différentes régions du monde, c'est la concurrence des grands hubs d'Europe.

La compétitivité d'un État est aujourd'hui liée à sa connexion au monde. Nous pouvons donc nous rejoindre sur un point : la question posée n'est pas celle du monopole, elle est celle de la souveraineté. La France sera-t-elle en mesure de conserver sa souveraineté sur une infrastructure stratégique ?

S'agissant de la maîtrise des taxes et des tarifs applicables au sein d'Aéroports de Paris, les explications qui nous ont été données la nuit dernière sont, à mon sens, tout à fait recevables. En revanche, monsieur le ministre, je m'interroge encore sur la capacité de l'État à reprendre la main dans l'hypothèse, peu probable mais non nulle, où la société titulaire de la concession pendant soixante-dix ans verra son capital évoluer.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Celui-ci peut même devenir chinois !

M. Olivier Becht. Bien sûr, mon cher collègue.

M. Raphaël Schellenberger. Ou néerlandais !

M. Olivier Becht. Il peut arriver, au cours de ces soixante-dix ans, que le concessionnaire se retourne contre les intérêts de notre nation en choisissant une stratégie qui, dans le contexte concurrentiel que je viens de rappeler, vise à couler la plateforme plutôt qu'à la développer. Dès lors, comment articulez-vous l'article 44 avec l'article 49, monsieur le ministre ? L'article 44 définit les procédures par lesquelles il peut être mis un terme à la mission du concessionnaire ; l'article 49, relatif au cahier des charges, décline quant à lui les objectifs de l'actif stratégique de l'État. Quelle articulation y a-t-il entre ces deux articles ? Comment l'État pourra-t-il, au cas où les choix du concessionnaire s'opposent aux intérêts stratégiques de la France, mettre fin immédiatement à la concession et reprendre la main ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir. – M. Frédéric Petit applaudit aussi.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Fuchs.

M. Bruno Fuchs. Éric Woerth a évoqué les objectifs de l'opération. Le premier, le plus évident, est de donner à ADP, leader mondial en son domaine, les moyens de son développement international, comme l'observait Charles de Courson. Or, on le voit bien, être un leader mondial ne peut être une fin en soi ; c'est même une position très risquée : les exemples de BlackBerry, de Nokia, de Kodak, de « Pan Am » – Pan American World Airways –, de TBWA – Trans World Airlines – ou de Rover suffisent à nous le rappeler. (*« Eh oui ! » sur quelques bancs du groupe LR.*) Ces leaders

mondiaux ont aujourd'hui disparu, ou sont en voie de disparition. PSA, qui dégage désormais des profits considérables, était en situation très critique il y a quelques années.

M. Éric Straumann. L'État l'a aidé !

M. Bruno Fuchs. L'objectif premier, si l'on veut faire de Roissy-Charles-de-Gaulle la première plateforme d'Europe, notamment à l'heure du Brexit, c'est donc de lui donner les moyens de son développement : des moyens, c'est-à-dire d'abord du capital, mais aussi de l'investissement et de l'innovation. Or, dans le même temps, l'État a besoin de recettes. On entend la plupart des opposants au projet dire qu'ADP verse de gros dividendes ; mais plus il en verse, moins il investit, au détriment de la qualité du service et de l'innovation, et plus les risques augmentent pour l'entreprise.

L'objectif est donc de faire progresser ADP et l'aéroport Charles-de-Gaulle, aujourd'hui le trente-septième au monde, ce qui est tout de même un résultat modeste. On a parlé des États-Unis, dont les aéroports sont publics ; mais, on le voit quand on les utilise, ce ne sont pas forcément des exemples à suivre. Les plateformes privatisées de Nice et d'Heathrow, elles, fonctionnent bien. Bref, il n'y a rien d'extravagant à concéder des activités commerciales à un opérateur privé. Plusieurs exemples dans le monde tendent même à montrer qu'elles en deviennent plus performantes et plus efficaces. Dans ces conditions, il apparaît logique de concéder ADP à des acteurs privés.

M. Maxime Minot. Mais non !

M. Bruno Fuchs. Cette vente, dit-on, est une erreur stratégique qui sera préjudiciable au pays. Ce serait vrai si ADP n'était plus régulé ; or, on l'a bien expliqué, le texte est très clair sur ce point : l'État conserve et même renforce, sur certains aspects, son emprise régaliennne, qu'il s'agisse des tarifs, des normes, du contrôle douanier ou du contrôle aérien.

Si l'on veut permettre à ADP de se développer, d'accélérer sa croissance, de renforcer ses positions et d'améliorer la qualité de service, la seule solution, la plus efficace en tout cas, est bien entendu de concéder ses activités commerciales à un opérateur privé. (*« Non ! » sur quelques bancs du groupe LR.*) Beaucoup d'exemples le montrent : c'est dans cette direction qu'il faut aller.

Nous soutenons donc le présent article, moyennant les aménagements et la sécurisation dont Olivier Becht et Charles de Courson viennent de parler. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Au-delà des questions de souveraineté et du caractère éminemment stratégique des plateformes parisiennes, qui me conduisent à penser que le projet n'est ni judicieux, ni urgent, j'ai profité des travaux en commission, monsieur le ministre, pour vous alerter sur les conséquences d'une telle privatisation sur l'avenir de la desserte par les lignes aériennes intérieures, les lignes régionales, notamment celles qui, comme la ligne Aurillac-Paris – que vous connaissez bien –, bénéficient d'une obligation de service public. Il m'avait été répondu que la DGAC – direction générale de l'aviation civile – veillerait à ce que tout se déroule au mieux ; mais cette réponse ne suffit pas à me rassurer : alors que la DGAC y veille et que l'État est actionnaire d'ADP, les lignes régionales sont d'ores et déjà, à travers

des créneaux décalés – voire annulés – ou les conditions d'accès à l'aérogare après l'atterrissage, des variables d'ajustement pour les gestionnaires de plateforme.

Je crains donc que les lignes intérieures ne soient, demain, détournées vers d'autres plateformes, si c'est là le souhait des futurs actionnaires. Cela, vous en conviendrez, ne serait pas sans conséquences, et en tout cas malvenu à la veille de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités et à l'heure où la mobilité est sur toutes les lèvres au sein du Gouvernement.

Plusieurs fois au cours de ce débat, monsieur le ministre, vous avez rappelé que, plus que le stationnement des avions, ce sont les activités immobilières et commerciales qui constituent la principale source de revenus et d'intérêt pour ADP. À vos yeux, cet argument est censé justifier la décision de s'en séparer ; mais, loin de me rassurer, il avive mes craintes : si le développement des plateformes parisiennes passe par celui de leurs activités commerciales, il est fort à craindre que les futurs actionnaires privés privilégient l'accueil des passagers qui descendent d'un Airbus ou d'un Boeing, au détriment de ceux qui descendent d'un ATR 42.

Enfin, l'actuel PDG d'ADP, que j'ai interrogé sur le sujet en commission du développement durable, n'a pu apaiser mes craintes, évoquant à demi-mots un risque à long terme. Je ne vous fais aucun procès d'intention, monsieur le ministre, mais il est de ma responsabilité de vous demander des assurances quant à la continuité du service public aérien, dont dépend la desserte de territoires comme le Cantal, dont je suis élu.

L'amendement que j'ai déposé sur cette question ayant été, pour des raisons qui m'échappent, déclaré irrecevable, je profite de notre discussion pour réitérer mes craintes, dans l'espoir d'obtenir des assurances de votre part.

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous les aurez, monsieur Descoeur !

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Faut-il privatiser ? C'est la question que l'article 44 nous conduit à poser. Pour ma part, je n'ai pas de position arrêtée. D'une façon générale, la question me semble devoir être posée au cas par cas. Pourquoi, donc, privatiser les aéroports de Paris ? En vue, répondez-vous, monsieur le ministre, de créer, au sein de Bpifrance, un fonds d'innovation de rupture abondé par le produit des 10 milliards d'euros issus de la cession. Nous sommes plusieurs à nous demander, comme Éric Woerth l'a fait avant moi, pourquoi seul ce produit, 250 millions d'euros selon les estimations, sera affecté au fonds. Pour l'innovation, cela n'aura pas beaucoup d'impact.

En revanche, vous entendez vendre un joyau de famille qui a une forte rentabilité. Qu'on en juge par les chiffres : grâce à lui, entre 2006 et 2015, l'État a perçu près de 870 millions d'euros de dividendes, et près de 2 milliards entre 2016 et 2020. Sur l'objectif, vos arguments ne sont donc pas audibles. Les aéroports demeurent une rente, comme le rappelle la Cour des comptes, selon laquelle les aéroports sont « des actifs profitables pour les court, moyen et long termes, et des investissements peu risqués, compte tenu de la conjoncture et des perspectives favorables du trafic aérien ». Les services de la Commission européenne, eux, considèrent que « les aéroports accueillant plus de 55 millions de passagers sont

structurellement rentables et à même de couvrir la totalité de leurs coûts ». Par conséquent, vos arguments sur le fonds d'innovation tombent, dès lors que, comme vous le savez, sa rentabilité sera inférieure à la rentabilité actuelle et future des aéroports de Paris.

Vous commettez ici, je pense, une erreur politique, préjudiciable aux intérêts de notre pays. Je ne développerai pas les questions touchant à la souveraineté et à la sécurité, précédemment évoquées par mes collègues. Je veux néanmoins réagir sur quelques erreurs de forme. En premier lieu, le Gouvernement, au cours des dernières semaines, a déclaré vouloir attendre les conclusions du grand débat national pour prendre certaines décisions. Dans mon département, j'ai assisté à huit réunions dans le cadre du grand débat ; chaque fois, la question dont nous parlons a été soulevée par des citoyens et, chaque fois, ils ont manifesté leur opposition farouche à la privatisation. Pas une seule voix ne l'a soutenue. Pour l'ensemble de nos concitoyens, l'affaire est donc très sensible.

La deuxième erreur est d'avoir intégré cette mesure dans le projet de loi PACTE, que, sans elle, j'aurais probablement voté en première lecture, au lieu de m'abstenir.

M. Bruno Le Maire, ministre. Alors vous le voterez en nouvelle lecture !

Mme Véronique Louwagie. Je l'espère, monsieur le ministre.

De surcroît, la CMP, réunie le 20 février dernier, aurait pu aboutir si la majorité avait accepté la position du Sénat, qui est aussi celle des députés Les Républicains.

La troisième erreur consiste à avoir ignoré les erreurs du passé. On peut se tromper, monsieur le ministre, mais il n'est pas interdit de se corriger. Les décisions prises sur les autoroutes, et même sur certains aéroports, comme celui de Toulouse – au sujet duquel Charles de Courson a rappelé les observations de la Cour des comptes –, devraient vous instruire.

Quatrième erreur : vous justifiez depuis quelques jours l'opération en disant qu'il s'agit non pas d'une privatisation mais d'une concession. Juridiquement, vous avez raison ; mais vous reconnaissez que, dans les faits, une concession de soixante-dix ans équivaut à une privatisation. Cette nouvelle justification est révélatrice de la fébrilité qui vous a atteint ainsi qu'une partie de la majorité.

Enfin, parmi les questions qui vous ont été posées, plusieurs portent sur le cahier des charges d'exploitation visé à l'article 45. Il a été remis hier soir aux membres de la commission spéciale un document, présenté comme étant ce cahier des charges, qui comporte 71 articles. On ne peut toutefois pas dire que ce document nous fournisse des indications quant au contenu du cahier des charges : nous n'avons là qu'une liste des points qui seront abordés – cadre général, modalités d'exploitation, missions de police administrative, questions environnementales, de terrain et d'infrastructure. Or, vous le savez très bien, le diable se cache dans les détails...

Monsieur le ministre, il est encore temps, et ce serait tout à votre honneur, de renoncer à l'article 44. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. Il est crucial que les débats sur la concession de la société Aéroports de Paris n'éluent pas les questions environnementales dans leur dimension la plus concrète. À cet égard, la protection des riverains d'aéroports doit être une priorité. Il faut mettre rapidement en œuvre un plan d'action stratégique pour lutter contre les nuisances sonores.

Nous nous félicitons donc que les discussions en cours sur l'avenir d'ADP aient permis de replacer au cœur du débat ces questions essentielles au quotidien de nombreux habitants du Val-d'Oise, de l'Essonne et également du Val-de-Marne. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que l'enjeu de la transition écologique doit être pris en considération dans tous les aspects de notre action. Comme le rappelait Mme Borne, ministre chargée des transports, lors de la clôture des assises nationales du transport aérien, « il n'y aura pas de développement pérenne du transport aérien si on ne crée pas toutes les conditions de son acceptabilité » sur le territoire.

ADP est une société partiellement publique. Pourtant le dispositif réglementaire permettant de lutter efficacement contre les nuisances sonores et environnementales liées à l'activité aéroportuaire se révèle insuffisant. Or les riverains ont besoin d'être accompagnés, notamment dans le cadre de la concertation qui s'engage concernant le terminal 4.

Nous nous félicitons du travail accompli pour développer des mesures nouvelles, tant dans le cadre des assises nationales du transport aérien que dans celui de la régulation d'ADP que nous allons examiner aujourd'hui. Les mesures nouvelles en préparation vont permettre d'améliorer la situation en accroissant les ressources affectées à l'accompagnement des riverains dans les projets d'insonorisation financés par la TNSA – la taxe sur les nuisances sonores aériennes – et en améliorant la gestion actuelle de la navigation aérienne pour réduire le niveau du bruit des avions, notamment par la généralisation des descentes continues à l'aéroport Charles-de-Gaulle. Par ailleurs, l'assouplissement de la mise en œuvre du critère d'antériorité pour l'attribution de l'aide à l'insonorisation des riverains – sujet qui m'est cher – devrait se concrétiser.

Tous les acteurs doivent être mobilisés à ces fins, et la concession doit permettre de renforcer les dispositifs en vigueur.

D'une part, l'exploitant aéroportuaire doit continuer de participer à l'effort et l'amplifier. Nous défendrons un amendement en ce sens, visant à rendre obligatoire la contribution d'ADP au fonds d'indemnisation contre les nuisances sonores, aujourd'hui volontaire, afin de pérenniser son montant actuel de 4,5 millions d'euros par an. Je pense en outre qu'il faut aller plus loin pour réduire la durée de traitement du stock de logements et bâtiments publics à insonoriser.

D'autre part, l'État devra s'assurer que l'exploitant des infrastructures aéroportuaires prendra les mesures nécessaires pour réduire les nuisances, notamment par son cahier des charges. Nous devons travailler encore sur la question de la révision du plan d'exposition au bruit à Roissy.

Je suis élue sur le territoire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, comme nos collègues Pupponi et Kokouendo ; ces préoccupations nous tiennent donc à cœur. Ce dont se soucient les élus sur le terrain, ce sont ainsi les transports, les nuisances, mais aussi et surtout les emplois.

J'ai écouté les arguments de l'opposition et je vous avoue ne pas avoir été convaincue, même si je n'ai pas été insensible aux discours de M. Woerth et à la très belle prestation – conformément à son habitude – de M. de Courson. Comme certains, vous pouvez bien sûr appeler à ne pas laisser repartir vivants les députés qui voteront pour la privatisation d'ADP. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Vincent Descoeur. Mais non !

Mme Zivka Park. Même sous forme de boutade, ce n'est pas drôle.

M. Vincent Descoeur. Loin de nous cette intention !

M. Daniel Fasquelle. Cela ne venait pas de nous ! Pourquoi nous regarder en disant cela ?

Mme Sandra Marsaud. Ce n'est pas ce qu'elle a fait ! Ce n'était pas contre vous !

Mme Zivka Park. Je disais cela à l'attention d'un député non inscrit, mais il est parti.

Sinon, vous pouvez vous associer à nous pour travailler le texte, l'améliorer et replacer au centre des débats les enjeux essentiels pour nos concitoyens, notamment pour nos riverains. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Naïma Moutchou.

Mme Naïma Moutchou. La privatisation d'Aéroports de Paris fait couler beaucoup d'encre, en particulier sur le territoire où je suis élue, le département du Val-d'Oise, qui abrite l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Si je me faisais le relais, sans filtre, des inquiétudes qui s'expriment sur le terrain, je vous dirais qu'il ne faut surtout pas privatiser, pour deux raisons : d'abord, parce que ce serait une bien mauvaise opération financière, comme pour les autoroutes ; ensuite, parce que la qualité de vie des riverains, notamment des riverains de l'aéroport, s'en trouverait dégradée. Voilà ce qui se dit beaucoup et que j'entends.

M. Alexis Corbière. Et c'est vrai !

Mme Naïma Moutchou. Sur le premier point – l'aspect économique du projet –, il est indispensable, monsieur le ministre, de clarifier à la fois les objectifs de la privatisation, les chiffres et la méthode. Il faut rappeler que cette opération ne se fera pas sans les collectivités, qu'elle aura des retombées économiques aussi pour les départements concernés – je pense en particulier au Val-d'Oise. C'est essentiel ; c'est même une condition sine qua non.

En la matière, je crois, beaucoup trop de fausses informations, de contre-vérités, ont circulé.

M. Alexis Corbière. Notamment de la part du porte-parole du Gouvernement !

Mme Naïma Moutchou. Il y a eu aussi des raccourcis, comme le parallèle fréquent avec les autoroutes. C'est très inquiétant car cela biaise les débats. S'agissant d'un sujet aussi important, nous devons faire très attention. C'est au point que nos échanges en ont été hystérisés : un élu de la République a appelé à ne pas laisser repartir vivants les députés de la majorité qui oseraient voter pour la privatisation.

M. Daniel Fasquelle. C'est scandaleux !

Mme Naïma Moutchou. Je veux le redire : il est extrêmement grave d'en arriver à une telle violence.

M. Daniel Fasquelle. Bien d'accord !

Mme Naïma Moutchou. Les Français sont témoins de ce qui se dit ici ; il serait plus agréable pour eux que nous sortions des postures et des idéologies, que nous arrêtions les slogans politiques. Les Français ont droit à une information pragmatique, loyale et transparente sur le sujet. Je ne doute pas que vous nous la donniez, monsieur le ministre.

Je dois en revanche me faire le relais auprès de vous d'une inquiétude vive, réelle et légitime des habitants de mon territoire : les nuisances liées aux activités aéroportuaires. Je veux saisir l'occasion que me fournit ce débat de donner l'alarme à ce sujet.

Le quotidien de ceux qui sont survolés par les avions est un enfer : au bruit s'ajoute la pollution atmosphérique. Les conséquences sur la santé sont aujourd'hui prouvées. Récemment encore, une étude de Bruitparif nous expliquait que nous perdions plusieurs années de vie en bonne santé, nous, habitants du Val-d'Oise. Je pense aux communes de Saint-Prix, Saint-Leu-la-Forêt, Montlignon, Ermont, Eaubonne et Franconville, survolées par les avions. C'est très alarmant, et personne n'est épargné.

Monsieur le ministre, quels moyens se donne-t-on pour ne pas accentuer la pollution et ne pas aggraver la situation déjà très pénible de ces habitants du Val-d'Oise ? Quel plan d'action pourrait-on envisager pour tenter de réduire les nuisances ? Il y a des éléments très concrets que l'on peut faire évoluer concernant les restrictions des vols de nuit, les procédures d'approche de moindre nuisance, le renouvellement des flottes d'avions les plus bruyants. Vous avez annoncé d'assez importantes avancées concernant l'aéroport d'Orly. On peut s'en réjouir ; c'est un très bon point. Mais qu'en est-il pour les riverains de Roissy ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Un appel d'offres pour Aéroports de Paris : pour qui ? Je parie, sans passer par La Française des jeux, pour Vinci – mais ce n'est qu'un pari. Pour une fois qu'une entreprise publique rapporte, monsieur le ministre, avouez qu'il est quand même dommage de vous priver de ses recettes ! Si vous ne savez pas où les affecter, je vous propose de les allouer à la recherche fondamentale et aux salaires des chercheurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. Alexis Corbière. Très bien ! Voilà une bonne idée !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Cela leur évitera de prendre l'avion pour aller chercher à l'étranger... Quant à La Française des jeux, pour moraliser le gain du jeu, je vous propose d'affecter celui-ci à l'accompagnement de tous les handicaps ; au moins, les personnes handicapées sauraient à quoi s'attendre chaque année.

Monsieur le ministre, je vous demande de retirer le dossier des privatisations et concessions de la loi PACTE, où vous présentez quelques avancées intéressantes et pour laquelle vous ne demandez même pas, ou plutôt surtout pas, un scrutin solennel. Comment peut-on voter une telle loi sans scrutin solennel ?

M. Adrien Quatennens. Il a raison !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Elle ne va tout de même pas être votée comme le projet de loi de programmation et de réforme pour la justice, par quarante-deux députés, en pleine nuit !

M. Daniel Fasquelle. Eh si !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Faites attention : les Français sont tout de même plus réceptifs à ce genre de choses qu'auparavant.

Chers collègues de La République en marche, ne reproduisez pas l'erreur, connue et reconnue, que nous avons commise en privatisant les autoroutes. C'est fait, mais inutile de recommencer. Assumez la séparation des pouvoirs : nous représentons le peuple, pas un gouvernement ! On vous le rappellera. Dans toutes les réunions du grand débat, on nous a demandé à quoi nous servons, nous, députés. Vous verrez que la question reviendra.

M. Laurent Saint-Martin. Mais regardez le texte, lisez les amendements !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Soixante-dix ans, monsieur le ministre – il ne m'écoute pas –, multipliés par 500 millions d'euros en moyenne par an, cela fait 35 milliards d'euros. On parle d'un prix de 14 milliards pour la cession, c'est bien cela, monsieur le ministre, je ne me trompe pas ?... Je vous l'ai dit en commission : retirez ce dossier avant qu'il ne devienne un scandale d'État dont vous serez le premier fusible !

Je ne voterai pas pour la loi PACTE, incluant ce dossier.

Madame la présidente, je vous demande de transmettre ce message au président de l'Assemblée nationale : ce texte mériterait un vote solennel ; nous le devons aux Français, qui ont raison d'être inquiets. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur quelques bancs du groupe GDR.*)

M. Loïc Prud'homme. Il a raison !

Mme la présidente. Monsieur Taugourdeau, la conférence des présidents a tranché cette question.

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Absolument !

M. François Pupponi et M. Jean-Charles Taugourdeau. Mal tranché !

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Forissier.

M. Nicolas Forissier. Comme l'a fait Charles de Courson, je m'exprimerai à titre personnel, avec la bienveillance des membres de mon groupe, pour formuler plusieurs observations qui soit vont dans le même sens que ce qu'ont dit nombre d'entre eux, soit en différent légèrement, compte tenu de ma conviction profonde.

Monsieur le ministre, sachez que j'ai voté pour votre texte en première lecture...

M. Bruno Le Maire, ministre. Je vous en remercie !

M. Nicolas Forissier. ...et que je vais en faire de même en nouvelle lecture, car je pense qu'il va dans le bon sens, même si je persiste à penser, comme je le disais en première lecture, qu'il manque de puissance, en particulier touchant deux sujets majeurs. D'abord, le relèvement des seuils, notamment celui des cinquante salariés, est le vrai problème, à propos duquel vous n'avez pas poussé la réforme jusqu'au bout.

M. Philippe Vigier. Très bien !

M. Nicolas Forissier. Ensuite, celui de la transmission des entreprises est également très important. Alors que 700 000 à 1 million d'entreprises vont devoir changer de mains dans les dix ans qui viennent, la loi PACTE aurait pu aller beaucoup plus loin et esquisser, quitte à la compléter dans le cadre de la loi de finances, une réforme bien plus profonde, une réforme structurelle du régime de transmission d'entreprise, au moins pour nous aligner sur nos voisins allemands, très avancés dans ce domaine.

Cela étant, je veux souligner les progrès que représente le texte, en abordant la privatisation d'Aéroports de Paris, d'Engie et de La Française des jeux. Dans ces deux derniers cas, elle me paraît logique. Je suis désolé de le dire, mais je ne vois pas pourquoi ce serait à l'État de gérer les jeux de grattage ; il procède à toutes sortes de contrôle dans le cadre de son rôle de régulateur, mais ce n'est pas à lui d'être propriétaire et gestionnaire de ce type d'activité, je le dis comme je le pense.

M. Stéphane Peu. Vous avez tort !

M. Nicolas Forissier. J'en viens au sujet majeur : Aéroports de Paris. À ce propos, j'ai entendu beaucoup de choses. Je ne serai pas trop long car notre collègue Charles de Courson a dit exactement ce que je voulais dire, avec une grande précision.

M. Bruno Le Maire, ministre. Il a été excellent !

M. Nicolas Forissier. J'aimerais néanmoins revenir sur plusieurs points, en commençant par rappeler ce qui me semble essentiel dans le débat sinon idéologique, du moins de fond que nous avons eu hier soir et ce matin – je pense notamment à l'intervention de M. Mélenchon hier et à votre réponse, monsieur le ministre. Pour ma part, je parlerai un peu de libéralisme ; mais je veux aussi, au-delà des observations que je souhaite formuler, poser deux principes.

Première observation, plusieurs de nos collègues ont parlé de monopole. Je regrette : Aéroports de Paris, pour deux raisons, n'est pas en situation de monopole ! (*Mme la présidente de la commission spéciale applaudit.*)

M. Laurent Saint-Martin. Très bien !

M. Stéphane Peu. Mais si !

M. Nicolas Forissier. D'abord, en tant qu'administrateur de l'aéroport de Châteauroux-Déols Marcel Dassault, qui espère se développer dans les années à venir,...

M. Bruno Le Maire, ministre. Vive Châteauroux !

M. Nicolas Forissier. ...je rappelle qu'Aéroports de Paris est en concurrence avec nous – mais peut-être devrais-je dire le contraire ! (*Sourires.*)

M. Stéphane Peu. Ah oui ! On comprend mieux pourquoi vous voulez privatiser Aéroports de Paris !

M. Boris Vallaud. Vous défendez votre aéroport !

M. Stéphane Peu. Il y a conflit d'intérêts !

M. Nicolas Forissier. On peut imaginer – et je l'imagine très bien – que cette concurrence pourrait se muer en un partenariat, comme j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises au président-directeur général d'Aéroports de Paris.

Quoi qu'il en soit, il existe déjà une réelle concurrence, bien plus complexe qu'on ne veut bien le dire, sur le territoire national.

Par ailleurs et surtout, je suis frappé de constater, lors de nos débats, à quel point les raisonnements sont hexagonaux, à quel point le débat public national se cantonne à l'intérieur de nos frontières.

M. Bruno Le Maire, ministre. Très juste !

M. Nicolas Forissier. D'aucuns ne procèdent à des comparaisons internationales que quand elles les arrangent, sans jamais raisonner de façon globale. Or Aéroports de Paris est en concurrence avec tous les hubs d'Europe, notamment d'Europe du Nord, et même du reste du monde.

M. Stéphane Peu. Et avec Châteauroux !

M. Nicolas Forissier. Au-delà du cas de Châteauroux-Déols, cher collègue, nous sommes directement en concurrence avec les aéroports de Londres, Bruxelles, Amsterdam, Francfort et j'en passe !

M. Gilles Le Gendre. Eh oui !

M. Nicolas Forissier. Il faut donc cesser de prétendre que nous transférons une rente à un acteur privé sur la base d'un monopole, ce qui serait en effet un acte tout à fait scandaleux. Ce n'est pas vrai !

Je dirais même plus : en l'absence de monopole, compte tenu de l'évolution exponentielle du trafic aérien de passagers dans les dix ou quinze années à venir, nous devons tenir compte du fait que la concurrence soumet nécessairement Aéroports de Paris à une compétition permanente, laquelle le contraint à investir régulièrement afin de se maintenir parmi les premières plateformes aéroportuaires mondiales.

Par conséquent, il y a là un problème de stratégie pour le pays, excédant de beaucoup le cadre des débats simili-politiques ou simili-idéologiques auxquels il nous a été donné d'assister à ce sujet, permettez-moi de le dire avec conviction.

Mme Zivka Park. Bravo !

M. Nicolas Forissier. Deuxième observation, nous entendons parler de l'aéroport de Toulouse à longueur de débats. Comme l'a très bien dit Charles de Courson, personne ne parle des aéroports de Lyon et de Nice, qui ont été privatisés en même temps.

M. Laurent Saint-Martin. Exact !

M. Nicolas Forissier. Rappelons tout de même que la Cour des comptes s'est penchée sur la privatisation de ces trois aéroports. S'agissant de celui de Toulouse, elle a déploré les insuffisances du cahier des charges et les turbulences qui en résultent. Quant aux aéroports de Lyon et de Nice, ils fonctionnent très bien sous régime privé.

Je rappelle en outre que c'est la droite qui a commencé à privatiser Aéroports de Paris en cédant des parts détenues par l'État, puis que c'est la gauche, plus précisément le Parti socialiste, qui a privatisé les trois autres aéroports.

Cessons de nous en tenir à l'aéroport de Toulouse ! Les deux autres aéroports, privatisés en même temps, fonctionnent très bien, eux, ce qui démontre a contrario que la privatisation peut aussi être une réussite.

Troisième observation, je rappelle au passage que 40 % des aéroports d'Europe sont totalement ou majoritairement privatisés. Cessons d'affirmer qu'il n'existe aucun exemple au monde auquel comparer Aéroports de Paris, ce qui est faux.

Quatrième observation, nous avons encore entendu dire, il y a quelques instants, que nous privatisons une frontière, ce qui est totalement faux.

M. Bruno Le Maire, ministre. Exactement, monsieur Forissier !

M. Nicolas Forissier. Au demeurant, que signifie privatiser une frontière ? L'État conservera l'essentiel, même la totalité des pouvoirs en matière de police des frontières, de contrôles d'identité, de renseignement, de gendarmerie des transports aériens et de surveillance des pistes ainsi que de leurs abords, nous le savons très bien.

M. Bruno Le Maire, ministre. Mais oui !

M. Nicolas Forissier. Comme l'a rappelé Charles de Courson, la privatisation d'Aéroports de Paris induira même un renforcement des pouvoirs de contrôle de l'État. Nous ne privatisons donc pas des services publics, pas davantage une frontière. L'État procède simplement à un acte de gestion stratégique, conforme à deux principes, que j'évoquerai en guise de conclusion : la libre concurrence et la nécessité de maîtriser nos dépenses publiques.

Le principe de libre concurrence est fondateur et fondamental dans la pensée libérale – j'ose ce mot. Monsieur le ministre, vous vous êtes défendu d'être un libéral. Moi, je suis un libéral, au sens profond du terme : je défends un État fort, sous réserve qu'il concentre ses moyens sur ses fonctions régaliennes et son rôle de régulateur.

M. Laurent Saint-Martin. Très bien !

M. Nicolas Forissier. Voilà ce qu'il faut retenir du libéralisme. Il importe de le rappeler, notamment après nos débats d'hier et de ce matin sur les principes politiques qui doivent gouverner notre pays et animer notre débat public.

J'insiste donc sur l'importance de la concurrence, fondatrice de la démarche libérale dans le monde et de l'histoire économique. Comme je l'ai rappelé tout à l'heure, Aéroports de Paris est en concurrence avec les aéroports du monde entier et doit se battre, dans ce contexte, pour préserver sa compétitivité et se maintenir au premier rang des aéroports mondiaux mais aussi des sociétés porteuses de services. En effet, il ne faut jamais oublier qu'Aéroports de Paris est une entreprise exportant son savoir-faire et son ingénierie dans le monde entier, et prenant des participations dans de nombreuses plateformes aéroportuaires partout dans le monde.

Compte tenu de l'évolution colossale du trafic aérien de passagers et de fret que nous connaissons au cours des années à venir, Aéroports de Paris doit faire preuve d'agilité.

M. Philippe Vigier. C'est le cas !

M. Nicolas Forissier. Sur le plan des principes, dès lors que la privatisation des activités de business – pardonnez-moi, il vaut mieux dire gestion – exclut les fonctions régaliennes, elle est nécessaire pour le développement du groupe, qui devra investir de façon considérable. Or ce n'est pas l'État qui le fera, mes chers collègues. Alors que notre déficit budgétaire dépasse à 100 milliards d'euros – 107 milliards

cette année, monsieur le ministre –, que le montant de notre dette publique équivaut à 100 % de notre PIB et que nous sommes d'ores et déjà soumis à tant d'obligations, qui représentent autant d'efforts, pour réduire la dépense publique, nous devons être capables de nous en remettre à l'agilité du secteur privé.

M. Philippe Vigier. On peut s'y prendre autrement !

M. Nicolas Forissier. J'en viens au second principe : la nécessité de maîtriser la dépense publique. Il s'agit d'un débat de fond, que j'ai évoqué tout à l'heure en rappelant certains principes du libéralisme. Je suis stupéfait – et je m'adresse ici plus spécialement aux collègues et amis de mon groupe – de constater que nous reculons, au lieu de saisir l'occasion de réduire le périmètre d'intervention de l'État, donc de faire œuvre pragmatique, efficace et effective de réduction de la dépense publique, car c'est ainsi qu'il faut le faire. On a le sentiment de perdre une pépite – une rente, en l'espèce –, qui nous permettra juste d'être un peu moins courageux lorsqu'il faudra vraiment réduire la dépense publique, en songeant que l'on pourra compter sur un peu de mou, un peu de marge de manœuvre. Cet état d'esprit me semble grave. Nous devons au contraire, par principe, voter pour la privatisation.

Monsieur le ministre, je vous soutiens. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Le Maire, ministre. Bravo ! Vive Châteauroux !

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures quarante, est reprise à onze heures cinquante.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Mes chers collègues, pour la parfaite information de chacun, je vous rappelle que la conférence des présidents a décidé d'appliquer à cette discussion la procédure du temps législatif programmé.

Le temps de parole restant est de : trois heures et quarante-trois minutes pour le groupe La République en marche ; trois heures et une minute pour le groupe Les Républicains ; une heure et sept minutes pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés ; une heure et cinquante-six minutes pour le groupe UDI, Agir et indépendants ; une heure et quarante-sept minutes pour le groupe Socialistes et apparentés ; une heure et trente-deux minutes pour le groupe La France insoumise ; une heure et quarante-deux minutes pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine ; quarante-huit minutes pour le groupe Libertés et territoires ; enfin onze minutes pour les députés non inscrits.

Il reste donc au total seize heures pour l'ensemble du texte.

La parole est à Mme Nadia Hai.

Mme Nadia Hai. Je suis fascinée par la maîtrise de nos collègues de l'opposition dans le maniement de la peur, même sur les sujets économiques. Nous avons entendu nos collègues de gauche comme de droite broser un tableau anxigène, répétant depuis plusieurs jours le même discours à nos concitoyens. Pourtant, ce que nous nous apprêtons à faire n'est ni plus ni moins que la mise en place d'une véritable stratégie économique dans l'intérêt

des Français. Et nous le faisons en prenant en considération les expériences passées de privatisation, comme celle des autoroutes.

M. Pierre-Henri Dumont. C'est une blague ?

M. Adrien Quatennens. Ah oui, parlons de la privatisation des autoroutes ! Combien de milliards ponctionnés sur les Français ?

Mme Nadia Hai. Pensez-vous réellement que cette majorité ne tire pas les leçons du passé ?

Un député du groupe LR. Oui !

Mme Nadia Hai. Le laisser croire, c'est mentir aux Français. Ce n'est pas en annonçant des erreurs que l'on fabrique des vérités.

M. Fabien Di Filippo. Vous lisez la *Pravda* ?

M. Adrien Quatennens. Et sinon, quels sont vos arguments ?

Mme Nadia Hai. Vous agitez des contrevérités sur l'ensemble du dossier. Dire que le Gouvernement perd le contrôle de la gouvernance d'ADP, c'est faux. Dire que le Gouvernement perd le contrôle des frontières, des tarifs, des réglementations aéroportuaires, c'est faux.

M. Fabien Di Filippo. Ah, des tarifs, si, c'est vrai !

Mme Nadia Hai. Ce sont là des missions régaliennes, qui demeureront sous la responsabilité exclusive de l'État.

M. Fabien Di Filippo. On en reparlera très vite !

Mme Nadia Hai. Laisser croire que l'État abandonnera les riverains, c'est faux, puisque des engagements fermes et efficaces sont pris. Dire que les investissements ne restent pas sous le contrôle de l'État, c'est faux. Laisser croire qu'un État étranger pourrait prendre le contrôle d'ADP, c'est faux, car tout changement du contrôle d'ADP devra se faire avec l'accord de l'État.

Tout cela est formalisé dans un cahier des charges clair, rigoureux, transparent.

Une chose est vraie cependant : 74 % des activités d'ADP sont de nature commerciale. Gérer un centre commercial, est-ce le rôle de l'État ? Personnellement, je ne le crois pas. (*Rires et exclamations sur divers bancs.*)

M. Stéphane Peu. Argument ridicule !

M. Philippe Vigier. Il faudrait donc mettre fin à toute activité de ce type ?

Mme Nadia Hai. Pas plus que vous, je ne le crois, monsieur Vigier. Nous sommes donc d'accord sur le fait qu'il est nécessaire de céder les actifs.

S'agissant des dividendes perçus, croire qu'il s'agit là de revenus stables et pérennes, c'est méconnaître les mécanismes financiers : ces revenus fluctuent en fonction des aléas du marché. L'histoire nous a montré qu'ils ne sont pas si certains que cela, monsieur Peu.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Ces dernières années, on a vu tout le contraire !

Mme Nadia Hai. Par cette cession d'actifs, nous souhaitons garantir un revenu pour l'avenir, et ainsi créer un fonds pour l'innovation de rupture afin d'investir dans l'avenir et d'être en phase avec nos ambitions économiques dans le monde concurrentiel où nous vivons.

M. Fabien Di Filippo. Vous raisonnez à court terme !

Mme Nadia Hai. Il faut opérer un choix entre l'augmentation des dépenses publiques, impossible compte tenu des contraintes budgétaires actuelles,...

M. Fabien Di Filippo. Et pourtant vous les augmentez !

Mme Nadia Hai. ...et des investissements intelligents et sûrs. Nous prenons nos responsabilités, en prévoyant tous les garde-fous nécessaires, afin d'être gagnants à la fois pour relever la concurrence internationale et pour assurer la sécurité de nos investissements. Ainsi, nous n'aurons rien à envier aux aéroports de Francfort, de Londres ou encore de Dubaï, qui se développent à vitesse grand V. Nous aurons en effet reboosté, par cette opération, le dynamisme économique d'ADP tout en préservant les prérogatives régaliennes de l'État.

Non à la dépense publique, oui à l'ambition économique responsable et protectrice dans l'intérêt des Français : c'est le choix que fait la majorité ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Adrien Quatennens. Mais non, pas du tout !

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Étant libéral de longue date, je suis guidé, prenant la parole à cette tribune, par un principe d'efficacité : prendrons-nous une décision stratégique pour le pays ? aurons-nous, ce faisant, tiré les leçons du passé ?

Différents arguments ont été avancés.

Monsieur le ministre, vous souhaitez un désendettement de la France. On ne peut pas en contester la nécessité. Combien de fois ai-je expliqué, à cette même tribune, qu'il fallait sortir de ce vide abyssal, combler ce puits qui continuait de se creuser, au point de paraître sans fond ? Mais alors pourquoi ne pas avoir choisi un véhicule législatif autonome, comme l'avait fait à son époque Édouard Balladur, et regarder tout ce qui pouvait, ou pas, être privatisé ? Vous auriez pu nous proposer, par exemple, de privatiser Renault. Et pourquoi pas ? La participation minoritaire de la France y est-elle véritablement stratégique ? Au nom de quoi la conserver ? Pourquoi n'en parlons-nous pas aujourd'hui ? Il en va de même pour Air France : il y a deux semaines, vous avez demandé en catastrophe à votre homologue néerlandais de venir vous rencontrer, et vous avez bien fait, puisque les Néerlandais avaient secrètement accru leur participation au capital d'Air France-KLM. Mais la participation de la France au capital est-elle vraiment stratégique ? On ne peut pas dire que les administrateurs de l'État se montrent toujours efficaces...

Mais Aéroports de Paris, c'est un autre sujet. En 2006, je me souviens d'une association qui s'était créée – présidée par François Bayrou, d'ailleurs – lorsque le Gouvernement avait voulu privatiser les autoroutes ; Charles de Courson, qui en était membre, parlait juste en expliquant qu'on allait « vendre les bijoux de famille ». Il n'y avait pas de dette. Et, depuis lors, j'ai regardé l'évolution de la concession, et j'ai vu comment votre collègue Élisabeth Borne a dû ferrailer, début janvier, en plein mouvement des gilets jaunes, pour

que les concessionnaires fassent un effort sur les abonnements domicile-travail. Monsieur le ministre, quand on demande une sortie d'autoroute supplémentaire ou un élargissement, ces entreprises demandent aussitôt un allongement de la concession, pour améliorer leur rentabilité! Je peux vous le garantir, et personne ne dira le contraire. Alors que l'État a reçu 12 milliards ou 13 milliards de l'époque, cher Nicolas Forissier, combien devrait-il donner aujourd'hui pour racheter les concessions? Combien faudrait-il mettre au pot?

M. Nicolas Forissier. Ah ça...

M. Philippe Vigier. Le projet de loi PACTE apporte beaucoup, par exemple pour le financement de l'entreprise, avec les deux réserves formulées par Nicolas Forissier, sur la transmission d'entreprise ou sur le fameux seuil de 50 salariés. Je le rejoins entièrement, mais il faut aussi reconnaître que c'est un combat que nous menons depuis de longues années – notamment lors de la discussion du projet de loi Macron – et que nous n'avons jamais eu gain de cause.

S'agissant d'Aéroports de Paris, cherchons l'efficacité. La décision que nous allons prendre sera cruciale. Cette entreprise est une machine à cash, tout le monde l'a dit. Va-t-elle connaître un développement important au cours des prochaines années? Oui, parce que le trafic aérien se développe, nul ne peut dire le contraire. Vous m'accorderez que s'il y a un secteur qui offre des perspectives extraordinaires, c'est bien le transport aérien.

Après avoir entendu le mot « concurrence » dans la bouche de l'oratrice qui m'a précédé, j'ai envie de demander si le fait que l'État soit majoritaire dans ADP nous a empêchés d'être présents dans quatorze plateformes mondiales. La réponse est non.

Sans parler de privatisation, ce qui m'inquiète est la valeur de l'entreprise dans soixante-dix ans, à la fin de la concession. Nous devons tous le savoir et le garder en tête : il n'y aura pas de voyage retour. En clair, l'État concède ADP mais, si la situation l'exige, il n'aura jamais les moyens de reprendre la main sur le destin de cette affaire. Ceci doit être dit à la représentation nationale : si la concession se fait, il n'y aura pas de retour dans l'escarcelle de l'État, soixante-dix ans après, car nous ne pourrions plus jamais nous offrir l'entreprise.

Deuxième sujet : monsieur le ministre, dans une émission, vous avez dit avec raison que vous ne vendiez pas les bijoux de famille, mais que vous financiez « les futurs joyaux de la couronne ». C'est une très belle phrase, que je reprends volontiers.

Soyons francs et disons-nous les choses les yeux dans les yeux : de qui se moque-t-on lorsque l'on prévoit 300 millions d'euros pour financer l'innovation de rupture?

M. Daniel Fasquelle. Il a raison!

M. Régis Juanico. C'est peu!

M. Philippe Vigier. Ce n'est rien!

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale.* Ce sont 300 millions par an pendant dix ans!

M. Philippe Vigier. Pour la transition énergétique, l'État a annoncé qu'il mettrait 20 milliards sur la table, afin d'investir dans les énergies renouvelables, les nanotechnologies et les biotechnologies, où nous sommes en train de prendre un

retard considérable. Regardez ce qui se passe dans l'industrie du médicament, où les Indiens sont en train de gagner toutes les parts de marché!

M. Vincent Descoeur. Eh oui!

M. Philippe Vigier. Je comprendrais mieux que l'État récupère une somme tirée des privatisations pour adopter une vision purement stratégique.

Lorsque des start-up cherchent des financements, ce n'est pas BPIFrance qui se mobilise, mais les fameux pays classés A3 au regard du risque. Faisant partie de ceux qui ont monté un programme d'investissement en direction de ces pays, je connais les difficultés qui se présentent pour établir un tel dossier et mobiliser des acteurs afin qu'il puisse être efficace dans le temps.

Si je dis cela, c'est que cette entreprise pourrait très bien continuer sa route car c'est une machine à cash, avec de très belles perspectives. Dans le cadre concurrentiel qui est le sien, elle peut très bien continuer sur sa lancée et conquérir des parts de marché considérables dans les prochaines années. Si l'État a besoin de se désendetter, qu'il utilise Renault, Air France ou d'autres entreprises dans lesquelles il détient des parts minoritaires et ne joue aucun rôle stratégique, nul ne pourra dire le contraire.

Il est dommage que Jean-Luc Mélenchon ne soit pas là – mes propos lui seront rapportés – puisque, entre 2000 et 2002, il a été ministre d'un gouvernement qui avait lui-même réalisé des privatisations. J'ai eu la curiosité de le vérifier avec quelques collègues.

M. Adrien Quatennens. Ça alors!

M. Philippe Vigier. Voyez-vous, je n'ai pas d'avis absolu en la matière. Certains nous expliquent combien les nationalisations à 100 % de 1981 furent extraordinaires alors que l'État n'a alors repris que 51 %, et tous ceux qui avaient dit qu'ils ne privatiseraient pas l'ont pourtant fait également. Il vaut donc mieux se montrer pragmatique. L'affaire des autoroutes a montré que l'on doit tenir compte du passé, monsieur le ministre.

Sans être trop long, je m'interrogerai également sur les garanties de cette opération, à laquelle je ne suis pas opposé par principe, du moment qu'on définit bien ce qu'on met dans le panier de la mariée. J'ai parlé de ces contreparties pour les autoroutes. Comme vous le savez, les investissements complémentaires exigent souvent des modifications des contrats, devant lesquelles l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, est souvent impuissante.

Prenons par exemple le problème de l'altération de la santé du fait du bruit, que notre collègue François Pupponi a très bien présenté en parlant du cas de son département. Le bilan de Bruitparif appelle à bien réfléchir aux questions de santé publique qui seront soulevées à terme. Vous le savez, l'État participe notamment, aux côtés d'ADP, aux maisons de l'environnement et du développement. Que deviendra cette participation dans le temps? Dans les zones noires que l'on voit autour des aéroports de Roissy ou d'Orly, les riverains ont une espérance de vie plus courte. Si vous en doutez, lisez le rapport. Quelle garantie sera donnée dans le temps? Comment ferons-nous? Qui assurera la santé publique, enjeu est considérable pour les riverains. En commission des affaires sociales, où nous discutons du projet de loi relatif au système de santé, nous avons abordé le sujet de

la prévention. Les plans d'exposition au bruit sont essentiels s'agissant de la prévention en matière de santé. Quelles garanties avons-nous ?

L'évaluation de Charles de Courson vous a-t-elle conduit à vous interroger sur ce point ? L'ensemble des infrastructures et de tous les actifs ont-ils été valorisés comme ils le doivent ? Quelles garanties figurent au contrat ? C'est un peu ce qu'Éric Woerth a dit tout à l'heure.

M. Fabien Di Filippo. On veut du concret !

M. Philippe Vigier. Voyez, monsieur le ministre, qu'il ne s'agit pas de vous affronter frontalement, mais de vous demander si l'opération est efficace – je ne le pense pas –, si les garanties sont suffisantes à l'heure où je vous parle – à mes yeux, ce n'est pas le cas – et de faire observer que votre très beau fonds pour l'innovation de rupture est insuffisamment alimenté – et ne nous dites pas encore une fois que la privatisation servira à l'alimenter car cet argument ne tient malheureusement pas la route une demi-seconde.

Enfin, la concurrence peut conduire à de belles réalisations. Auparavant, il y avait Orly Sud et Orly Ouest ; il y maintenant quatre terminaux. L'entreprise Aéroports de Paris a-t-elle été dans l'incapacité d'investir ?

Je conclus avec un dernier mot, que tous les députés d'Île-de-France comprendront. Demain, si le groupe Aéroports de Paris est transféré à des opérateurs privés, les 30 milliards, 35 milliards ou 40 milliards d'euros nécessaires pour financer toutes les infrastructures du Grand Paris – Gilles Carrez, qui était à la manœuvre pour calculer ce montant, n'est pas là – seront-ils assurés dans les mêmes conditions ? Trouvera-t-on des financements complémentaires ? On sait très bien qu'un aéroport non connecté ne fonctionne pas. En l'occurrence, que se passera-t-il une fois les aéroports privatisés, alors ce sont l'État et les collectivités qui portent le projet du Grand Paris, dont on connaît le retard gigantesque des chantiers.

M. Stéphane Peu. Absolument !

M. Philippe Vigier. Quelles garanties avons-nous ? Il n'y a pas de bel aéroport qui ne soit pas relié. On risque dès lors d'aboutir à un échec en matière d'aménagement du territoire à un échec en matière d'emploi et à un échec stratégique pour la France.

Monsieur le ministre, comme vous, nous avons la volonté d'adopter une vision stratégique. Je ne pense pas que cette privatisation participe de cette vision. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LT, LR, SOC et GDR.*)

M. Éric Woerth. Il a raison !

Mme la présidente. La parole est à M. Alexis Corbière.

M. Alexis Corbière. Je félicite tout d'abord mes collègues, M. Philippe Vigier, en particulier, qui, malgré tous les désaccords pouvant nous séparer, adressent au Gouvernement la même critique, qui montre bien la profondeur et la gravité du sujet que nous abordons.

Incontestablement, cette affaire est d'importance. C'est sans doute une des plus grosses privatisations françaises, tous secteurs confondus, et la troisième privatisation mondiale en cours. C'est dire combien le sujet, loin d'être secondaire, est majeur, stratégique, politique, presque d'ordre philosophique.

Franchement, malgré les arguments qui nous sont opposés – assésés, parfois –, qui peut penser qu'il serait pertinent de privatiser une activité économique rapportant de l'argent ? J'emploie à dessein le verbe « privatiser » car, cela a été dit, au vu de l'évolution de l'activité économique, une concession de soixante-dix ans créera des conditions telles que l'État se trouvera dans l'incapacité de faire autre chose que de la reconduire. Qui peut penser que la nation aurait intérêt à fermer le robinet des recettes, qui peuvent être déployées dans d'autres secteurs ? Car tel est bien le sujet.

J'entends des arguments – parfois, avouons-le, de mauvaise foi – selon lesquels l'État doit non pas s'occuper d'un supermarché mais se concentrer sur ses missions régaliennes. Mais quelles sont-elles, sinon des missions qui, précisément, ne rapportent pas d'argent : l'éducation, la sûreté, la sécurité, notamment ? Mais comment l'État aurait-il les moyens de développer des activités dans des secteurs que nous voulons non marchands, s'il vend des actifs en notre possession et qui, eux, rapportent de l'argent ? Il n'y a là aucune logique, si ce n'est une volonté sectaire, idéologique, une forme d'obstination qui consiste à toujours répondre par le hashtag #balancetonaéroport – vous me pardonnerez ce jeu de mot un peu facile par analogie avec un sujet grave. En effet, vous répondez sans cesse que vous balancerez l'entreprise, quoi qu'il arrive, parce que vous voulez nous convaincre de votre logique, alors qu'il s'agit d'un monopole naturel.

La France reste la première destination mondiale touristique. L'année dernière – vous me corrigerez si je me trompe –, près de 89 millions de personnes sont venues en France. Or j'entends dire que nous serions en concurrence avec l'aéroport de Francfort...

M. Nicolas Forissier. C'est évident !

M. Alexis Corbière. ...ou je ne sais quelle autre destination ! Vous voulez faire croire que lorsqu'un étranger veut venir en France, il va atterrir à Francfort ?

M. Éric Straumann. Allez à Francfort, vous verrez à quoi ressemble l'aéroport !

M. Nicolas Forissier. C'est l'évidence même !

M. Alexis Corbière. Cet argument absurde ne tient pas la route, vous le savez très bien. Nous devons maintenir la situation actuelle et nous nourrir du passé. En 2013, par exemple, l'État avait cédé 13 % des actions d'ADP, notamment à Vinci – un nom que l'on entendra sans doute à nouveau – et au Crédit agricole. Aujourd'hui, la valeur de ces actions a doublé. Il aurait peut-être été plus intelligent de ne pas les céder. Nourrissons-nous des exemples passés.

Vous n'avez pas d'arguments pertinents, si ce n'est un matraquage idéologique, qui devient suspect, consistant à dire qu'il faut absolument privatiser, en offrant une possibilité de rente à des groupes privés.

Je voudrais aussi aborder un autre argument, celui de la double caisse : même si une concession est accordée à un groupe privé, l'acquéreur peut continuer à accroître les redevances aéroportuaires, en réalisant des bénéfices record sur les recettes commerciales, notamment avec les différentes boutiques.

M. Boris Vallaud. Eh oui !

M. Alexis Corbière. M. Xavier Huillard, un des responsables de Vinci, l'a bien compris, puisqu'il a récemment dit dans la presse que, dans tous les aéroports où Vinci est

présent, le modèle intéressant, était la double caisse. Tel est bien le problème. La double caisse conduit à un effet d'aubaine, du fait des recettes réalisées dans toutes les boutiques. Elle n'empêchera en rien les redevances aéroportuaires de continuer d'augmenter. Nous nous privons donc d'un outil qui vise éventuellement à limiter les redevances pesant sur l'activité, notamment d'un point de vue stratégique, alors qu'elles pourraient notamment nous permettre de faire en sorte qu'Air France ne soit pas en situation difficile.

Je le répète, les arguments que vous avancez consistent à préconiser de concentrer sur les missions de l'État. Mais quels arguments donnez-vous pour nous convaincre de nous priver de ce qui permet de nous redéployer dans d'autres secteurs ?

Je donnerai un dernier argument, peut-être le plus fort, au vu de l'actualité. Par votre action, vous décrédibilisez totalement, vous ridiculisez, vous anéantisiez le débat national que vous avez lancé. Voilà des mois que vous répétez aux Français qu'il faut discuter, que vous réunissez nos concitoyens – bien peu de personnes, en réalité –, et que vous vous gargarisez du fait que 166 000 personnes différentes ont visité le site du grand débat national.

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. C'est de la loi PACTE dont nous discutons maintenant !

M. Alexis Corbière. Contrairement au mensonge que vous avancez, ces 166 000 visiteurs individuels, en trois mois, disent la faiblesse du nombre de personnes que vous avez réunies. Et il faudrait que nous nous mettions à genoux devant ces citoyens, que je salue, qui ont pris le temps de verser une contribution. Je vous informe qu'une pétition contre la privatisation, lancée depuis dix jours, a rassemblé au moins 130 000 Français.

M. Vincent Descoeur. C'est vrai !

M. Alexis Corbière. Vous vous obstinez donc dans ce projet, en ne posant pas le débat devant les Français, en ne donnant pas la parole aux véritables propriétaires d'ADP ! Car le groupe ne vous appartient pas, monsieur le ministre, mes chers collègues ! Il appartient aux Français ! Sur un sujet d'une telle importance, pourquoi ne pas organiser un référendum ?

M. Fabien Di Filippo. Oui, pourquoi pas ?

M. Alexis Corbière. Pourquoi ne pas donner la parole aux Français ? Pourquoi ne pas soumettre ce projet à votre questionnaire du débat national, pour savoir ce que les Français en pensent ? Cela a été dit partout. Dès que le sujet de la privatisation a été abordé dans une réunion, nos concitoyens, nourris de l'exemple pitoyable des autoroutes, qui fut l'un des éléments de la mobilisation des gilets jaunes, s'y sont montrés radicalement opposés. Mais vous n'en apprenez rien ! Par la forme d'obstination et d'arrogance des arguments avancés, par le refus de soumettre ce projet majeur au choix des Français, je le répète, vous montrez bien qu'en réalité, le débat national que vous nous avez proposé n'est qu'un grand bla-bla. En vérité, les grandes décisions stratégiques qui pèseront sur les finances nationales, vous les avez déjà prises, contre la volonté de nos concitoyens.

C'est grave ! Cela montre bien la gêne que vous ressentez car, en dernière analyse, nul ne peut comprendre que nous cédions une activité qui rapporte des recettes aux caisses de l'État et nous permet notamment de développer des services

publics, dans un pays qui en a tant besoin. Face à cela, nous sommes confrontés à un effet d'aubaine qui, compte tenu du manque d'arguments, est marqué par une certaine opacité.

Comprenez bien, mes chers collègues – ce n'est pas une menace – qu'une fois de plus, la concession introduit le doute sur ce que vous faites. À l'heure où vous avez tendance à voir le complotisme partout, cette décision entretiendra chez nos concitoyens le sentiment qu'il y a anguille sous roche. Ce projet, un mauvais choix économique, ne repose sur aucun argument pertinent. Par conséquent, tout le monde en viendra à demander pour quelles raisons vous voulez le réaliser, si ce n'est pour en faire profiter un groupe privé, qui s'enrichira de l'affaiblissement de l'État.

Prenez garde ! Je vous donne ce conseil car je ne souhaite pas que la situation dégénère dans le pays. En faisant cela dans un moment de grande tension, où nos concitoyens ont été mobilisés, où ils soutiennent le mouvement des gilets jaunes, vous grattez une allumette supplémentaire à proximité d'un baril de poudre. Vous créez les conditions d'une rupture encore plus forte entre nos concitoyens et les élus, et vous affaiblissez encore le consentement à l'autorité.

M. Nicolas Forissier. C'est vous qui soufflez sur les braises en permanence !

M. Alexis Corbière. Nous en sommes là. Il serait donc raisonnable de revenir à des choses simples : gardons ce qui constitue la richesse de l'État ; ne nous lançons pas dans des aventures économiques absurdes ; ne cédon pas des secteurs stratégiques à des intérêts privés ; défendons l'État, défendons la République. Faisons-le pour le bien de la nation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Trastour-Isnart.

Mme Laurence Trastour-Isnart. En avril 2015, le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, avait décidé la vente de l'aéroport de Toulouse à un groupe chinois, une privatisation dont les conséquences ont été pointées du doigt par un rapport de la Cour des comptes en octobre 2018.

C'est donc avec un sentiment de déjà-vu que nous examinons aujourd'hui l'article 44 relatif à la privatisation d'Aéroports de Paris. Cette décision est un non-sens économique.

Aéroports de Paris est un établissement public qui fait des bénéfices. En 2017, pour la première fois, les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Parly-Orly ont franchi, à eux deux, la barre des 100 millions de passagers accueillis. L'entreprise a versé 200 millions d'euros de dividendes en 2018. Pourquoi se débarrasser d'un monopole qui rapporte à l'État ? Même dans les pays les plus libéraux, comme les États-Unis, la plupart des aéroports sont publics.

Une fois concédé, ADP pourrait accroître les tarifs de redevances que paient les compagnies aériennes pour bénéficier des installations, ce qui entraînera une hausse du prix des billets, mais aussi les tarifs de stationnement des véhicules. C'est toujours l'utilisateur qui paie.

Nous parlons de notre première frontière en France. Dans le contexte d'insécurité internationale et nationale, les aéroports permettent de contrôler étroitement les flux migratoires. Même si l'État conservait, comme on nous le dit, le contrôle des frontières grâce à la PAF – la police aux frontières –, la sécurité ne se limite pas aux forces de police. Il faut prendre en compte la configuration des bâtiments et leur usage. Le risque est très grand de voir le

concessionnaire privilégier la rentabilité de court terme au détriment de la nécessaire préservation de la sécurité. Pour le concessionnaire, il sera bien plus rentable de maximiser la surface commerciale de l'aéroport et de diminuer la surface dédiée aux contrôles douaniers. Cela ne permettra pas un contrôle à la hauteur des enjeux de notre sécurité nationale.

Cette privatisation pose de graves problèmes et n'est pas judicieuse au regard de l'intérêt des Français. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. À peu près tout ayant été dit, l'exercice de la nouvelle lecture peut apparaître un peu répétitif. En première lecture, en commission et ici même, nous avons déjà beaucoup causé de l'aberration que constitue la vente d'Aéroports de Paris, de ce que nous considérons comme de faux arguments de votre part, et d'une incompréhension tant de la droite que de la gauche, du Sénat ou du Conseil d'État. Même si la répétition est pédagogique, je n'aime pas me répéter. Aussi essaierai-je de prendre le sujet par un autre bout, pas un petit bout : en partant de la planète.

La semaine dernière, mon équipe m'a proposé pour effectuer le trajet entre Montpellier et Nantes le choix entre une heure d'avion et sept heures de train. J'ai choisi le train parce que je m'y sens dans une petite bulle, je peux y lire et y écrire sans être perturbé par le téléphone portable ou Telegram ; je suis bien dans le train, isolé.

M. Nicolas Forissier. Vous faites une psychanalyse ? (*Sourires.*)

M. François Ruffin. Je ne prends pas de vols intérieurs – c'est un principe qui peut paraître un peu ridicule au milieu du désastre, un peu dérisoire devant la catastrophe de plus en plus inéluctable, dans la chronique d'un effondrement annoncé.

Mme Anne Brugnera. Moi je, moi je, moi je...

M. François Ruffin. Le trafic aérien représente 3 % des émissions de gaz à effet de serre mais aussi, d'après le GIEC – Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat –, 5 % de l'effet radiatif. L'avion pollue environ dix fois plus que le bus, quarante fois plus que le train. Un aller-retour Paris-New York équivaut au budget carbone d'un Français. Tout cela pour une « hyperclasse » hyper-représentée ici, puisque seulement 5 % de l'humanité a déjà pris l'avion et une infime minorité en fait un usage régulier. Le trafic aérien, nous dit-on, va doubler d'ici à 2050, et tout le monde applaudit : 1 200 aéroports sont en cours de construction, ce qui relance le bâtiment ; on estime qu'en 2050, le transport aérien pourrait peser pour 20 % dans les émissions de gaz à effet de serre, sans compter les terres bétonnées. Tous ces dommages pour quelque chose d'évitable, car l'avion n'est pas un besoin vital, il est utilisé pour les loisirs ou les affaires.

Dans le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire figuraient quatre-vingt-cinq fois le mot « concurrence » et zéro fois les mots « biodiversité », « réchauffement » et « climat ». Lors des débats, le ministre de la transition écologique et solidaire était absent de ces bancs.

Il est encore absent aujourd'hui. On parle de finance, de budget, de milliards, de digitalisation, de stockage des données, à la rigueur de sécurité, mais toujours pas de l'essentiel : toujours pas de biodiversité, ni de réchauffement, ni de climat, ni de notre survie ensemble. Je souhaiterais un

ministre chargé de l'écologie présent sur tous les dossiers. De même que tous les dossiers transitent par Bercy, monsieur Le Maire, ils devraient tous passer, notamment celui-là, par le ministère de la transition écologique et solidaire.

Le C, dans l'acronyme PACTE, est celui de croissance, la sacro-sainte croissance, ce dieu vaudou qu'il faut prier pour espérer son retour. Je me définis en général comme « acroissant », comme on est agnostique. Mais, s'agissant du trafic aérien, je souhaite une décroissance.

M. Robin Reda. Très réaliste !

M. François Ruffin. Nous devons organiser et planifier la décroissance du trafic aérien. Avec quels outils ? Il faut d'abord non pas détaxer le kérosène mais le surtaxer à fond. Je suis favorable à un quota personnel de kilomètres, valable sur la durée de vie de chacun, afin de garantir une égalité de mobilité.

M. Nicolas Forissier. Avec les soviets pour contrôler ?

M. Bruno Millienne. C'est ça la démocratie populaire ?

M. François Ruffin. Je suis partisan d'une interdiction des vols intérieurs en Europe. Il faut tout faire pour maintenir le caractère public des infrastructures aéroportuaires afin de pouvoir utiliser cet outil et, le plus vite possible, lui ôter sa rentabilité. (*Exclamations sur les bancs des groupes LaREM, LR et MODEM.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Plus de vacances pour les insoumis ! (*Sourires sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. François Ruffin. Surtout, il nous faut ouvrir un autre imaginaire, un imaginaire où ralentir et respirer serait possible,...

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Vous, vous excellez dans le ralentissement des débats !

M. Fabien Di Filippo. On a déjà ralenti à 80 kilomètres à l'heure !

Mme la présidente. S'il vous plaît, chers collègues ! Seul M. Ruffin a la parole.

M. François Ruffin. ...où réussir ne signifierait plus courir d'un continent à l'autre.

Je vous regarde, je vous écoute, vous n'avez pas de grands mots ni de grands cris, contrairement à moi ; vous n'avez pas d'emportement ni de grands gestes. Vous parlez calmement une langue raisonnable. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Et c'est très calmement et très raisonnablement que vous nous envoyez droit dans le mur écologique.

C'est à vous, à votre projet de loi, que s'adresse la jeune Suédoise Greta Thunberg. Vous ne parlez que d'aller de l'avant en reprenant les mêmes mauvaises idées qui nous ont mis dans le pétrin. « Je veux que vous ressentiez la peur qui m'habite chaque jour et que vous agissiez comme s'il y avait le feu », nous dit-elle. Mais vous agissez comme s'il ne s'agissait que d'engranger des dividendes sur soixante-dix ans. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Straumann.

M. Éric Straumann. Aéroports de Paris est-il un monopole ? s'interrogent Bruno Deffains et Thomas Perroud, professeurs respectivement d'économie et de droit public à Panthéon-Assas. Que nous disent-ils ?

« Il semble permis de considérer qu'ADP est dans une situation de monopole sur le marché des installations aéroportuaires utilisées pour les transports aériens en provenance et à destination de l'Île-de-France. En effet, l'entreprise n'a aucun concurrent dans un rayon de 300 kilomètres. Sa zone de chalandise correspond à environ 25 millions d'habitants, dont le revenu moyen est supérieur à la moyenne française.

« Les données du transport aérien indiquent que 197 millions de passagers ont transité par les aéroports français en 2017. ADP assure environ 55 % du total, avec près de 102 millions de passagers. Le trafic international est en hausse régulière et représente environ 73 % du trafic. La distinction usuelle entre passagers Schengen et hors Schengen indique que ce sont 54 % du total des voyageurs qui rentrent en France en provenance de destinations hors Schengen. Concernant plus spécifiquement ADP, les deux tiers des passagers sont hors Schengen, soit 67 millions de passagers environ.

« De fait, il apparaît difficile pour une compagnie aérienne voulant desservir la France de composer sans les plateformes d'Orly et de Roissy qui gèrent en pratique une zone frontalière entre la France et le reste du monde. En d'autres termes, aucune compagnie ne peut se passer de manière crédible de ces infrastructures essentielles dans la mesure où il apparaît compliqué pour les 136 compagnies qui transportent plus de 100 millions de passagers de relier la France au reste du monde sans compter avec ADP. La clientèle est captive et n'a guère de marges de négociation pour discuter les tarifs que lui impose ADP.

« C'est précisément de cette situation que l'entreprise tire la rentabilité de son modèle économique. Un tel constat se trouve renforcé par le fait que la France est une des premières destinations touristiques mondiales et l'un des hubs aériens les plus puissants d'Europe.

M. Alexis Corbière. C'est vrai !

M. Éric Straumann. « La croissance régulière et soutenue du trafic aérien est également à prendre en compte » – même si certains la regrettent. « Le hub dispose également d'une position spatiale et d'infrastructures de transport privilégiées permettant aux passagers de changer rapidement et facilement de vols.

« C'est ainsi que, premier hub européen de l'alliance Skyteam, premier aéroport français, deuxième européen, dixième mondial en termes de passagers, Paris-Charles-de-Gaulle accueille la plus grande part des vols long-courriers.

« D'un point de vue économique, nous savons que toute entreprise privée en situation de monopole vend ses produits à un prix plus élevé et avec une quantité moindre qu'une entreprise en situation de concurrence. Le prix d'un monopole est d'autant plus élevé que l'élasticité de la demande est faible, ce qui semble assez largement le cas des usagers d'infrastructures aéroportuaires. En effet, la part des redevances d'aéroport dans les billets d'avion est assez faible et les clients des commerces et services des aéroports internationaux sont assez largement captifs. Concernant la qualité, il apparaît également que l'entreprise en monopole a peu de motivation à s'inquiéter d'améliorer la

qualité du service rendu. En outre, la progression du trafic conduit régulièrement à une saturation des capacités d'accueil.

« Sans intervention de l'État, un actionnaire privé d'ADP pourrait donc être incité à augmenter fortement ses prix et à ne pas améliorer la qualité de ses prestations. »

Plus généralement, la qualité des prestations d'ADP est critiquable. Je pense, pour ma part, que l'essentiel des reproches doivent être adressés aux contrôles de la police aux frontières, qui durent parfois des heures, faute de fonctionnaires présents aux guichets. Cette attente est indigne d'un pays développé comme la France.

En outre, selon moi, l'État devrait consacrer une partie des excédents des structures aéroportuaires parisiennes au nettoyage des routes d'accès, véritables dépotoirs donnant une piètre image de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Henri Dumont.

M. Pierre-Henri Dumont. Voilà maintenant trois heures que nous débattons d'Aéroports de Paris et il est toujours une question à laquelle il n'a pas été répondu : pourquoi ? pourquoi voulez-vous privatiser ?

J'ai une théorie : vous ne voulez pas être ceux qui auront fait passer la barre des 100 % du PIB à la dette. Telle est la réalité.

M. Fabien Di Filippo. Il a raison !

M. Pierre-Henri Dumont. Cette barre symbolique est la seule et unique raison pour laquelle vous privatisez ADP.

M. Laurent Saint-Martin. Vous êtes ceux qui ont fait passer la dette de 60 à 100 % !

M. Pierre-Henri Dumont. Par conséquent, vous embellissez les choses. Au Gouvernement et dans la majorité, vous vous perdez en explications et en élucubrations, les uns démentant les autres, les autres allant plus loin que les uns.

M. Fabien Di Filippo. C'est le « en même temps » !

M. Pierre-Henri Dumont. En réalité, vous essayez d'habiller votre mesure, qui est purement symbolique : il s'agit d'éviter à Emmanuel Macron d'être et de rester dans l'histoire le Président de la République qui aura fait passer à la dette de la France la barre des 100 % du PIB.

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Le processus a été bien enclenché par Les Républicains !

M. Pierre-Henri Dumont. Je vous comprends, chers collègues de la majorité, car nous entrons dans la période des élections européennes. Vous donnez des leçons à l'Europe entière,...

M. Fabien Di Filippo. Au monde entier !

M. Pierre-Henri Dumont. ...au monde entier même. Vous allez nous dire que les gouvernements précédents ont leur part de responsabilité en matière de dette – ce n'est jamais de votre faute, évidemment –, mais n'oubliez pas que votre gouvernement a été, en 2018, celui qui a enregistré le pire déficit budgétaire et la pire balance commerciale de la zone euro !

M. Fabien Di Filippo. C'est vrai !

M. Laurent Saint-Martin. Qui a sorti la France de la procédure pour déficit excessif ?

M. Pierre-Henri Dumont. Tout cela suit une même logique. Le dépassement de la barre des 100 % du PIB par la dette est entièrement de votre faute. C'est pour cette raison que vous voulez privatiser Aéroports de Paris.

Pourquoi en est-on arrivé là ? Vous avez refusé de prendre les mesures courageuses qui s'imposaient, à savoir une baisse massive des dépenses publiques – non la vente des bijoux de famille. En un an, vous avez engagé 44 milliards d'euros de dépenses publiques supplémentaires au lieu de les réduire, ce qui vous aurait permis de garder Aéroports de Paris dans le giron de l'État, lequel aurait donc touché la totalité des dividendes.

Une autre question se pose désormais : pour éviter de passer la barre que j'ai citée, comme vous avez compris que cette privatisation ne serait pas suffisante – elle ne rapportera que 3 milliards ou 4 milliards d'euros –, vous devez prendre, en sus, des mesures fiscales. Vous vous êtes donc lancé dans un concours Lépine de la fiscalité. Il s'agirait par exemple, d'après les propos des membres de la majorité La République en marche, d'augmenter les droits de succession, de désindexer les retraites,...

M. Fabien Di Filippo. C'est déjà fait !

M. Laurent Saint-Martin. Vous voulez dire « réindexer » ?

M. Ian Boucard. Vous les avez désindexées ! C'est ce que vous avez voté !

M. Pierre-Henri Dumont. ...de rétablir une taxe carbone, de relever le taux de l'IFI – l'impôt sur la fortune immobilière –, voire d'instaurer l'impôt sur le revenu pour tous. Voilà ce que vous proposez.

Mme Olivia Gregoire, présidente de la commission spéciale. Nous sommes censés parler du projet de loi PACTE !

M. Pierre-Henri Dumont. Pourtant, je le répète, pour réduire la dette, il faut non pas privatiser mais avant tout diminuer les dépenses.

Vous avez une vision à court terme. Vous allez habiller votre privatisation pour la rendre acceptable aux uns et aux autres. Toutefois, qui peut croire une seule seconde que les 250 millions par an apportés par le fonds pour l'innovation de rupture seront suffisants pour faire passer un cap à la France, tandis qu'ailleurs, de grands pays et de grandes entreprises investissent à hauteur de dizaines, voire de centaines, de milliards d'euros cumulés ?

M. Laurent Saint-Martin. Trouvez donc les fonds !

M. Pierre-Henri Dumont. En réalité, cela ne servira malheureusement pas à grand-chose, et nous le déplorons. Vous cherchez, je le répète, à habiller une mesure politique et symbolique. Nous ne pouvons pas cautionner cela.

C'est pourquoi le groupe Les Républicains votera en majorité contre cette privatisation, qui va à l'encontre des intérêts de la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Guévenoux.

Mme Marie Guévenoux. Comme nous le constatons depuis quelques heures, il y a deux oppositions à ce projet. D'une part, il y a une opposition de fond, profondément ancrée, idéologique, aux privatisations ; c'est une ligne sur laquelle le Parti communiste, par exemple, n'a jamais varié.

M. Stéphane Peu. Exact !

Mme Marie Guévenoux. D'autre part, il y a une opposition beaucoup plus étonnante, exprimée par une partie de la droite. J'ai connu un temps où cette sensibilité avait des convictions plus libérales (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM*), où elle considérait que la concurrence était porteuse de progrès économiques,...

Mme Elsa Faucillon. Ce changement devrait vous alerter !

Mme Marie Guévenoux. ...favorable à l'emploi, mais aussi à la recherche et développement, dont l'objectif peut être, par exemple, d'obtenir de meilleurs résultats en matière d'impact sur le territoire ou l'environnement.

M. Robin Reda. Caricature !

Mme Marie Guévenoux. Vous, vous n'êtes jamais dans la caricature ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Cette nouvelle vision, que vous semblez défendre, est extrêmement conservatrice. C'est un repli sur soi qui en dit assez long sur votre vision pessimiste du monde.

Naturellement, ADP privatisée pourra connaître une croissance qu'elle n'aurait pas pu atteindre avec l'État actionnaire, ...

M. Boris Vallaud. Pourquoi cela ?

Mme Marie Guévenoux. ...et pas uniquement sur le marché français.

ADP privatisée rapportera bien davantage à notre pays, comme l'a d'ailleurs parfaitement rappelé l'un de vos collègues, Nicolas Forissier.

Cette opposition d'une partie de la droite est objectivement étonnante. Elle devrait susciter des interrogations, notamment de la part des chefs d'entreprise, qui attendent les mesures contenues dans la loi PACTE, mais aussi de ceux qui comptent sur les fonds qui seront rendus disponibles pour financer l'innovation de rupture.

Ce qui est étonnant, voire dérangeant, c'est que vous instillez de manière plus ou moins subliminale...

M. Fabien Di Filippo. Oh là là !

Mme Marie Guévenoux. ...ou plutôt subtile, pardon, qu'une privatisation serait une perte de souveraineté ou porterait atteinte à notre capacité de contrôle.

M. Fabien Di Filippo. Il n'y a là rien de subliminal !

Mme Marie Guévenoux. Et rien de subtil non plus, mon cher collègue... Le grand méchant loup n'est pas loin !

Pourtant, cette cession d'actifs ne se fait pas sans règles ni obligations pour ADP.

M. Fabien Di Filippo. Nous en reparlerons !

Mme Marie Guévenoux. Les articles que nous allons examiner fixent des garanties relatives au contrôle de la future société ADP par l'État.

M. Fabien Di Filippo. Les avez-vous lus ? Personne ne les a lus !

Mme Marie Guévenoux. Grâce à la rédaction d'un cahier des charges strict, l'État fixera le niveau de performance attendu en matière de service public aéroportuaire et le montant des redevances. Il donnera son agrément aux dirigeants sur les questions relatives à l'exploitation et à la sécurité des plateformes.

Je termine par les questions environnementales, qui ont été soulevées par plusieurs collègues. Les députés dont la circonscription est proche de Roissy ou d'Orly – c'est mon cas – ...

M. Stéphane Peu. C'est le mien aussi !

Mme Marie Guévenoux. ...savent combien il est difficile de réduire les nuisances. Toutefois, sur ce point, les freins viennent bien plus du contrôle aérien, c'est-à-dire de l'État, que des acteurs privés comme les compagnies aériennes ou Aéroports de Paris.

Néanmoins, conscient des inquiétudes que pourraient nourrir les riverains, en particulier à la suite des interventions alarmistes de certains collègues sur nos territoires, le Gouvernement s'est engagé à apporter des garanties supplémentaires. Nous allons ainsi inscrire dans la loi le plafonnement des créneaux et le couvre-feu qui interdit les atterrissages et les décollages à Orly entre vingt-trois heures trente et six heures. Je salue cette décision, monsieur le ministre.

Mes chers collègues, je vous invite à sortir des postures et à accompagner l'État stratège dans des choix gagnants pour l'avenir de notre pays. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure.

M. Olivier Faure. Je voudrais réagir aux propos de Mme Guévenoux. Selon elle, il est particulièrement étonnant que l'opposition à cette privatisation provienne à la fois de rangs qui se sont toujours opposés, par principe, à toute forme de privatisation et d'une droite habituellement plutôt encline à privatiser et à donner la main au privé, considérant que celui-ci fait mieux que le public dans un certain nombre de matières.

M. Bruno Millienne. De leur part, c'est juste de la posture !

M. Olivier Faure. En réalité, vous devriez vous demander pourquoi vous retrouvez les uns et les autres dans une même opposition.

M. Bruno Millienne. Ne serait-ce pas par pur calcul politique ?

M. Olivier Faure. La réponse est liée – je ne vais pas me faire le porte-parole du groupe Les Républicains – au fait qu'il s'agit d'une matière particulière et d'une privatisation singulière. Cela mérite donc que l'on se penche deux fois sur le dossier avant de prendre cette décision. C'est pourquoi, tous ensemble, de manière non coordonnée, nous cherchons à vous faire entendre raison.

Vous le savez, la question posée n'est pas simplement d'ordre financier, c'est d'abord une question de souveraineté. Cela a été dit à de multiples reprises au cours du débat, la principale frontière de la France est constituée par ses aéroports, qui accueillent 110 millions de passagers par an et en accueilleront 120 millions en 2022.

La question touche aussi à notre patrimoine foncier. En Île-de-France, les principales réserves foncières sont possédées par Aéroports de Paris. Or vous allez concéder cette immense réserve foncière à des entreprises privées, qui sauront la rentabiliser en notre lieu et place.

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous avez été rappelé, ces jours-ci, à une réalité : le gouvernement précédent, dont faisait partie Emmanuel Macron, avait privatisé l'aéroport de Toulouse, et vous devez faire avec le résultat. Voulons-nous tirer les leçons d'une expérience qui a échoué ? Voulons-nous comprendre que le consortium chinois a eu un comportement rapace plus qu'il n'a été à l'origine de développements nouveaux, puisqu'il n'a tenu aucun des engagements qu'il avait pris en matière de mobilités, notamment en ce qui concerne le métro ? Aujourd'hui, il cherche à réaliser une plus-value gigantesque, dans le cadre d'une opération purement financière. N'allons-nous tenir aucun compte de cela ?

Tout le monde devrait réfléchir à un autre élément. Vous proposez une concession d'une durée de soixante-dix ans, au terme de laquelle il faudra indemniser les actionnaires. Pis encore, vous envisagez d'indemniser les actionnaires minoritaires d'ADP. Dans cette opération, on le voit bien, nous serons perdants plusieurs fois.

Monsieur le ministre, en tant que proche collaborateur de Dominique de Villepin, vous avez eu une expérience particulière, celle de la privatisation des autoroutes françaises. Vous en connaissez les conséquences, vous savez le prix que nous avons payé pour cela et celui que les Français paient encore.

Chers collègues de la majorité, je vous rappelle que, parmi ceux qui se sont battus, courageusement, contre cette privatisation, il y avait, bien sûr, les socialistes et les communistes, la gauche, ...

M. Éric Straumann. Et aussi le patron du MODEM !

M. Olivier Faure. ...mais aussi François Bayrou. Il n'a pas été le dernier à s'élever contre cette décision, avec une certaine virulence, avec courage.

M. Bruno Millienne. L'opération n'est pas de même nature, monsieur Faure !

M. Olivier Faure. Vous connaissez les leçons de la privatisation de l'aéroport de Toulouse ...

M. Bruno Millienne. Mais il y a aussi ceux de Nice et de Lyon !

M. Olivier Faure. ...et de celle des autoroutes françaises. La question posée à la majorité est la suivante : allez-vous en tirer un quelconque parti ou allez-vous suivre aveuglément le Gouvernement dans une décision idéologique qui a aussi pour fondement la volonté de masquer le dépassement du seuil de 100 % du PIB par la dette publique, comme l'a rappelé à l'instant notre collègue Pierre-Henri Dumont ? Les Français vous reprocheront longtemps cette décision. Réfléchissez et faites en sorte qu'elle ne puisse pas intervenir. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et GDR.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Il n'y a pas si longtemps, fin 2017, l'un des rares amendements à la loi de finances que nous avons réussi à faire passer demandait au Gouvernement un rapport sur les autoroutes ; il a même été voté à l'unanimité. Nous

cherchons vainement qui, au sein des différents groupes, défend encore la privatisation des autoroutes, tant celle-ci s'est révélée à la fois une mauvaise affaire pour l'État et un scandale à bien des égards. Si vous allez jusqu'au vote de ce projet de loi, je crains fort que nous nous retrouvions exactement dans la même situation dans une quinzaine d'années : je crois que ceux qui veulent aujourd'hui nous imposer cette privatisation raseront alors les murs.

M. Fabien Di Filippo. Ils ne seront plus là !

M. Éric Straumann. Bruno Le Maire sera toujours là ! Il a survécu à tous les régimes ! (*Sourires.*)

M. Éric Coquerel. Peut-être certains ne seront-ils plus là, mais ceux qui resteront ne revendiqueront pas, je pense, la mauvaise affaire pour le pays qu'ils s'apprêtent à engager.

Vous nous dites que cette opération est très différente.

Premièrement, je vous entends dire depuis deux jours, monsieur le ministre, que ce n'est pas une privatisation. À vous entendre, vous et le Premier ministre, on pourrait presque penser qu'il y a une nationalisation derrière la privatisation ! Ce ne serait pas une privatisation, mais seulement une concession accordée. Or il suffit de se reporter à vos déclarations en commission pour voir que vous vous vantiez, il y a peu, d'une privatisation dans un secteur concurrentiel, qu'il fallait absolument réaliser.

En outre, le fait qu'il s'agisse d'une concession ne change rien à l'affaire. Je rappelle que les autoroutes ont elles aussi été concédées et que l'État n'en est plus actionnaire. En l'espèce, vous vous apprêtez bien à vendre toutes les actions. Qui plus est, vous prévoyez que l'État devra racheter les sommes investies si jamais il veut récupérer les aéroports au terme de la concession. On peut d'ailleurs penser qu'on nous dira, si le cas se présente, que l'État a d'autres investissements à réaliser.

Concession, privatisation, tout cela ne tient pas. Ce que vous nous proposez, c'est une vente de toutes les actions que l'État détient dans ADP, donc bien une privatisation.

Deuxièmement, on nous dit que ce n'est pas un monopole.

M. Éric Straumann. Pas nous !

M. Éric Coquerel. Je le sais bien, cher collègue. Vous avez montré, en citant deux juristes, que c'en était évidemment un.

Sachant que la quasi-intégralité – 80 % – du transport aérien national et international passe par l'Île-de-France, qu'est-ce d'autre qu'un monopole ? Nous dire que ce n'est pas un monopole, c'est, là encore, jouer avec les mots, et cela ne passera pas, si je puis dire, le mur des convaincus.

Troisièmement, on nous dit que, si la privatisation des autoroutes a été une mauvaise affaire pour l'État, c'est parce qu'elle a été très improvisée et qu'on a vendu les actifs à un prix anormalement bas. Or, d'une certaine façon, vous êtes confrontés aux mêmes incertitudes. Un jour, M. Griveaux annonce que l'État conservera 20 % du capital. Quelques heures plus tard, il révèle dans un tweet que cette décision est remise en question. Vous-mêmes, vous nous dites que vous ignorez ce qu'il en sera. Le groupe Vinci achètera-t-il la totalité d'ADP ? Y aura-t-il plusieurs actionnaires, parmi lesquels les départements franciliens ? En

réalité, vous nous faites signer un chèque en blanc pour effectuer une opération qui n'est absolument pas bordée et sent l'improvisation.

Quatrièmement, vous nous demandez pourquoi l'État conserverait des centres commerciaux ou des hôtels. Je vous rappelle que, si 60 % du chiffre d'affaires d'ADP est directement lié à l'aéronautique, le reste, dont les activités commerciales et hôtelières, dépend aussi de la présence d'un aéroport : c'est dans ce sens, et non dans l'autre, que cela fonctionne. Si vous voulez nous convaincre qu'on peut privatiser les commerces et les hôtels, pourquoi pas ? Dans ce cas, envisageons une opération sur ces secteurs, non sur l'ensemble des aéroports. Ceux de New York ne sont pas privatisés ; ils restent propriété publique, ce qui n'empêche pas, à certains moments, que des tâches, notamment commerciales, soient dévolues au privé. Là encore, votre argument ne tient pas.

Au niveau financier enfin, nous vous l'avons tous dit et redit tant c'est évident au vu des chiffres : vous préparez une mauvaise affaire ! Les dividendes versés aujourd'hui par l'ensemble des entreprises que vous comptez privatiser sont trois fois plus élevés des intérêts que vous espérez récolter à partir du fonds d'investissement : d'un côté, il y a 250 millions d'euros par an ; de l'autre, trois fois plus. Les dividendes des seuls aéroports de Paris rapporteront autant que les intérêts que vous nous promettez.

Hier, Mme Rabault a fait une proposition : si vous voulez verser des fonds à l'investissement, fléchez les dividendes rapportés par ADP !

Il existe une autre possibilité. Chacun sait que les taux d'intérêt sont très bas. C'est pourquoi je ne peux m'empêcher de sourire, quand j'entends dire que notre pays est au bord de la faillite. Tout le monde veut prêter à la France. Vous savez du reste que, compte tenu du niveau des taux d'intérêt, inférieur aux prévisions, vous récupérerez une partie de l'enveloppe de 10 milliards que vous nous avez fait voter il y a quelques semaines. Si vraiment vous voulez obtenir 250 millions d'euros, souscrivez plutôt un emprunt supplémentaire. Cela nous coûtera 2 millions d'intérêt par an, ce qui, sur sept ans, sera bien moins coûteux pour la nation que la privatisation d'ADP.

Enfin, vous promettez que l'opération est entourée de garanties. Les garanties sur l'emploi, j'aimerais les connaître. La privatisation des autoroutes s'est caractérisée par des suppressions de postes et une précarisation des emplois. Or ADP représente 5 % du PIB régional et 8 % de l'emploi régional – c'est dire l'importance de ce groupe. Rien ne prouve que sa privatisation ne portera pas un mauvais coup à l'emploi.

Nous vous avons renvoyés à la privatisation de l'aéroport de Toulouse, désormais remise en question. Vous assurez que vous avez retenu la leçon et qu'il n'y aura pas de cession à des États, ce qui limitera le risque d'ingérence. Mais en quoi l'influence de fonds de pension, de Goldman Sachs ou de la Caisse de dépôt et placement du Québec serait-elle moins importante, y compris en ce qui concerne la pression politique ou en termes financiers, que celle d'un État ? Le cahier des charges ne comporte aucune garantie sur ce point.

À propos, M. Le Maire a annoncé il y a peu à la commission spéciale qu'il aurait un cahier des charges – en précisant qu'il s'agissait d'un dispositif réglementaire et non obligatoire –, afin de nous rassurer. Je suis surpris qu'il ait fallu attendre onze heures trente et une, ce matin, pour qu'Olivia

Gregoire envoie un document sur notre messagerie électronique. Et quel document ! C'est à tomber par terre. Il ne comporte que des titres !

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Cela s'appelle un sommaire.

M. Éric Coquerel. Voulez-vous quelques exemples ? « Article 25 : Dispositions particulières sur la sécurité » ; aucun détail. « Article 32 : Sécurité générale » ; aucun détail. « Article 48 bis »...

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Je vous répète qu'il s'agit d'un sommaire.

M. Éric Coquerel. Tout à l'heure, voterons-nous un article sans connaître le cahier des charges correspondant au règlement ?

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. Nous vous répondrons quand nous pourrons nous exprimer.

M. Éric Coquerel. Croyez-vous que nous allons nous satisfaire du sommaire ? Que le pays va se satisfaire du sommaire du cahier des charges ? Celui-ci nous apportera-t-il des garanties sur le plan social et environnemental, ainsi qu'en matière de sécurité, comme vous l'avez prétendu ? Une fois de plus, cela sent l'improvisation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR ainsi que sur quelques bancs du groupe SOC.*)

Mme Olivia Gregoire, *présidente de la commission spéciale*. M. le ministre vous répondra quand vous le laisserez parler.

M. Éric Coquerel. Je souhaite qu'avant d'examiner l'article 45, nous recevions un cahier des charges sérieux, sans quoi je demanderai la parole pour un rappel au règlement. (*M. Stéphane Peu applaudit.*) Il n'est pas normal que l'Assemblée débâte dans de telles conditions.

En conclusion, il s'avère que la privatisation d'ADP est une mauvaise affaire financière et économique, qu'elle pose un problème de sécurité, qu'elle entraînera la privatisation du contrôle aux frontières. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Dans ces conditions, pourquoi la faites-vous ? Dans l'intérêt de qui ? C'est en répondant à la seconde question que l'on résoudra la première. Quoi qu'il en soit, une chose est sûre : vous n'agissez pas dans l'intérêt de la patrie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, *ministre de l'économie et des finances*. En tout cas, on ne pourra pas dire que le débat sur la privatisation d'ADP a été escamoté : huit heures d'interventions générales, des heures de travail en commission spéciale, après des heures de discussion en première lecture. Nous sommes allés, je pense, au fond du sujet, et tant mieux : chacun a pu expliquer sa position.

J'ai entendu répéter des arguments qui avaient été présentés à de nombreuses reprises. De ce fait, certains développements m'ont semblé un peu répétitifs. D'autres sont nouveaux. Je vais y répondre. D'autres enfin sont irrecevables.

Je pense notamment à ceux de M. Dupont-Aignan qui, faute d'arguments convaincants, use et abuse de la théorie du complot, du soupçon et de la calomnie. Il nous a fait le coup du mépris en affirmant que le ministre ne l'écoutait pas. Je

pense vous avoir donné tout le temps dont je disposais. Lui, en revanche, va, vient et quitte les plateaux de télévision comme l'Assemblée nationale. À force de s'en aller de partout, il n'est plus nulle part. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Je tiens cependant à répondre à ses accusations, qui sont graves, à ses soupçons de collusion ou de complot monté par l'État pour servir des intérêts privés. Bank of America Merrill Lynch a été choisie comme banque conseil pour cette opération le 21 novembre 2017. Or M. Bernard Mourad, visé par M. Dupont-Aignan, a rejoint cette banque conseil un an plus tard. Il n'est pas responsable de cette banque, pas plus qu'il n'est chargé de la privatisation d'Aéroports de Paris.

En jouant sur le soupçon, en invoquant cette théorie du complot, on dessert la démocratie et l'esprit public, on les abîme. Je le dis à l'intention de M. Dupont-Aignan, qui aurait pu avoir la correction d'attendre dans l'hémicycle que tous les orateurs se soient exprimés pour entendre ma réponse. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

Je veux également indiquer que l'entreprise Vinci ne bénéficiera évidemment d'aucun privilège puisque nous avons adopté une procédure transparente : nous passerons un appel d'offres fondé sur des critères qui seront placés sous le double contrôle de la Commission des participations et des transferts ainsi que du juge. Si certains estiment que la Commission des participations et des transferts ou la justice française ne sont pas des garants suffisants pour la neutralité de l'opération, qu'ils le disent, mais je considère que ces arguments doivent être évacués tout de suite si nous voulons avoir un débat serein. Ce sera le mieux-disant qui l'emportera dans les conditions prévues par le cahier des charges. Il n'y aura pas de gré à gré, je l'ai dit et je le répète à l'intention de M. Charles de Courson. Les collectivités territoriales pourront, si elles le souhaitent, participer à l'appel d'offres. Enfin, monsieur Woerth, toutes les options de cession restent sur la table, avec ou sans maintien d'une participation de l'État au capital d'ADP.

Nous n'avons pas perdu notre temps en consacrant autant à la cession des actifs d'Aéroports de Paris. Il s'agit en effet d'une opération importante, et surtout qui a du sens, à mes yeux. On m'a demandé – plus de dix fois – pourquoi nous voulons la réaliser. La question est légitime.

Nous le faisons d'abord pour nous désendetter. Nous l'assumons car nous pensons que chaque euro affecté au désendettement de la France est bien dépensé. Vous trouvez que le montant n'est pas suffisant ? N'est-ce pas toujours le cas ? J'estime en tout cas que cela va dans le bon sens.

M. Alexis Corbière. Alors pourquoi avoir supprimé l'ISF ?

M. Bruno Le Maire, *ministre*. Nous le faisons ensuite afin de financer le fonds pour l'innovation de rupture, qui bénéficiera par ce biais d'un revenu annuel garanti de 250 millions, soit 2,5 milliards sur dix ans. On me répond que je n'ai qu'à prendre les dividendes d'ADP, qui tombent comme à Gravelotte ; on m'assure même qu'ils seront toujours au même niveau. Je constate seulement, chiffres à l'appui, que le cours d'Aéroports de Paris, en raison des tensions qui pèsent sur les actifs, est tombé de 200 à 160 euros.

M. Boris Vallaud. Mais depuis dix ans, il a augmenté !

M. Bruno Le Maire, ministre. Si vous voulez mettre l'avenir de l'innovation et de la technologie française dans les mains de la Bourse, grand bien vous fasse ! Pour financer l'innovation, je préfère disposer de revenus garantis. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

En troisième lieu, nous faisons cette opération, comme l'a indiqué Charles de Courson à juste titre, dans le cadre d'une stratégie de développement international.

M. Daniel Fasquelle. Le groupe ADP est déjà international !

M. Bruno Le Maire, ministre. Comme l'a remarquablement dit M. Forissier, il existe une concurrence farouche, entre les grands hubs internationaux pour attirer les compagnies et les vols, pour développer les créneaux et des dessertes. Si nous voulons qu'ADP, fleuron de l'aéroportuaire mondial, se développe à l'international, la concession est la meilleure solution.

Au-delà de ces éléments, l'opération est importante pour redéfinir la place respective de l'État et des entreprises du secteur privé dans l'économie française. J'ai eu l'occasion de répondre longuement à M. Mélenchon, qui défend sur ce sujet une vision totalement différente de la mienne. Depuis des années et des années, j'affirme que, pour garantir et protéger l'intérêt général, l'État est tout aussi efficace en agissant par la régulation qu'en étant présent au capital des entreprises. (*Mme Amélie de Montchalin applaudit.*) C'est ainsi qu'il garantira l'intérêt général pour ADP : en renforçant la régulation – je vais y revenir – plutôt qu'en se maintenant au capital de l'entreprise. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) La majorité et l'opposition ne défendent pas la même vision de l'économie. Chaque vision est légitime, mais la nôtre a notre cohérence et notre force.

Je note d'ailleurs, et c'est intéressant, que ce sujet rebat les cartes politiques entre les différents partis. Certains, qui soutenaient farouchement les privatisations lorsque leur candidat à l'élection présidentielle y était favorable, y sont soudain devenus hostiles.

M. Éric Straumann. La privatisation d'ADP figurait-elle dans votre programme présidentiel, monsieur le ministre ?

M. Bruno Le Maire, ministre. D'autres, qui étaient contre, ont été convaincus par les arguments du Gouvernement. D'autres, qui étaient également contre, n'ont pas changé d'avis, c'est leur cohérence. Et il y a ceux qui, comme moi, ont toujours été pour la clarification du rôle de l'État et qui y restent attachés, ce qui a le mérite de la constance et de la conviction.

Je note que, sur ce sujet, les lignes de partage peuvent traverser des formations politiques. Ainsi, ce matin même, le président des Républicains s'est déclaré, ce qui est son droit, hostile à la privatisation d'Aéroports de Paris, mais une autre figure éminente, Valérie Pécresse, présidente de la région Île-de-France, a indiqué ce matin qu'elle n'y est pas opposée, sous réserve de garanties.

M. Daniel Fasquelle. Garanties que vous ne remplissez pas !

M. Bruno Le Maire, ministre. Sur ce sujet, les lignes de partage traversent donc même les formations politiques.

M. Alexis Corbière. Mais 90 % des Français sont contre !

M. Bruno Le Maire, ministre. En tout cas, chez Les Républicains, le président du parti et la présidente de la première région de France doivent accorder leurs violons.

M. Daniel Fasquelle. Non ! M. Wauquiez et Mme Pécresse disent la même chose !

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous m'avez interrogé sur la place que pourraient occuper les collectivités locales dans l'opération. Cette place peut être grande et la région Île-de-France, première concernée par la cession, est la bienvenue au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

J'en viens aux garanties, qui ont suscité beaucoup de questions sur tous les bancs de cette assemblée. Elles sont au cœur de l'opération que nous soumettrons à votre vote, donc à l'appréciation du peuple français.

Pour commencer, je vais reprendre mon ancienne casquette de ministre de l'agriculture, responsable de l'aménagement du territoire, pour vous répondre sur ce qui me tient peut-être le plus à cœur. M. Descoeur m'a interrogé sur l'accès aux petites lignes et sur leur développement. Nul ne saurait se satisfaire de la situation actuelle, avec des dessertes régionales – des « petites dessertes », comme on dit – sont défavorisées. Tous ceux qui circulent régulièrement en France – ce qui est mon cas et mon bonheur – se retrouvent dans des avions inconfortables, qui se posent à l'extrémité de la dernière piste de l'aéroport Charles-de-Gaulle ou d'Orly, après quoi il faut vingt minutes pour rejoindre le terminal. Telle est la situation actuelle, alors même que le groupe ADP est détenu à 50,6 % par l'État.

M. Vincent Descoeur. Qu'est-ce que ce sera demain...

M. Ian Boucard. On atterrira tous à Beauvais !

M. Bruno Le Maire, ministre. Comme quoi la présence de l'État au capital ne garantit ni une bonne desserte locale ni la protection des territoires.

Je souhaite donc que nous améliorions la situation, que nous renforçons les garanties pour les petites lignes. Nous avons décidé, avec Élisabeth Borne, de multiplier par quatre le budget qui sera consacré, en 2019, au financement des petites lignes aériennes assurant les dessertes régionales. (*M. Jimmy Pahun applaudit.*) Le code de l'aviation civile, qui relève exclusivement de la puissance publique, sera renforcé pour garantir aussi les dessertes régionales. Enfin, nombre d'entre vous m'ont opposé l'exemple de Toulouse, qui fait figure de repoussoir en ce qu'il illustre les conséquences auxquelles peut conduire une privatisation, mais personne n'a cité, hormis Nicolas Forissier, le succès de la privatisation de l'aéroport de Lyon, qui n'a pas empêché le maintien de toutes les petites lignes, notamment celle reliant Lyon à La Rochelle.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Pour combien de temps ?

M. Bruno Le Maire, ministre. N'établissez donc pas de lien fallacieux entre la privatisation et la détérioration des petites lignes ; je crois rigoureusement le contraire.

Plusieurs d'entre vous m'ont interrogé, en particulier à M. Pupponi, sur un autre thème : l'environnement, la santé et les nuisances sonores. Cette dernière question, très importante, a été au cœur des réflexions des députés Naïma Moutchou, Zivka Park et Robin Reda, en sa qualité d' élu local. Il faut prendre ce dossier à bras-le-corps car les nuisances sonores au détriment des riverains et de l'environ-

nement sont des enjeux vitaux pour le succès de l'opération. Nous prendrons toutes les dispositions nécessaires pour améliorer la situation actuelle. Là encore, après la privatisation, les collectivités locales se verront offrir plus de garanties, d'une part parce que celles-ci figureront dans la loi, d'autre part parce que, si elles le souhaitent, elles pourront entrer, par l'intermédiaire des départements, au capital d'Aéroports de Paris. Vous voyez donc bien que, pour ces deux raisons, les garanties que nous offrons aux riverains seront renforcées à l'issue de l'opération. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Je vais être encore plus précis car je ne veux pas qu'il subsiste d'ambiguïté sur les garanties que nous vous apportons. La taxe sur les nuisances aériennes passera de 45 millions à 55 millions d'euros, et de 24 millions à 30 millions pour Roissy-Charles-de-Gaulle, ce qui permettra de gagner cinq années pour l'insonorisation des bâtiments éligibles à la lutte contre les nuisances sonores. Nous allons renforcer l'article R. 227-7 du code de l'aviation civile, relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne, pour garantir une meilleure consultation des riverains. Je le répète à tous les députés des départements concernés : les riverains, grâce à la modification du code de l'aviation civile, seront mieux consultés après la privatisation qu'ils ne le sont actuellement.

M. Éric Coquerel. Pas besoin de privatiser pour le faire !

M. Bruno Le Maire, ministre. Par ailleurs, nous allons généraliser les descentes immédiates vers Roissy-Charles-de-Gaulle à partir de 2023. À l'heure actuelle, de nombreux avions effectuent des rotations autour de l'aéroport en attendant d'obtenir l'autorisation d'atterrir, ce qui provoque des nuisances sonores ; nous allons donc y mettre fin.

M. Éric Coquerel. Ça aussi vous pouvez le faire sans privatiser !

M. Adrien Quatennens. Absolument !

M. Bruno Le Maire, ministre. Enfin, la contribution d'Aéroports de Paris au fonds d'indemnisation contre les nuisances sonores, qui, à l'heure actuelle, est volontaire, deviendra obligatoire à l'issue de la cession d'actifs. Des moyens renforcés seront donc affectés à la lutte contre les nuisances sonores. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Éric Coquerel. Ça ne résulte pas de la privatisation !

M. Bruno Le Maire, ministre. Monsieur Coquerel, je ne fais que vous décrire la réalité légale, celle sur laquelle vous allez voter, qui est naturellement liée à l'opération de cession. Depuis deux ans que dure ce débat, vous nous avez demandé des garanties ; j'ai reçu et écouté tous les parlementaires qui le souhaitent pour leur apporter les garanties qu'ils demandaient, et je vous réponds maintenant. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Nicolas Dupont-Aignan. Ne gaspillez pas l'argent public !

M. Bruno Le Maire, ministre. Certes, Roissy-Charles-de-Gaulle est en retard sur la réalisation de certains travaux. Là encore, nous avons reçu des associations de riverains pour comprendre ce qui se passait. Aéroports de Paris va donc engager 77 millions d'euros pour financer les travaux et réduire le stock de logements à insonoriser. Enfin, dans le prochain contrat de régulation, l'État demandera une enveloppe d'investissements pour réduire les nuisances sonores. Vous voyez donc que, sur la question des nuisances

sonores, de l'environnement, du respect des riverains et des collectivités alentour, nous avons pris le problème à bras-le-corps, et nous vous apportons des réponses concrètes immédiates et réalistes.

M. Éric Coquerel. Cela ne justifie pas la privatisation !

M. Bruno Le Maire, ministre. La troisième série de garanties porte évidemment sur le sujet majeur des tarifs. Chacun a affirmé, à sa façon, que nous répétions l'erreur qui avait été commise pour les autoroutes et qu'en conséquence, les tarifs allaient exploser et le consommateur serait pénalisé. Or ce n'est pas la même opération, et ce ne sont pas les mêmes garanties. À tous ceux qui m'ont mis en cause personnellement, je répondrai que j'ai l'habitude de tirer les leçons de mes erreurs. Si une erreur a été commise concernant les tarifs des autoroutes, elle ne se reproduira pas s'agissant de la privatisation d'Aéroports de Paris. La comparaison avec les autoroutes, si vous me permettez ce jeu de mots facile, ne tient pas la route ou, mieux, ne vole pas.

M. Éric Coquerel. Vos arguments s'écrasent !

M. Bruno Le Maire, ministre. Ce n'est pas du tout la même opération. Le contrat de régulation définit les tarifs pour cinq ans, tandis que l'opération de privatisation des autoroutes ne les déterminait pas. J'ajouterai un argument qui a totalement disparu du débat alors qu'il n'est pas négligeable : Air France participe à la discussion sur les tarifs et peut donc faire valoir son point de vue – même si les tarifs aéroportuaires, je le rappelle, ne représentent que 5 % des dépenses contraintes et des coûts supportés par Air France. Il n'en demeure pas moins que l'État a le dernier mot sur la fixation des tarifs aéroportuaires. Si l'État et le futur concessionnaire n'arrivent pas à trouver un terrain d'entente sur le niveau des tarifs pour les cinq années à venir, l'État les fixera librement, souverainement, et continuera à le faire chaque année, tant qu'un accord ne sera pas trouvé. Charles de Courson, qui, comme à son habitude, a étudié en profondeur le dossier, nous a alertés sur le fait que l'État ne doit pas disposer d'un droit excessif et que la procédure devra être contrôlée. Nous avons donc prévu que l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires rendrait un avis conforme sur le niveau de tarif qui serait fixé par l'État à défaut d'accord avec le concessionnaire.

S'agissant toujours des tarifs, beaucoup d'entre vous ont soulevé, à juste titre, la question du coût moyen pondéré du capital. Dans l'affaire des autoroutes, que s'est-il passé ? Les taux d'intérêt étaient si faibles que le coût moyen pondéré du capital est tombé à un niveau très bas, ce qui a fait exploser le taux de rentabilité interne des autoroutes. Autrement dit, le coût du capital a diminué, les tarifs ont augmenté et le concessionnaire s'est retrouvé particulièrement bien loti. Cela ne pourra pas être le cas d'Aéroports de Paris. En effet, l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires ayant le droit formel de réévaluer le coût du capital tous les cinq ans, elle peut empêcher une situation de superprofit en cas de baisse du coût du capital. Comme vous le voyez, l'effet de ciseau que nous avons connu à la suite de la privatisation des autoroutes ne pourra pas se reproduire pour Aéroports de Paris puisque l'État, sous le contrôle de l'Autorité de supervision indépendante, fixe lui-même les tarifs.

Restons sur la question financière, qui est vitale. Vous me dites que nous risquons de perdre un actif, qui va se dévaloriser année après année. Ce ne sera pas le cas puisque l'État pourra imposer des investissements à Aéroports de Paris, si le concessionnaire décidait de renoncer à certains d'entre eux.

Faut-il construire le terminal 4 de Roissy-Charles-de-Gaulle ? Je n'ai pas la réponse à cette question, qui fait l'objet de débats nourris. Je dis simplement que, si l'État juge indispensable, pour le succès d'Aéroports de Paris et pour valoriser un patrimoine que nous entendons récupérer au bout de soixante-dix ans, de bâtir le terminal 4, et que le concessionnaire recule face à l'ampleur de l'investissement,...

M. Alexis Corbière. Il ferait ainsi la preuve qu'investir ne l'intéresse pas !

M. Bruno Le Maire, ministre. ...l'État pourra le rappeler à ses obligations.

Autre question essentielle, dans le cas où le concessionnaire ne respecte pas les engagements définis dans le cahier des charges, est-il certain qu'on puisse le contraindre à les exécuter, me demanderez-vous ? Le projet de loi contient deux dispositions très claires à ce sujet : l'État, après contrôle, peut imposer une sanction pouvant aller jusqu'à 2 % du chiffre d'affaires ; de plus, en cas de manquements répétés, il peut mettre fin à la concession au motif que le concessionnaire n'a pas respecté ses engagements légaux résultant du texte que vous, représentants du peuple français, aurez adopté. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

M. Éric Coquerel. Mais vous ne nous expliquez toujours pas pourquoi vous privatisez !

M. Bruno Le Maire, ministre. J'en viens à la quatrième garantie : l'emploi. M. Peu a demandé qu'on ajoute au cahier des charges des dispositions sur l'emploi. Le projet de loi contient, dans ce domaine, deux dispositions majeures : premièrement, le statut du personnel d'Aéroports de Paris ne connaîtra pas de modifications ; deuxièmement, le cahier des charges énoncera des obligations, qui assureront des garanties dans le domaine de l'emploi. Nous avons retenu votre amendement, monsieur Peu : cela figure désormais dans le cahier des charges.

Par ailleurs, aucune cession de foncier ne pourra se faire sans l'accord formel de l'État. L'État, à la fin de la concession, ...

M. Daniel Fasquelle. Soixante-dix ans !

M. Bruno Le Maire, ministre. ... récupérera l'intégralité de la concession d'Aéroports de Paris, qu'il est aujourd'hui obligé de partager, à hauteur de 49,4 %, avec des acteurs privés détenant un droit d'exploitation illimité dans le temps.

J'en viens aux garanties financières. Il va de soi que, si l'opération n'est pas bonne financièrement, l'État ne la fera pas : c'est la meilleure garantie financière que nous pouvons apporter. Si nous voulons vendre maintenant, c'est pour une raison simple : l'actif a été bien valorisé. D'ailleurs, au terme de cette discussion sur l'article 44, je voudrais rendre hommage aux personnels d'Aéroports de Paris, à sa direction, à la gestion qui a été conduite. Si l'État peut faire aujourd'hui une bonne opération patrimoniale...

M. Nicolas Dupont-Aignan. En quoi est-elle bonne ? C'est une blague !

M. Bruno Le Maire, ministre. ...et un bon placement pour financer l'innovation de demain, c'est parce que les personnels d'Aéroports de Paris ont été au rendez-vous depuis plusieurs années. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe GDR.*)

Je veux écarter un dernier argument dont je vois bien qu'à mesure que la discussion avance, il est de moins en moins employé : l'idée selon laquelle nous privatiserions les frontières. Les frontières, qui garantissent la souveraineté, sont dans les mains de l'État, de la puissance publique, de la police, de la gendarmerie, de nos forces armées, et elles le resteront ! Qu'il s'agisse des biens, des personnes ou du trafic aérien, ce sont des missions de service public qui demeureront dans les mains de la puissance publique. Au fond, la grande question qui a animé tous nos débats et qui est au cœur des longs échanges que nous avons eus sur Aéroports de Paris, ce n'est pas seulement le sort de cette société, le trafic aéroportuaire, les boutiques, les hôtels ; la vraie question qui est posée, c'est celle de la souveraineté.

M. Stéphane Peu. Exactement !

M. Alexis Corbière. Bonne raison pour ne pas privatiser !

M. Bruno Le Maire, ministre. Qu'est-ce que la souveraineté au XXI^e siècle ? Pour moi, ce sont les frontières et les nouvelles technologies.

M. Stéphane Peu. C'est tout ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Avec l'opération sur Aéroports de Paris, nous allons maintenir les frontières sous la protection de la puissance publique et investir dans l'innovation technologique pour demeurer une grande puissance économique mondiale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises.

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures dix.*)

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

SERGE EZDRA