

N° 49

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 3 novembre 2004

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi relatif aux **aéroports**,*

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur

---

(1) *Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Émorine, président ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, vice-présidents ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, secrétaires ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean Besson, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, MM. Marcel Deneux, Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, François Gerbaud, Alain Gérard, Charles Ginésy, Georges Ginoux, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Paul Natali, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.*

Voir le numéro :

Sénat : 452 (2003-2004)

---

Transports aériens.

Mesdames, Messieurs,

Le texte qui est soumis à votre Haute Assemblée constitue la première réforme législative d'ampleur des grands aéroports nationaux<sup>1</sup> depuis la Libération. Il vise au développement de l'activité des grands aéroports par la modernisation de leur gestion et de la régulation économique dont les redevances aéroportuaires sont l'outil.

Dans un contexte de concurrence toujours accrue entre les compagnies aériennes, la qualité des services aéroportuaires joue un rôle de plus en plus crucial.

Le présent projet de loi comporte **trois éléments principaux** :

– **La première partie de ce projet de loi transforme l'établissement public Aéroport de Paris (ADP) en une société anonyme**, afin d'accroître sa capacité à financer les lourds investissements que demande son développement. L'Etat détiendra la majorité du capital de la société ainsi créée.

– La seconde partie du texte organise la **mise en place de sociétés gestionnaires des grands aéroports régionaux**, qui auront vocation à se substituer aux chambres de commerce et d'industrie (CCI), celles-ci restant étroitement liées à la gestion en étant actionnaires de ces nouvelles sociétés de droit privé.

– Le dernier point essentiel du projet de loi consiste en la **modernisation du calcul et du recouvrement des redevances aéroportuaires**. Celles-ci pourront désormais intégrer la rémunération des capitaux investis par les exploitants des aéroports, ce qui permettra une clarification et un assainissement de leur situation économique et financière de nature à permettre leur développement.

**Votre rapporteur salue l'ambition du Gouvernement de doter notre pays d'outils aéroportuaires modernes**, puissants et à même de mieux intégrer les exigences nouvelles, en particulier environnementales, qui pèsent sur le transport aérien.

**Votre commission souhaite affirmer avec force son attachement au développement du transport aérien dans notre pays, car ce secteur joue un**

---

<sup>1</sup> L'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui a constitué une étape essentielle pour le plus grand nombre des aéroports régionaux, dont la propriété a été transférée de l'Etat aux collectivités territoriales, ne visait pas les plus grands d'entre eux.

**rôle considérable dans la création de richesse et d'emplois.** Les grands aéroports nationaux constituent des infrastructures stratégiques sur le plan économique et social, sur celui de l'aménagement du territoire et enfin pour l'indépendance nationale.

A ce titre, **il convient que le législateur se montre particulièrement attentif à leur situation et à leur organisation.**

C'est dans cette perspective que votre rapporteur s'est efforcé, au-delà de l'analyse et de l'appréciation du dispositif législatif, de recueillir les informations nécessaires sur les textes de niveau réglementaire que le Gouvernement a préparés. Il salue, à ce titre, les conditions dans lesquelles les services du ministère des transports ont tenu à sa disposition les informations pertinentes.

Toutefois, au vu des enjeux considérables de ce texte et dans la mesure où le législateur n'a pas été amené à se prononcer sur ces questions depuis la Libération, votre rapporteur souhaite qu'un large débat puisse s'engager sur les sujets portés par le présent projet de loi.

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le projet de loi comporte **16 articles** répartis en **4 titres** :

– le titre I (articles 1<sup>er</sup> à 6) transforme l'établissement public Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme. Il transfère à cette nouvelle société l'essentiel des biens du domaine public aéroportuaire, après leur déclassement ;

– le titre II (article 7) modernise la gestion et l'exploitation des grands aéroports régionaux dont l'Etat est le propriétaire ;

– le titre III (articles 8 à 12) a trait essentiellement aux redevances des aéroports, qu'il s'agisse des redevances aériennes ou des redevances domaniales ; il comporte également des dispositions relatives au contrôle de l'Etat en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien, et aux services d'assistance en escale ;

– le titre IV (articles 13 à 16) porte les dispositions finales du projet de loi.

### I. L'ÉVOLUTION D'ADP, GAGE DE SON DÉVELOPPEMENT

#### A. ADP CONSTITUE UN OUTIL INDUSTRIEL STRATÉGIQUE

##### 1. Un outil industriel remarquable

ADP est un établissement public de nature spécifique, dans la mesure où il ne constitue ni un établissement public administratif (EPA), ni un établissement public à caractère industriel ou commercial (EPIC). Ce statut illustre la pluralité de ses missions, à la fois commerciales et stratégiques.

Sa mission est de construire, d'aménager, de développer et d'exploiter les principaux aéroports d'Ile-de-France et en particulier ceux de Paris-Charles-de-Gaulle (CDG), Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

ADP possède à ce titre le plus grand domaine aéroportuaire d'Europe, qui représente environ 6.600 hectares. **Notre rapporteur souhaite préciser que plus des deux-tiers de ce domaine ont été acquis directement par l'établissement public, au fur et à mesure de son développement.** Le domaine public aéroportuaire est donc constitué pour la plus grande part des fruits de l'activité d'ADP, le reste consistant dans la dotation initiale de l'Etat à l'établissement public.

**Le chiffre d'affaires de l'établissement public pour 2003 dépasse 1,7 milliard d'euros<sup>1</sup>**, en progression de plus de 15 % par rapport à 2002. Son résultat net était pour cette même année légèrement inférieur à 130 millions d'euros, en progression de plus de 37 % sur l'année précédente où il se situait à 93,5 millions d'euros.

Ces chiffres financiers sont le reflet d'une réalité matérielle impressionnante, puisqu'ADP a permis le transport de **70,7 millions de passagers**, de 1.829.400 tonnes de fret et de poste, ces deux chiffres correspondant à **708.500 mouvements d'avions commerciaux**. Ces chiffres font d'ADP **le sixième exploitant d'aéroport au monde**. CDG représente une large majorité de ce trafic comme l'indique le tableau ci-dessous :

#### RÉPARTITION DU TRAFIC D'ADP PAR AÉROPORT EN 2003

	CDG	ORLY
Passagers (en millions)	48,2 <i>Dont CDG 1 : 9,3 CDG 2 : 34,7 CDG 3 : 4,2</i>	22,5 <i>Dont Orly Ouest : 15,3 Orly Sud : 7,2</i>
Fret et Poste (en tonnes)	1.723.000	106.000
Nombre de mouvements	505.500	203.000
Répartition des emplois	4.071	3.709

*Source : ADP*

Pour mener à bien cette activité, ADP emploie près de 8.200 agents<sup>2</sup> répartis pour l'essentiel sur les sites de CDG et d'Orly, comme l'illustre le tableau ci-dessus.

Ce trafic de passagers est réalisé pour 42,7 % à l'international (30,1 millions de passagers), pour 32,5 % avec l'Union européenne (22,9 millions) et pour 24,8 % avec la France métropolitaine (17,5 millions).

Votre rapporteur souligne qu'**Air France constitue de très loin le principal client d'ADP**, puisque cette compagnie représente à elle seule **53,4 % des mouvements d'avions**, la deuxième compagnie étant Lufthansa avec seulement 3,3 % des mouvements. La situation est légèrement moins

<sup>1</sup> Cf. infra III la ventilation de ce chiffre d'affaires.

<sup>2</sup> Au 31 décembre 2003.

déséquilibrée sur le seul secteur fret, puisqu' Air France en représente 41,8 %, loin cependant devant Federal Express avec 13,3 %.

## 2. Un enjeu stratégique pour la France

ADP constitue à de nombreux points de vue un élément véritablement fondamental de l'infrastructure nationale de transport. Ceci est vrai tant sur le plan de l'aménagement du territoire national que de la situation de la France dans le monde.

### *a) Un élément structurant de l'aménagement du territoire national*

ADP joue un rôle considérable dans l'aménagement du territoire national, à la fois par son poids économique pour la région-capitale et par son utilité pour le transport interne à la France, aussi bien en métropole que dans le lien entre celle-ci et les départements et territoires d'outre-mer. **Votre rapporteur rappelle à ce titre que le trafic interne à la métropole représente 17,5 millions de passagers et celui avec l'outre-mer 3,1 millions.** Il s'agit donc d'un **élément vital de la continuité territoriale.**

A ce titre, il convient de noter que les plateformes d'ADP se caractérisent par un poids sans commune mesure avec celui des autres grandes plateformes françaises<sup>1</sup>. En effet, **la somme du trafic passagers des 10 premiers aéroports régionaux représentait en 2003 un peu plus de la moitié de celui d'ADP, soit 37,2 millions de passagers.** Avec 9,1 millions de passagers, Nice se place au premier rang des grands aéroports régionaux, ce qui permet d'apprécier la différence considérable d'ordre de grandeur entre les plateformes d'ADP et les autres aéroports français.

Par ailleurs, ADP joue un rôle fondamental dans le tissu économique et social de la région Ile-de-France. Selon les estimations d'ADP, les plateformes représentent en effet 110.000 emplois directs, 100.000 emplois indirects et environ 100.000 emplois induits. Votre rapporteur note qu'il ne s'agit là que d'estimations, mais souligne que celles-ci permettent d'apprécier un ordre de grandeur.

### *b) Un outil essentiel des échanges de la France avec le monde*

Grâce aux infrastructures aéroportuaires d'ADP, **171 compagnies aériennes relient régulièrement Paris à 512 villes dans 128 pays.** Les plateformes parisiennes se situent au deuxième rang européen derrière les aéroports de Londres, ce qui en fait un point d'entrée naturel en Europe.

---

<sup>1</sup> Voir *infra*, II.

De ce point de vue, la situation d'ADP est étroitement liée à celle de la compagnie Air France-KLM. En effet, celle-ci a établi sa plateforme de correspondance (*hub*) à CDG. Il existe donc une convergence naturelle d'intérêt entre ADP et son principal client, dans la mesure où le développement de ce dernier accroît l'activité du premier. Parallèlement, les investissements d'ADP, s'ils bénéficient à l'ensemble des compagnies aériennes présentes à Paris, permettent d'accroître l'efficacité du *hub* d'Air France-KLM.

## **B. LA POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT D'ADP JUSTIFIE SON ÉVOLUTION**

### **1. La structure de l'établissement public ne permet pas de poursuivre le programme d'investissement d'ADP**

#### *a) La consolidation du rang d'ADP implique d'importants investissements*

Pour maintenir son rang de grand aéroport international, ADP est tenue de mener à bien un important programme d'investissement. A la suite de la construction des terminaux 2E<sup>1</sup> et 2F, des importants investissements de sûreté et de la réfection des pistes en vue de l'accueil, à partir de 2006, du nouveau gros porteur A 380, ADP est actuellement engagée dans la rénovation du terminal 1 et la construction du satellite S3.

Ce programme a représenté ces dernières années **des investissements de l'ordre de 500 à 600 millions d'euros par an**, ce chiffre devant atteindre 600 à 700 millions d'euros pour les deux années à venir. La capacité de financement d'ADP ayant été en 2003 de 353 millions d'euros, ADP est confrontée à un **besoin de financement de l'ordre de 150 à 350 millions d'euros par an**.

Dans les années récentes, ce besoin de financement a été couvert par un recours à l'emprunt. Cette solution ne paraît toutefois plus envisageable aujourd'hui.

#### *b) La situation actuelle ne permet pas de dégager les ressources financières nécessaires à ce programme*

**Le recours à l'endettement a atteint ses limites**, dans la mesure où **celui-ci est aujourd'hui très important**. Alors qu'il représentait déjà 1,89 milliard d'euros en 2002, **il a progressé de 13,4 % en 2003**, pour atteindre

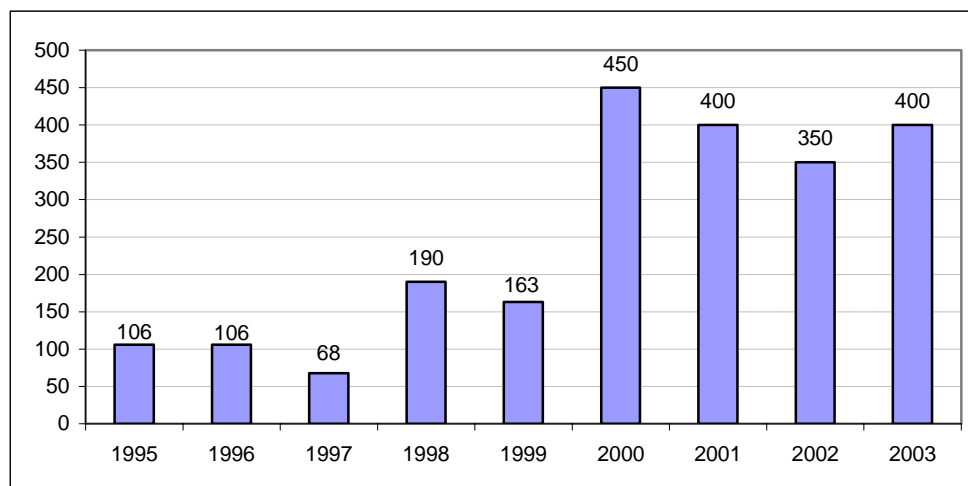
---

<sup>1</sup> Ce terminal est actuellement largement inexploitable, à la suite de son effondrement partiel au mois de mai 2004.

**2,14 milliards d'euros.** L'examen de la politique d'emprunt de l'établissement public est à ce titre tout à fait révélateur de cette accélération de l'endettement<sup>1</sup>.

### Recours annuel à l'emprunt par ADP

(en millions d'euros)



Source : ADP

Ce graphique illustre une première accélération du recours à l'endettement à la fin des années 1990, avant un véritable changement d'échelle depuis 2000. La conséquence en a été l'évolution du **ratio entre la dette nette et les capitaux propres**, qui atteint **150 % en 2003**.

**Une comparaison avec les grands aéroports européens de même importance révèle que ceux-ci ont des ratio de l'ordre de 35 %.** Enfin, le rapport entre la capacité d'autofinancement et l'endettement est, pour ADP, de 16 % seulement, les agences de notation financière considérant qu'une bonne situation financière correspond à un ratio de la capacité d'autofinancement sur l'endettement de 28 à 30 %.

A défaut de s'endetter, l'établissement public pourrait attendre que l'Etat lui fournisse les capitaux nécessaires à son investissement. Le contexte budgétaire actuel ne permet toutefois pas d'envisager cette solution.

#### *c) Dans ces conditions, l'ouverture du capital est indispensable*

L'article 1<sup>er</sup> du présent projet de loi dispose de la transformation de l'établissement public en société commerciale. Cette évolution permet d'envisager l'ouverture partielle de son capital à des investisseurs privés, ce qui doit lui permettre de financer ses investissements. **Votre rapporteur note**

---

<sup>1</sup> Cf. Rapport annuel 2003 d'ADP, p. 26.



**cependant qu'une telle perspective impliquerait nécessairement une augmentation de capital, et non une simple cession par l'Etat des parts, sans quoi l'opération aurait pour seul effet d'abonder le budget de l'Etat. Votre commission entend exercer la plus grande vigilance sur ce point.**

## **2. La structure d'établissement public limite la diversification de l'activité d'ADP**

Les établissements publics se caractérisent par leur conformité au **principe de spécialité** : ils n'exercent que le rôle que le législateur leur a confié. Dans l'état actuel du droit, la mission d'ADP est clairement définie par l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile<sup>1</sup>. Ne rentrent ainsi pas directement dans le cadre de cette mission légale les activités de prestation de services sur des aéroports hors d'Ile-de-France ou la prise de participations dans de tels aéroports. Si ADP a ébauché cette diversification, celle-ci reste encore embryonnaire. Ainsi, les filiales ADPI et ADPM de l'établissement public ont réalisé un chiffre d'affaire cumulé de l'ordre de 35 millions d'euros en 2003, et celui-ci devrait baisser à 30 millions d'euros en 2004. Toutefois, **une montée en puissance de cette diversification pourrait, dans le cadre juridique actuel, être contestée.**

Dans son rapport public 2002, la Cour des comptes estimait déjà que *« juridiquement, ADP se trouve dans une situation inconfortable, ces actions violant le principe de spécialité de l'établissement public. Il est en effet difficile de les considérer comme le complément normal de sa mission statutaire »*. La Cour relevait *« la difficulté d'admettre que ces interventions extérieures sont à la fois d'intérêt général et directement utiles à l'établissement comme le préconise le Conseil d'Etat pour qu'elles soient considérées comme entrant dans la spécialité de l'établissement »* et concluait donc à *« l'illégalité de ces participations »*.

Outre l'objectif principal que constitue le financement des investissements d'ADP, sa transformation en société commerciale doit lui permettre de valoriser au mieux les compétences qu'elle a acquises dans l'exploitation des plateformes franciliennes.

## **3. La transformation d'ADP en société impose l'évolution juridique de son patrimoine immobilier**

Les biens dont ADP assure l'exploitation et la gestion font partie du domaine public. Comme votre rapporteur l'a déjà indiqué, plus des deux-tiers de ces biens ont été acquis par ADP. Le régime de la domanialité publique ne permet

---

<sup>1</sup> Cet article figure dans le tableau comparatif joint au présent rapport.

toutefois pas qu'une société commerciale soit propriétaire de biens du domaine public.

L'évolution d'ADP ne laisse dans ces conditions qu'une alternative :

– si ces biens doivent rester dans le domaine public, ils doivent faire retour à l'Etat. Dès lors, ADP deviendrait un concessionnaire de droit privé bénéficiant d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public. Cette solution remet en cause l'intégrité d'ADP, dont le patrimoine exprime la continuité de son activité au service de l'intérêt général. **A l'issue des audits qu'il a menés, votre rapporteur estime que cette option est de nature à perturber durablement le bon fonctionnement de celle-ci ;**

– si le choix est fait de laisser à ADP la propriété de ces biens, ceux-ci doivent nécessairement être déclassés.

Au terme de sa réflexion, **votre rapporteur considère que cette seconde solution est plus appropriée, dans la mesure où elle clarifie la situation juridique et économique d'ADP.**

### ***C. LA NÉCESSITÉ DE PRÉSERVER LES INTÉRÊTS NATIONAUX***

L'évolution d'ADP qui vous est proposée est assortie de plusieurs garanties, qui sont de nature à fonder un développement des plateformes aéroportuaires franciliennes dans un sens favorable à l'intérêt national.

#### **1. Le maintien d'un domaine public aéroportuaire**

Aux termes de l'article 2 du présent projet de loi, l'Etat conserve dans son domaine les biens qui lui sont nécessaires pour l'exercice des « missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire », c'est-à-dire les tours de contrôles, les bâtiments techniques qui leur sont associés et les terrains sur lesquels ils sont assis, ainsi que certains équipements techniques tels les radars.

#### **2. Le contrôle des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public**

L'article 6 du projet de loi prévoit que l'Etat s'oppose à la cession, à l'apport ou à la création d'une sûreté sur tous les ouvrages et terrains nécessaires à la bonne exécution par ADP de ses missions de service public. La liste de ces biens figurera dans le cahier des charges conclu entre l'Etat et ADP. Selon les informations recueillies par votre rapporteur, cette liste comprendra au minimum :

- les pistes, voies de circulation et aires de stationnement des aéronefs et leurs terrains d'assiette ;

- les aérogares et leurs terrains d'assiette ;
- les installations de stockage de carburant et leurs terrains d'assiette ;
- les réseaux d'eau, d'électricité, de télécommunications et de carburant pour aéronefs.

**Votre commission des Affaires économiques souhaite que le Gouvernement confirme cet élément à l'occasion de la discussion en séance publique du présent projet de loi.**

### **3. La détention majoritaire d'ADP par l'Etat**

Le projet de loi soumis à votre Haute Assemblée dispose, en son article 6, que **la majorité du capital d'ADP est détenu par l'Etat. Votre rapporteur se félicite de ce choix du Gouvernement. Au vu du caractère stratégique et de la situation de monopole d'ADP, il ne lui paraît en effet pas adapté que cette société puisse passer sous contrôle privé.**

Votre rapporteur estime en outre que, si d'aucuns en évoquaient la perspective, la privatisation d'ADP se heurterait à des obstacles juridiques de nature constitutionnelle et européenne.

Sur le plan constitutionnel, il appartiendrait au juge de déterminer dans quelle mesure la détention majoritaire d'ADP par des capitaux privés serait compatible avec le neuvième alinéa du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, qui dispose que « *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* ». Le Conseil constitutionnel n'a pas établi, à ce jour, de jurisprudence probante en ce domaine, n'ayant pas été saisi directement de la question de la privatisation par une loi d'une entreprise en situation de monopole. **Néanmoins, nonobstant la question de l'existence ou non d'un monopole de fait<sup>1</sup>, votre rapporteur considère quant à lui que le caractère de service public national d'ADP n'est guère contestable.**

Sur le plan des exigences du droit communautaire, la détention d'ADP par des capitaux majoritairement privés pourrait être contestée sur le terrain des aides d'Etat et de la distorsion de concurrence, du fait même des conditions de création de la société ADP par le présent projet de loi. La Commission européenne admet, en effet, que la puissance publique choisisse les modalités juridiques de son action, qui peuvent inclure le recours à la forme juridique de personne morale de droit privé. En revanche, si cette société devait devenir une entreprise à capitaux majoritairement privés, la Commission entreprendrait

---

<sup>1</sup> Votre rapporteur n'est toutefois pas sans relever que, dans son rapport public 2002, la Cour des Comptes estimait qu'ADP prélevait ses recettes « en situation monopolistique » et relevait plus généralement « le caractère monopolistique de la plupart de ses activités ».

vraisemblablement de contrôler que les conditions dans lesquelles elle exploite les aérodromes franciliens respectent les règles de marché.

#### **4. La préservation des intérêts patrimoniaux de l'Etat**

L'article 3 du projet de loi prévoit le retour à l'Etat de l'essentiel des plus-values foncières éventuelles réalisées par ADP du fait de la fermeture de tout ou partie d'un aérodrome à la circulation aérienne. Une convention définira les modalités de l'indemnité versée par ADP à l'Etat à ce titre, celle-ci ne pouvant être inférieure à 70 % des plus-values.

Dans l'hypothèse minimale d'une indemnité de 70 %, à laquelle s'ajoute le produit de l'impôt sur les sociétés sur les 30 % restant et le fait que l'Etat sera par ailleurs actionnaire majoritaire d'ADP et bénéficiera donc de plus de la moitié de la valorisation de ces 30 %, **c'est en réalité un minimum de 85 à 90 % des éventuelles plus-values qui reviendra à l'Etat.**

La fraction résiduelle qui échoira en définitive à ADP pourra constituer une incitation à rationaliser la ressource aéroportuaire. Ceci pourrait concerner éventuellement, à moyen terme, certains des petits aérodromes qu'exploite ADP.

#### ***D. LA PRISE EN COMPTE DE LA SITUATION DES PERSONNELS D'ADP***

**Les personnels d'ADP sont des salariés de droit privé.** Le projet de loi dispose expressément, en son article 1<sup>er</sup>, que **la transformation d'ADP n'emporte aucune conséquence sur le régime juridique des personnels.** Le statut du personnel d'ADP est défini par le conseil d'administration de l'entreprise, sous le contrôle des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie<sup>1</sup>.

Par conséquent, alors que ce régime était défini par décret, le projet de loi, en y faisant référence, lui donne indirectement valeur législative. **Le texte aboutit donc à conforter au plan juridique la situation des personnels.**

Certains syndicats représentant les personnels d'ADP ont exprimé auprès de votre rapporteur le souhait que soient mentionnées dans le texte de loi les normes conventionnelles d'application du statut du personnel. Votre rapporteur rappelle que **votre commission des Affaires économiques a exprimé à maintes reprises son souhait que la loi ne se substitue pas aux relations sociales conventionnelles.**

---

<sup>1</sup> Cf. *article R. 252-12 du code de l'aviation civile : le conseil d'administration* « établit les statuts du personnel (...) ainsi que ses échelles de traitements, salaires et indemnités qui sont approuvés par décision commune du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances ».

**Votre rapporteur considère donc que le Gouvernement a fait montre de son attention à ne pas modifier, sinon dans un sens plus favorable, la situation des personnels d'ADP, ce dont il se félicite.**

## **II. LA MODERNISATION DU STATUT DES GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX**

### **A. UN CADRE JURIDIQUE ANCIEN**

Les dispositions du projet de loi modernisent les conditions d'exploitation des grands aéroports régionaux, à savoir Nice-Côte d'Azur, Lyon-Satolas, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Nantes-Atlantique, Montpellier-Méditerranée, Point-à-Pitre-Le Raizet, Fort-de-France-Le Lamentin, Saint-Denis-Gillot, Cayenne-Rochambeau.<sup>1</sup>

	Nombre de passagers en 2003
Nice-Côte d'Azur	9 141 525
Lyon-Satolas	5 953 780
Marseille-Provence	5 364 763
Toulouse-Blagnac	5 304 833
Bordeaux-Mérignac	2 823 846
Strasbourg-Entzheim	2 065 324
Nantes-Atlantique	1 905 855
Montpellier-Méditerranée	1 568 382
Point-à-Pitre-Le Raizet	1 761 455
Fort-de-France-Le Lamentin	1 519 114
Saint-Denis-Gillot	1 473 338
Cayenne-Rochambeau	383 889

Source : DGAC

Ces aéroports sont actuellement exploités par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) territorialement compétentes dans le cadre de délégations de service public.

**Le cadre juridique de l'exploitation de ces aéroports est la traduction d'une loi aéroportuaire de 1933 et de textes réglementaires de 1955, en partie modifiés en 1997.**

Il s'ensuit que de nombreuses concessions arrivent prochainement à échéance, selon un calendrier s'échelonnant entre novembre 2005 et 2017. Plusieurs d'entre elles sont reconduites pour des durées très courtes depuis une décision du Gouvernement de 1999. Cette absence de perspective à moyen terme

---

<sup>1</sup> S'ajoutent à cette liste certaines plateformes de taille moins importante, mais dont l'exploitation est indissociable des premières : Aix-Les-Milles, Cannes-Mandelieu, Lyon-Bron et Saint-Nazaire-Montoir.

constitue naturellement un frein important aux politiques d'investissement des CCI.

Cet attentisme de l'Etat a été motivé par deux raisons :

– la conscience de la nécessité de moderniser ce cadre juridique pour permettre aux concessionnaires de trouver un meilleur accès au financement de leurs opérations, en particulier les investissements lourds demandés par l'exploitation des plateformes :

– la volonté de l'Etat de ne plus avoir à garantir le passif au terme du contrat de concession. En outre, le statut d'établissements publics nationaux des CCI impose à l'Etat de consolider budgétairement la totalité de l'endettement des CCI souscrit au titre des concessions aéroportuaires.

## ***B. UNE ÉVOLUTION PROFITABLE À L'ENSEMBLE DES ACTEURS***

Le présent projet de loi prévoit la création de sociétés de droit privé se substituant aux CCI pour l'exploitation des plateformes considérées. Pour autant, cette évolution ne marquera pas un désengagement de l'Etat et des CCI, puisque ces sociétés devront, à leur création, être majoritairement détenues par des personnes publiques.

L'Etat et les CCI seront nécessairement au nombre de ces personnes publiques, mais **les collectivités territoriales pourront également y participer**, par dérogation aux dispositions du code général des collectivités territoriales. En cela, le présent projet de loi s'inscrit dans la continuité des dispositions de la loi relative aux libertés et responsabilités locales<sup>1</sup>, ce dont votre rapporteur se félicite.

Les intérêts des CCI seront préservés, puisqu'il leur appartiendra de céder librement la concession dont elles sont titulaires à l'entreprise dont elles seront actionnaires.

A l'occasion de ce transfert, la concession pourra être prolongée par l'Etat, pour une durée maximale de vingt ans. Cette disposition constitue assurément une réponse à l'absence de perspective évoquée plus haut. **Votre rapporteur estime toutefois que cette solution doit encore être développée. Il vous proposera donc de permettre un allongement plus important des concessions.**

Les dispositions proposées à votre Haute Assemblée expriment un souci de continuité dont votre rapporteur se félicite.

---

<sup>1</sup> Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée.

### III. LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS

#### A. L'IMPORTANCE DES REDEVANCES AÉRONAUTIQUES

##### 1. Les cinq redevances aéronautiques réglementées

L'économie des aéroports repose assez largement sur les redevances qu'ils perçoivent. Celles-ci se partagent entre redevances réglementées, dont les tarifs sont fixés dans un cadre réglementaire et qui sont perçus en échange des services aéroportuaires rendus, et redevances non réglementées, dont les redevances domaniales constituent le meilleur exemple.

A titre d'exemple, **les redevances aéronautiques représentent un peu moins du tiers du chiffre d'affaires d'ADP**, soit près de 490 millions d'euros et constituent donc sa **première source de recette**. Le poids respectif des différentes recettes d'ADP peut être apprécié au vu du tableau ci-dessous<sup>1</sup> :

	en millions d'euros	en % du chiffre d'affaires	variations 2003/2002 en %	
Redevances aéronautiques	489,8	30,2%	+	3,5%
Taxe d'aéroport	283,9	17,5%	+	122,6%
Redevances domaniales	155,8	9,6%	-	1,8%
Usage d'installations, de matériel et d'outillages (parcs autos,...)	196,0	12,1%	+	13,1%
Prestations industrielles (confort climatique, électricité, téléphone,...)	53,2	3,3%	+	6,7%
Assistance aéroportuaire	136,3	8,4%	+	2,0%
Recettes commerciales (boutiques sous douane, ...)	230,2	14,2%	+	2,8%
Autres produits	76,5	4,7%	+	4,2%
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>1621,67</b>	<b>100%</b>	+	14,7%
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES Hors taxe d'aéroport</b>	<b>1337,77</b>		+	4%

Source : DGAC

<sup>1</sup> Il convient de noter que le chiffre d'affaires d'ADP est ici légèrement inférieur au chiffre de 1,7 milliard d'euros indiqué plus haut, qui correspond aux comptes consolidés du groupe ADP.

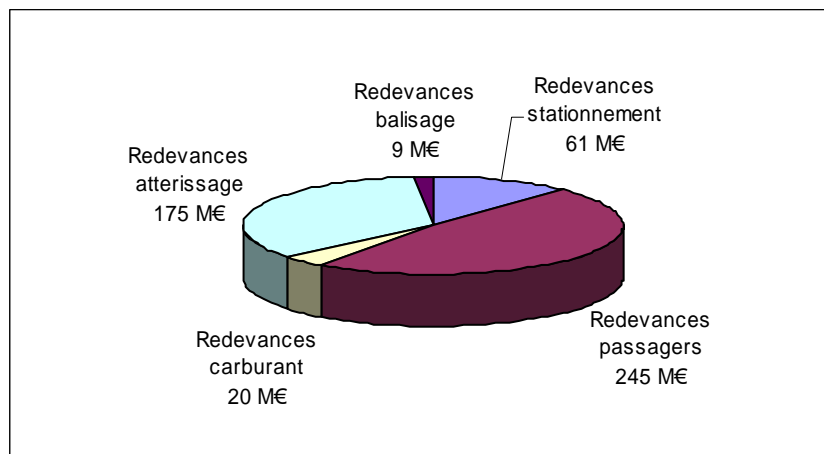
Les redevances aéronautiques et les modalités de leur calcul et de leur perception sont définies aux articles R. 224-1 à R. 224-6 du code de l'aviation civile.

Elles sont perçues en contrepartie de services rendus, et se décomposent essentiellement en :

- redevance sur les passagers ;
- redevance d'atterrissage ;
- redevance de stationnement ;
- redevance pour le balisage.

S'ajoute en outre une redevance sur le carburant, pour un montant de 20 millions d'euros. Le poids respectif des différentes redevances est donc le suivant, en 2003 :

**Répartition des redevances aéroportuaires pour ADP en 2003**



Source : ADP

## 2. Le mode de détermination des tarifs des redevances

Pour les aérodromes ayant réalisé un trafic annuel supérieur à 200.000 passagers, « les taux sont notifiés par l'exploitant au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie ». Ils sont réputés approuvés si aucun des ministres n'y fait opposition. Si l'un des ministres s'oppose aux nouveaux taux, « les taux précédemment en vigueur demeurent applicables ».

Pour les aérodromes ayant réalisé un trafic annuel inférieur à 200.000 passagers, l'évolution des taux est notifiée au préfet, qui peut demander leur réexamen.



Pour les grands aéroports régionaux et ADP, l'exploitant notifie les taux qu'il entend appliquer pour l'année à venir au ministre chargé de l'aviation civile et à celui chargé de l'économie. Si l'un des ministres s'oppose à tout ou partie des nouveaux taux, « *seuls les taux n'ayant pas fait l'objet d'une opposition sont exécutoires (...) ceux précédemment applicables restant en vigueur dans le cas contraire* ».

L'article R. 224-2 du code de l'aviation civile dispose en outre que « *si l'aérodrome est doté d'une commission consultative économique, les taux sont fixés après avis de cette commission* ».

Dans ce cadre, les taux sont fixés sur une base annuelle.

Les modalités de fonctionnement de la Commission consultative économique (CCE), sont déterminées par l'article D 252-1 du CAC. La composition de la CCE de CDG et Paris-Orly regroupe à l'heure actuelle les membres suivants :

- les compagnies aériennes Air France, Corsair, British Airways et Fedex ;
- les organisations professionnelles CSTA, SCARA, BAR France, IATA et FNAM ;
- six représentants d'ADP.

Les membres de la CCE sont nommés pour une durée de trois ans. Elle est présidée par un président désigné par arrêté pour une durée de trois ans. La CCE doit se réunir au moins une fois par an. Dans les faits, elle se réunit au minimum deux fois par an. Préalablement à chaque séance, un dossier est envoyé aux membres.

Lors de la première séance doivent être présentés les éléments relatifs au trafic, aux comptes et résultats de l'année passée et de l'année en cours, ainsi que les investissements en cours et à venir d'ADP.

Au cours de la deuxième séance ADP présente les justifications et les propositions d'évolutions tarifaires pour l'année suivante, avec leur hausse par redevance en niveau et en structure, ce qui peut inclure des modulations, en particulier pour la redevance d'atterrissage. En cours de séance, ADP peut-être amené à proposer de nouvelles évolutions tarifaires plus en adéquation avec les demandes des membres.

**La CCE donne son avis à la majorité des voix exprimées.** En cas de partage, la voix du président est prépondérante. Votre rapporteur souligne que les compagnies aériennes sont majoritaires dans cette instance.

**L'avis de la CCE n'est en principe pas déterminant**, puisqu'il revient au conseil d'administration d'ADP d'arrêter les propositions faites à la tutelle. En pratique, la tutelle demande la poursuite des négociations lorsque l'avis de la CCE est défavorable aux propositions d'ADP.

## ***B. LE NOUVEAU CADRE DÉFINI PAR LE PROJET DE LOI***

Le présent projet de loi propose, en son article 8, de nouvelles modalités de calcul et de fixation des redevances aéronautiques. Le Gouvernement s'est efforcé d'atteindre simultanément **trois objectifs** :

– inscrire les évolutions des tarifs de redevances dans un cadre quinquennal, afin d'allonger l'horizon économique des exploitants d'aéroports d'une part, mais aussi aux compagnies aériennes ;

– adosser ces évolutions à un **contrat** liant l'Etat aux exploitants d'aéroports, afin de garantir à ces derniers un niveau minimal de recettes. Cette orientation se combine avec la précédente dans le but de **favoriser l'investissement** des exploitants d'aérodromes, dans le sens de la qualité des services rendus mais aussi de la quantité c'est-à-dire du développement des capacités aéroportuaires ;

– introduire la **possibilité de moduler, de façon encadrée et pour des motifs d'intérêt général, le niveau des redevances**. Cet élément doit permettre, sans compromettre le développement du transport aérien, d'en améliorer la qualité en termes de service rendu aux passagers et de protection de l'environnement.

**Votre rapporteur salue l'ambition du projet gouvernemental**, qui ne dépare pas dans cette grande réforme législative des aéroports. Il estime toutefois que le passage à une logique tarifaire annuelle à une programmation quinquennale, avec possibilité de modulation, soit bien encadré par le dispositif législatif et réglementaire.

En effet, il importe, pour l'équilibre du transport aérien, que le nécessaire financement des investissements aéroportuaires ne compromette pas la santé économique des transporteurs aériens. Il est prévu, à ce titre, par le dernier alinéa du paragraphe I de l'article 8 que l'ensemble des redevances ne puisse excéder le coût des services rendus. **La modulation ne pourra donc se faire qu'à enveloppe globale constante**, ce qui est de nature à proscrire les modulations tarifaires excessives.

En outre, les dispositions du projet de loi constituent pour les exploitants d'aérodromes une **forte incitation à la contractualisation**, dans la mesure où en l'absence de contrat les tarifs seront fixés sur une base annuelle, avec possibilité de décision unilatérale par l'Etat en cas de désaccord persistant.

## **IV. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION**

Votre commission vous présente dix amendements :

– à l'article 4, un **amendement rédactionnel** ;

– à l'article 6, un **amendement rédactionnel** et un **amendement proposant une nouvelle rédaction** de la plus grande partie de l'article L. 251-2

du code de l'aviation civile. Le texte proposé permet d'intégrer les principes généraux dans lesquels l'activité d'ADP doit s'inscrire, en particulier l'accès **transparent et non discriminatoire des compagnies aériennes** à ses installations ;

– à l'article 7, un **amendement de clarification rédactionnelle** tendant à bien faire apparaître la permanence de l'implication des CCI dans la gestion des grands aéroports régionaux ; au même article, un **amendement portant à quarante ans au lieu de vingt la possibilité d'allonger les concessions de ces aéroports** ;

– avant l'article 8, un amendement créant un **article additionnel** pour insérer quatre articles dans le code de l'aviation civile, portant **création de la Commission de conciliation aéroportuaire** ;

– à l'article 8, **deux amendements de précision** afin d'encadrer strictement la portée du dispositif proposé ;

– à l'article 13, un **amendement rédactionnel** ;

– à l'article 16, un **amendement précisant la date d'entrée en vigueur** des dispositions du projet de loi relatives à ADP.

## EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE I<sup>ER</sup>

#### DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

##### *Article 1<sup>er</sup>*

##### **Transformation de l'établissement public ADP en société anonyme**

Le présent article transforme la personne morale de droit public Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme de droit privé, mais sans emporter de modifications de la situation juridique de ses personnels.

Il convient de rappeler à ce titre que ceux-ci sont des salariés de droit privé, régis par un statut assimilable à une convention collective, mais qui possède la spécificité d'être soumis à l'agrément et aux modifications du ministre des transports. **Ce statut des personnels demeure inchangé et soumis au même agrément du ministre des transports.**

<p><b>Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.</b></p>
--

##### *Article 2*

##### **Déclassement et transfert des biens du domaine public aéroportuaire**

Cet article décline les biens du domaine public aéroportuaire et les transfère en pleine propriété à la nouvelle société anonyme ADP. Les biens considérés sont :

– ceux qui appartiennent d’ores et déjà à ADP et qui constituent la plus grande part du domaine public aéroportuaire<sup>1</sup> ;

– les terrains que l’Etat a remis à l’établissement public à l’origine.

Toutefois, **cette disposition ne s’applique pas aux biens nécessaires à l’exercice par l’Etat de ses missions de service public aéroportuaire**, c’est-à-dire d’une part aux biens nécessaires au service de la navigation aérienne, en particulier les installations techniques et les tours de contrôle, d’autre part, aux logements des unités de la Gendarmerie des transports aériens stationnées sur les aéroports franciliens.

Enfin, cet article dispose qu’une convention déterminera les sommes restant dues par l’Etat à ADP en contrepartie des investissements qu’ADP a réalisés sur cette catégorie de biens repris par l’Etat. D’après les informations recueillies par votre rapporteur, ces sommes sont actuellement estimées à 160 millions d’euros sur la base d’une évaluation contradictoire menée par ADP et la Direction générale de l’aviation civile (DGAC).

**Votre commission vous demande d’adopter cet article sans modification.**

### *Article 3*

#### **Retour à l’Etat des plus-values foncières en cas de fermeture d’un aéroport**

Cet article tend à préserver les intérêts patrimoniaux de l’Etat. Il comporte trois paragraphes.

Afin de garantir la neutralité patrimoniale du transfert à ADP des biens que l’Etat lui avait remis en dotation, **le premier alinéa du paragraphe I** de cet article pose le principe d’une indemnisation de l’Etat par ADP en cas de fermeture partielle ou totale d’un aéroport francilien en contrepartie de la plus-value foncière dégagée par la valorisation de ces terrains, dans un contexte francilien de forte pression foncière.

Comme votre rapporteur l’a indiqué plus haut, cette hypothèse pourrait concerner à long terme certains des plus petits aérodromes qu’exploite ADP.

---

<sup>1</sup> Ces biens ont été directement acquis par l’établissement public. A ce titre, ils sont d’ores et déjà inscrits à l’actif d’ADP.

**Le second alinéa** réserve à l'Etat la quasi-totalité des éventuelles plus-values foncières, en disposant que cette convention :

- est conclue pour une durée minimale de 70 ans ;
- définit les modalités de calcul et de versement de l'indemnité perçue par l'Etat. Celle-ci ne peut être inférieure à 70 % de la plus-value, déduction faite toutefois des frais de fermeture et de remise en état de ces biens en cas de fermeture d'un aérodrome.

Il convient de noter que **le gain pour l'Etat ne se limite pas à cette indemnité**, dans la mesure où il bénéficie, comme actionnaire majoritaire d'ADP de plus de la moitié de la valorisation revenant à la société anonyme. En outre, la fraction revenant à ADP est soumise à l'impôt sur les sociétés.

En définitive, d'après les estimations de votre rapporteur, **c'est un minimum de 85 à 90 % de la plus-value foncière qui reviendra à l'Etat**. Votre rapporteur s'est interrogé sur l'opportunité de prévoir le retour à l'Etat de l'intégralité de la plus-value. Toutefois, le fait que 10 à 15 % de celle-ci profite à ADP paraît de nature à inciter les responsables de l'entreprise à tirer le meilleur parti d'éventuelles valorisations des terrains de la société.

**Le troisième alinéa du paragraphe I** soustrait cette convention à l'application des dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce pour des raisons de simple logique. En effet, cet article prévoit la soumission des conventions à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires. Toutefois, ne peuvent prendre part au vote d'approbation de la convention les actionnaires intéressés. Le présent projet de loi prévoyant en son article 5 que l'Etat détiendra l'intégralité du capital de la SA, l'application du droit commun aboutirait paradoxalement à interdire toute convention entre l'Etat et ADP. Il convient donc de déroger au droit commun sur ce point pour permettre l'approbation de la convention entre l'Etat et ADP par le conseil d'administration.

**Le paragraphe II** dispose que l'indemnité versée par ADP est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés. En effet, il n'y a pas de raison qu'ADP soit imposée sur le montant d'une plus-value qui revient directement à l'Etat, sans quoi ADP finirait par verser à l'Etat une indemnité supérieure à la plus-value totale.

**Le paragraphe III** fait de la conclusion de la convention d'indemnisation une condition nécessaire à l'ouverture du capital de la société ADP, afin de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat.

<p><b>Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.</b></p>
--

*Article 4*

**Transfert des droits et obligations d'ADP**

Cet article tend à garantir que les situations juridiques acquises auxquelles ADP ou ses filiales sont liées ne sont pas modifiées par la transformation de l'établissement public en société anonyme. Il en est ainsi des conventions temporaires d'occupation du domaine public, particulièrement nombreuses sur l'ancien domaine public d'ADP, qui restent valables jusqu'au terme qui avait été prévu sous le régime de la domanialité publique.

Cet article doit donc permettre d'éviter que la transformation d'ADP ne remette en cause les situations acquises par des tiers.

**Votre commission vous propose un amendement de modification rédactionnelle des deux dernières phrases de cet article.**

<p><b>Votre commission vous propose d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et l'article 4 ainsi modifié.</b></p>
--

*Article 5*

**Détention du capital d'ADP et gouvernement d'entreprise**

Cet article comporte quatre paragraphes précisant les modalités de détention du capital et de gouvernement d'entreprise d'ADP.

**Le paragraphe I** dispose que les statuts d'ADP sont fixés par décret en Conseil d'Etat et modifiés dans les conditions de droit commun c'est-à-dire par une assemblée générale extraordinaire des actionnaires. Il prévoit également que les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général de la société sont réunies.

**Le paragraphe II** dispose que l'Etat détient l'intégralité du capital d'ADP au moment de la création de la nouvelle société anonyme, ce qui permet d'envisager dans un second temps l'ouverture du capital. Afin de garantir la continuité comptable de l'activité d'ADP, ce paragraphe précise également que le dernier exercice de l'établissement public sera approuvé par l'assemblée générale de la nouvelle société anonyme.

**Le paragraphe III** garantit, dans le même souci de continuité, l'exercice jusqu'à leur terme des mandats des administrateurs représentant les salariés actuellement en fonction. Ce paragraphe apporte également une précision sur la composition du conseil d'administration, à savoir que celui-ci restera composé de 21 membres comme actuellement, jusqu'au terme du mandat des administrateurs représentant les salariés.

Au terme du premier alinéa du **paragraphe IV**, les dispositions de l'article L. 225-24 du code de commerce s'appliquent en cas de vacance de poste d'administrateur, à savoir la nomination à titre provisoire par le conseil d'administration et la ratification par la plus prochaine assemblée générale ordinaire.

Le second alinéa de ce paragraphe prévoit la poursuite du mandat normal des commissaires au compte d'ADP, nonobstant la transformation de l'établissement public en société anonyme.

Enfin, le dernier alinéa dispense la nouvelle société anonyme de l'application des dispositions de l'article L. 228-39 du code de commerce imposant de présenter deux bilans approuvés par les actionnaires pour pouvoir émettre des obligations. En effet, sans cette dérogation, ADP se retrouverait dans l'impossibilité d'émettre des obligations pendant les deux exercices suivant sa transformation en société anonyme.

<p><b>Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.</b></p>
--

#### *Article 6*

(Articles L. 251-1 à L. 251-3 du CAC)

#### **Missions d'ADP**

Cet article propose une nouvelle rédaction pour les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile (CAC).

Le premier alinéa de **l'article L. 251-1** dispose que la nouvelle société ADP est soumise au CAC, à la présente loi et, dans le silence de ces deux textes, au droit commun des sociétés commerciales.

**Le second alinéa de cet article impose la détention par l'Etat de la majorité du capital d'ADP.**



**L'article L. 251-2** fixe, en son **premier alinéa**, l'objet de la nouvelle société ADP, qui consiste :

– d'une part, à aménager, exploiter et développer les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, ainsi que les aéroports d'Ile-de-France, dont une liste est établie par décret<sup>1</sup> ;

– d'autre part, à exercer toute autre activité dans les conditions prévues par ses statuts. Il convient de noter toute la différence entre ces dispositions qui se rapprochent en partie du droit commun des sociétés commerciales et le principe de spécialité qui caractérisait l'établissement public.

Les deuxième à septième alinéas prévus pour l'article L. 251-2 prévoient qu'ADP devra remplir les exigences d'un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat.

Le **deuxième alinéa** a trait à l'exécution des services publics et des missions de police administrative par ADP, ainsi qu'à la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports et, sur un même aéroport, entre les différents aérogares. A ce titre, votre rapporteur estime que la référence à l'article L. 213-3 du CAC est superfétatoire. L'amendement que vous proposera votre commission sur cet article en tient compte.

Le **troisième alinéa** vise les modalités dans lesquelles ADP apporte son concours au service de navigation aérienne.

Les **quatrième et cinquième alinéas** prévoient les conditions du contrôle par l'Etat de l'exécution des obligations de service public d'ADP et l'accès des agents de l'Etat aux informations financières dans l'entreprise et au domaine aéroportuaire. Votre rapporteur note que cette disposition constitue un important moyen de contrôle de l'Etat, ce dont il se félicite.

Le **sixième alinéa** dispose que le cahier des charges devra définir les conditions du contrôle de l'Etat sur les contrats par lesquels ADP délègue l'exécution de certaines de ses missions de police administrative.

Le **septième alinéa** prévoit que le cahier des charges déterminera les sanctions administratives qu'entraînera, pour ADP, le manquement aux obligations du cahier des charges.

---

<sup>1</sup> Cette rédaction peut paraître plus restrictive que celle de l'actuel article L. 251-2, dans la mesure où celui-ci prévoyait une compétence d'ADP pour « l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région Ile-de-France ». En réalité, il n'en est rien, dans la mesure où plusieurs aéroports civils d'Ile-de-France ne sont aujourd'hui pas exploités par ADP. Il en est ainsi des plateformes de Beynes-Thiverval, Buno-Bonnevaux, Enghien-Moisselles, Fontenay-Trésigny, La-Ferté-Allais, Les-Mureaux, Mantes-Chérence, Motret-Episy et Melun-Villaroche. Le Gouvernement entendait maintenir exactement le champ des droits exclusifs accordés à ADP, le décret renverra donc aux plateformes de Chavenay-Villepreux, Chelles-le-Pin, Coulommiers-Voisins, Etampes-Mondésir, Lognes-Emerainville, Meaux-Esbly, Paris-Issy-les-Moulineaux, Persan-Beaumont, Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble qu'ADP exploite actuellement.

Le **huitième alinéa** précise que ces sanctions peuvent être de nature pécuniaire et sont, dans ce cas, proportionnées à la gravité du manquement, ce qui respecte naturellement le principe constitutionnel de proportionnalité des peines.

**Votre commission vous propose un amendement remplaçant les deuxième à sixième alinéas de l'article L. 251-2 par neuf alinéas.**

Le premier alinéa de l'amendement tend à préciser au niveau législatif les **principes généraux** auxquels ADP doit satisfaire. Outre la qualité des services rendus, ADP devra satisfaire de **manière transparente et non discriminatoire** à ses missions. **Votre commission considère qu'il est indispensable de définir le cadre législatif** dans lequel s'inscrira le cahier des charges prévu par le texte initial du projet de loi. Les alinéas suivants de l'amendement présenté par votre commission proposent une rédaction plus lisible des dispositions relatives au contenu du cahier des charges, qui constitue un élément très important du dispositif.

**L'article L. 251-3, en son premier alinéa**, fait obligation à l'Etat de s'opposer à la cession, à l'apport ou à la création d'une sûreté, ce qui inclut notamment les hypothèques sur tout ouvrage ou terrain du domaine aéroportuaire qui serait nécessaire à la bonne exécution ou au développement des missions de service public d'ADP.

Votre rapporteur souhaite insister sur le fait que les missions de service public sont envisagées non seulement dans leur perspective actuelle, mais aussi dans ce qui pourrait être leur situation future.

L'Etat peut autoriser la cession, l'apport ou la création d'une sûreté sous conditions.

Le **second alinéa** de l'article L. 251-3 dispose que le cahier des charges prévu à l'article L. 251-2 précise les catégories de biens à la cession, l'apport ou l'hypothèque desquels l'Etat doit s'opposer.

Le **troisième alinéa** emporte la nullité de toute cession, apport ou création de sûreté dès lors que l'Etat n'en aurait pas été informé et donc mis en mesure de s'y opposer, ou si les conditions qu'il a mises à l'opération n'ont pas été respectées.

Le **dernier alinéa** dispose que ces biens ne peuvent être saisis et ne sont pas soumis au régime des baux commerciaux, ce qui interdit leur aliénation sans le consentement de l'Etat. **Votre commission vous propose un amendement rédactionnel à ce dernier alinéa.**

<p><b>Votre commission vous demande d'adopter les deux amendements qu'elle vous présente et l'article 6 ainsi modifié.</b></p>
--

## TITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX

#### *Article 7*

#### **Exploitation des grands aéroports régionaux**

Cet article tend à permettre que les grands aéroports aujourd'hui exploités par une chambre du commerce et d'industrie (CCI) le soient, à l'avenir, par une société commerciale de droit commun.

Le **paragraphe I** prévoit que ces dispositions s'appliquent aux grands aérodromes dont l'Etat a conservé la propriété à la suite de la loi relative aux responsabilités locales, et dont la gestion est concédée à une CCI.

Comme votre rapporteur l'a indiqué plus haut, les aérodromes visés sont ceux de Nice-Côte d'Azur, Lyon-Satolas, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Nantes-Atlantique, Montpellier-Méditerranée, Point-à-Pitre-Le Raizet, Fort-de-France-Le Lamentin, Saint-Denis-Gillot, Cayenne-Rochambeau.<sup>1</sup>

Le **paragraphe II** permet, en son premier alinéa, à une CCI titulaire d'une concession aéroportuaire de demander à l'Etat l'autorisation de céder cette concession à une société dont elle est elle-même actionnaire.

A sa création, cette nouvelle société doit être détenue majoritairement par des personnes publiques. A ce titre, les collectivités territoriales peuvent, par dérogation au code général des collectivités territoriales (CGCT), prendre des participations dans ces sociétés.

Afin de préciser la permanence du rôle des CCI dans ce dispositif, **votre commission vous présente un amendement portant une nouvelle rédaction de ce premier alinéa.**

A l'occasion de cette cession, le contrat de concession est mis en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type défini par décret. La concession peut être prolongée pour une durée maximale de vingt ans. **Votre commission trouve cette durée très insuffisante pour garantir l'amortissement des investissements lourds que demande un grand aéroport. Elle vous présente donc un amendement allongeant cette prolongation à quarante ans.**

---

<sup>1</sup> S'ajoutent à cette liste certaines plateformes de taille moins importante, mais dont l'exploitation est indissociable des premières : Aix-Les-Milles, Cannes-Mandelieu, Lyon-Bron et Saint-Nazaire-Montoir.

Le deuxième alinéa du paragraphe II soustrait la cession de la concession aéroportuaire aux dispositions de la loi du 29 janvier 1993 relatives aux conditions de passation des délégations de service public<sup>1</sup>. En effet, celle-ci prévoit les modalités d'appels d'offres publics et de mise en concurrence pour l'attribution des concessions. En réalité, la concession cédée passant ici de la CCI à une société dont la CCI est nécessairement actionnaire, il y a une forme de continuité de la délégation. Il n'y a donc pas lieu de procéder à un nouvel appel d'offres pour déterminer l'attribution de cette concession.

Le premier alinéa du **paragraphe III** dispose que les agents des CCI affectés à la concession sont mis à la disposition de la nouvelle société concessionnaire pour une durée de dix ans, sur la base d'une convention entre la CCI et la nouvelle société. Votre rapporteur souhaite préciser que ce sont bien tous les agents des CCI qui travaillent à l'heure actuelle à l'exploitation qui sont concernés par cette disposition. En effet, les consultations qu'il a menées auprès des organisations syndicales des personnels des CCI ont révélé une demande de précision de ce point, dans la mesure où la notion d'agent public d'une CCI a fait l'objet de jurisprudences fluctuantes. Il convient donc d'écarter l'interprétation restrictive de cette notion, qui ne viserait que le directeur de l'aéroport et l'agent comptable. **Votre commission vous propose un amendement de précision rédactionnelle à cet alinéa.**

Le second alinéa prévoit la **possibilité d'une intégration de chaque agent dans le droit commun du travail, sur la base du volontariat**. Pendant les dix ans du détachement, chaque agent a la possibilité de demander à ce que lui soit proposé un contrat de travail. A l'issue de cette période, la société exploitant l'aéroport est tenue de lui faire une telle proposition. En cas de refus du contrat proposé, l'agent sera alors réintégré au sein de la CCI.

**Votre commission vous demande d'adopter les deux amendements qu'elle vous présente et l'article 7 ainsi modifié.**

---

<sup>1</sup> Loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite « loi Sapin ».

### TITRE III

## DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS

*Article additionnel avant l'article 8*

### **Commission de conciliation aéroportuaire**

Votre rapporteur a pu mesurer, lors des auditions qu'il a menées, l'attente de nombreux acteurs de la vie aéroportuaire d'un espace de concertation et de conciliation entre les aéroports et leurs utilisateurs, principalement les compagnies aériennes. Les capacités aéroportuaires constituant une ressource limitée et fournie par des exploitants en situation d'oligopole, il importe de définir un tel espace de gestion des divergences exprimées.

Après avoir réfléchi à la forme la plus adaptée à cet objectif, votre rapporteur a retenu la solution d'une commission de conciliation aéroportuaire (CCA) composée de sept membres nommés par décret. Ceux-ci seraient issus du Conseil d'Etat, de la Cour des comptes et de la Cour de Cassation pour trois d'entre eux. Deux autres membres seraient nommés au titre de leurs qualifications dans le domaine du transport aérien. Enfin, cette commission comprendrait deux parlementaires, afin de refléter la prise en compte des orientations de la politique publique du transport aérien.

Il reviendra à la CCA d'émettre des avis motivés à l'intention du ministre chargé de l'aviation civile sur tous les litiges relatifs à la gestion et à l'exploitation des grands aéroports. Il appartiendra au ministre de trancher ces litiges dès lors que la CCA n'aura pu définir un arbitrage accepté par toutes les parties.

**Votre rapporteur s'est interrogé sur l'opportunité de pousser plus avant cette logique**, en confiant un rôle décisionnaire et juridictionnel à cette structure, ce qui aurait imposé d'en faire une autorité administrative indépendante de régulation. Celle-ci aurait été compétente en particulier pour la fixation des redevances aéroportuaires.

L'existence d'une autorité administrative indépendante de régulation se justifiait en particulier en raison de la multiplicité des rôles assumés par l'Etat. Celui-ci, outre ses fonctions de régulation, est en effet l'actionnaire majoritaire

d'ADP, l'actionnaire principal d'Air France et sera actionnaire des sociétés anonymes concessionnaires des grands aéroports régionaux<sup>1</sup>.

Toutefois, votre rapporteur a considéré qu'une telle évolution constituerait aujourd'hui une redéfinition trop soudaine du cadre de la régulation économique du transport aérien, qui pouvait à ce titre perturber l'équilibre des compagnies aériennes et des exploitants d'aérodromes. Au vu du contexte particulièrement difficile pour le transport aérien, il en a conclu au caractère pour l'heure prématuré de cette évolution.

En revanche, **vosre commission souhaite que la discussion du présent projet de loi en séance publique soit l'occasion pour le Gouvernement de présenter avec précision devant votre Haute Assemblée sa politique du transport aérien et partant, sa politique de régulation économique du secteur. En effet, le cadre de la régulation économique reposant largement sur des normes de niveau réglementaire, il est indispensable que le Gouvernement puisse s'engager sur ce point devant le Parlement.**

**Votre commission vous demande d'adopter l'amendement de création de cet article additionnel qu'elle vous présente.**

## *Article 8*

### **Régulation économique des redevances**

Cet article introduit un nouvel article L. 224-2 dans le code de l'aviation civile afin d'introduire la possibilité de modulation des redevances aéroportuaires et d'encadrement de leur progression dans un cadre pluriannuel.

Le **premier alinéa** du **paragraphe I** proposé pour ce nouvel article autorise la perception de redevances en contrepartie des services aéroportuaires rendus. Ces redevances sont dites réglementées dans la mesure où, aux termes de l'article L. 410-2 du code de commerce, elles sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pris après consultation du Conseil de la concurrence. Cette référence donne une base juridique explicite aux redevances aéroportuaires, ce dont votre rapporteur se félicite vivement, du fait de l'importance de celles-ci pour l'économie aéroportuaire.

---

<sup>1</sup> S'ajoute à ces intérêts la possession par l'Etat de la SNCF, concurrente naturelle du transport aérien en court courrier.

Le **second alinéa** introduit une dimension nouvelle dans le calcul du montant des redevances, puisque celui-ci pourra désormais intégrer la rémunération des capitaux investis ainsi que le provisionnement des sommes nécessaires aux investissements aéroportuaires à venir.

Il s'agit là d'une modernisation considérable de la conception de ces redevances, plus cohérente avec la réalité du fonctionnement économique de l'entreprise aéroportuaire, mais surtout indispensable au maintien des investissements aéroportuaires.

Le **troisième alinéa** de ce paragraphe porte sur **un des éléments principaux du présent projet de loi : la modulation des redevances réglementées.**

Le dispositif proposé encadre ces modulations :

- elles ne peuvent être que « limitées » ;
- elles doivent être motivées par des motifs d'intérêt général.

Le texte qui est soumis à votre Haute Assemblée propose trois exemples de ces motifs d'intérêt général : la protection de l'environnement, l'amélioration de l'utilisation des infrastructures et la diminution de leur encombrement. Votre rapporteur constate le caractère très général du second de ces exemples. **Il considère qu'il appartient au législateur de préciser le cadre de la modulation. A ce titre, votre commission vous présente un amendement restreignant ce champ aux cas énumérés dans le texte même.**

Le **dernier alinéa de ce premier paragraphe** détermine une enveloppe globale pour ces redevances, dans la mesure où leur produit ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. **La modulation ne constitue donc pas une source d'accroissement des ressources de l'exploitant, mais une incitation à une répartition des redevances plus profitable à la collectivité.**

Le **paragraphe II** définit un cadre quinquennal d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires pour ADP et les grands aéroports régionaux. En effet, l'Etat pourra conclure des conventions quinquennales fixant une évolution maximale des redevances, au vu de l'évolution attendue de l'activité aéroportuaire, des prévisions d'investissement et d'objectifs de qualité des services publics rendus. Cette liste de critères n'est pas exhaustive.

Il est enfin prévu que, dans le cas des grands aéroports régionaux dont l'Etat est propriétaire, ces contrats soient incorporés aux contrats de concession qu'il aura conclus pour leur exploitation.

Le deuxième alinéa de ce paragraphe dispose qu'en l'absence d'une telle convention pluriannuelle, les tarifs des redevances sont déterminés sur une base annuelle. Selon les informations recueillies par votre rapporteur, le projet de décret du Gouvernement disposerait qu'en cas de rejet par l'Etat des propositions de l'exploitant, les redevances seraient alors maintenues au niveau de l'année précédente, ce qui constituerait naturellement un manque à gagner pour l'exploitant. En cas de rejet par l'Etat pendant deux années consécutives, celui-ci

fixerait ensuite directement le tarif des redevances. Ce mécanisme dissuasif constitue donc pour l'exploitant une forte incitation à la contractualisation.

Le **paragraphe III** prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat précisera les conditions de définition et de modulation des redevances ainsi que les sanctions pesant sur l'exploitant s'il ne respecte pas ses obligations dans ce domaine. Ces sanctions sont « en particulier » de nature pécuniaire. **Votre commission vous propose un amendement de précision qui supprime cette nuance sans objet, dans la mesure où seules des sanctions pécuniaires sont envisagées.**

**Votre commission vous demande d'adopter les deux amendements qu'elle vous présente et l'article 8 ainsi modifié.**

#### *Article 9*

#### **Perception de redevances domaniales par les exploitants d'aérodromes appartenant à des collectivités territoriales**

Cet article vise les aérodromes appartenant à des collectivités territoriales. En effet, les conditions de la perception des redevances domaniales assises sur les terrains aéroportuaires des collectivités territoriales, gagneront à être fondées sur une base législative. Il crée un nouvel article L. 224-3 dans le code de l'aviation civile. Il autorise, lorsque l'aérodrome est établi sur le domaine public, la perception par l'exploitant de redevances domaniales auprès des tiers.

Les collectivités territoriales garderont le contrôle sur la perception de ces redevances par l'exploitant.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**



*Article 10*

**Voies de recouvrement des redevances aéroportuaires**

Cet article insère dans le code de l'aviation civile un article L. 123-4 renforçant les voies ouvertes aux bénéficiaires des redevances aériennes en cas de non paiement ou de paiement insuffisant des propriétaires d'aéronefs. Dans l'état actuel du droit, le second alinéa de l'article R. 224-4 du CAC ouvre aux exploitants d'aérodromes la possibilité de « *requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige* ». Le présent article substitue à cette procédure la possibilité pour l'exploitant, après mise en demeure, de demander au juge judiciaire la saisie conservatoire d'un aéronef exploité ou appartenant à un redevable qui ne se serait pas acquitté du montant des redevances.

**Ce dispositif doit permettre de diminuer le taux de non recouvrement des redevances.** Il appartient aux autorités responsables de la circulation aérienne sur l'aérodrome d'immobiliser, sur ordonnance judiciaire, l'aéronef considéré. Il convient de relever qu'en cas de paiement par le redevable la saisie conservatoire est levée.

**Votre rapporteur souligne la pertinence de la modification proposée à votre Haute Assemblée.** De fait, certains exploitants d'aéronefs utilisent le non paiement ou le paiement partiel des redevances dues comme moyen de réduction de leurs charges d'exploitation. Cette pratique, outre son illégalité, cause un triple dommage au secteur du transport aérien :

- elle détériore la trésorerie des aérodromes, qui ne recouvrent les sommes dues qu'après un long délai ;
- elle constitue une distorsion de concurrence au détriment des compagnies respectueuses du cadre réglementaire ;
- elle fait supporter, en définitive, l'essentiel du manque à recouvrer par la collectivité des autres compagnies aériennes.

**Votre rapporteur se félicite donc de l'amélioration que constitue le dispositif proposé par cet article à votre Haute Assemblée.**

<p><b>Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.</b></p>
--

*Article 11*

**Contrôle des exigences de sécurité et de sûreté par les agents de l'Etat**

Cet article crée un nouvel article L. 213-2-1 dans le code de l'aviation civile afin d'affirmer la mission de contrôle par les agents civils et militaires de l'Etat, ainsi que par les personnels des entreprises qu'il habilite, du respect des mesures de sécurité et de sûreté du transport aérien. Ces agents et personnels habilités sont autorisés à pénétrer à tout moment dans les locaux et sur les terrains à usage professionnels de l'aéroport.

**Cet article est nécessaire dès lors que les terrains et ouvrages ont été déclassés hors du domaine public.** Le respect de la propriété privée impose en effet une autorisation législative pour permettre un tel contrôle.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**

*Article 12*

**Base législative de l'assistance en escale**

Cet article crée un nouveau chapitre VI au Titre I<sup>er</sup> du livre II du CAC, pour donner un fondement législatif à l'activité d'assistance en escale, qui consiste en particulier dans le traitement des bagages<sup>1</sup>. Sont visés les aéroports dont le trafic excède un seuil défini par décret. Selon les informations recueillies par votre rapporteur, ce seuil devrait correspondre à celui défini, en l'état actuel du droit, par l'article R. 216-14 du CAC, soit un trafic annuel supérieur à 200 000 passagers ou 20.000 tonnes de fret.

---

<sup>1</sup> Outre le traitement des bagages, cette activité recouvre également l'assistance aux opérations en piste, à la fourniture en carburant et huile, et le transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

Actuellement, l'assistance en escale est régie par les dispositions des articles R. 216-1 à R. 216-16 du CAC, introduits par le décret n° 98-7 du 5 janvier 1998. Comme à l'article 11 du présent projet de loi, **le déclassement d'une partie des terrains aéroportuaires impose d'élever le dispositif au niveau législatif.**

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**

## **TITRE IV**

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Article 13*

#### **Mesures de coordination juridique**

Cet article opère un toilettage du CAC, en abrogeant quatre articles, ainsi que des dispositions de deux articles supplémentaires, qui n'ont plus lieu d'être au vu du changement de statut d'ADP d'une part, et du déclassement de ses terrains d'autre part.

**Votre commission vous présente à cet article un amendement de précision rédactionnelle.**

**Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle présente et l'article 13 ainsi modifié.**

#### *Article 14*

#### **Validation législative d'actes d'ADP conclus par délégation de signature**

Cet article a pour objectif de conforter la sécurité juridique des actes passés par ADP avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003. En effet, le régime des délégations de

signature avait fait l'objet de contestations contentieuses appuyées sur son absence de publicité. Le décret n° 2002-1171 du 17 septembre 2002 a remédié à cet état de fait.

Votre rapporteur considère que le caractère limité de la validation demandée et son motif d'intérêt général permettent de l'accepter.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**

### *Article 15*

#### **Gratuité des opérations prévues au titre I<sup>er</sup>**

Aux termes de cet article, la transformation d'ADP en société anonyme, le transfert des biens déclassés à cette société et l'attribution de l'ensemble des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de l'établissement public à la nouvelle société sont réalisés à titre gratuit.

Dérogent à ce principe général la convention prévue à l'article 2 par laquelle l'Etat compensera à ADP les investissements que celle-ci avait engagés sur des biens repris par l'Etat, et la convention prévue à l'article 3 pour déterminer les modalités de retour à l'Etat de l'essentiel des éventuelles plus-values foncières réalisées sur les biens d'ADP.

Votre rapporteur note que cette disposition n'est pas étendue aux sociétés créées en application de l'article 7. D'après les informations qu'il a recueillies, l'impact fiscal de l'opération pour les CCDI est d'appréciation complexe. Il souhaite donc que ce point puisse être approfondi à l'occasion de la navette parlementaire. De même, il a noté que cette évolution soulevait la question pour les CCI, de la prise en compte comptable des anciens amortissements de caducité. Ce point devra également faire l'objet d'une clarification d'ici la seconde lecture du texte.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**

*Article 16*

**Date d'entrée en vigueur des dispositions relatives à ADP**

Le Gouvernement a souhaité par cet article que les dispositions qui touchent ADP n'entrent pas en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Au vu des informations dont votre rapporteur dispose à ce jour, il n'est pas envisageable que le présent projet de loi soit adopté et promulgué avant cette date. Dans ces conditions, il convient de modifier cet article.

**Votre commission vous présente un amendement fixant la date d'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi relatives à ADP à la date de publication du décret en Conseil d'Etat portant les statuts de la nouvelle société anonyme ADP.**

**Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle présente et l'article 16 ainsi modifié.**

## **ANNEXE**

### **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR**

#### **EXPLOITANTS D'AÉRODROMES**

– **ADP** : M. Pierre GRAFF, président ; M. Laurent GALZY, directeur général délégué finances et administration ; Mme Stéphanie ARNOUX, chargée des relations avec le Parlement ;

– **UCCEGA** : M. Pierre FLOTAT, président ; M. Francis PERUGINI, vice-président ; M. Yves RAYNAUD, directeur général ; M. Jean-Michel VERHNES, directeur général ; M. Ghislain DU JEU, directeur général adjoint ; M. Jean-François GUITARD, directeur ; M. Jacques SABOURIN, délégué général.

#### **COMPAGNIES AÉRIENNES**

– **Air France – KLM** : M. Jean-Cyril SPINETTA, président directeur général ; M. Pierre-Henri GOURGEON, directeur général ; M. Guy TARDIEU, directeur de cabinet ; M. Yoric PELHATE, Conseiller du président ;

– **easyJet** : Mme Elodie GYTHIEL ; responsable du marché France ;

– **Twinjet** : M. Olivier MANAUT, président directeur général ;

– **Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM)** : M. Jean-Pierre LE GOFF, délégué général ; M. Cédric PASTOUR, président directeur général de Star Airlines ; M. Jean-François DOMINIAK, directeur général de Europe Airpost.

#### **SYNDICATS DE PERSONNELS**

– **SAPAP** : M. Jean-Daniel DUBUISSON, secrétaire général ;

– **FO** : M. Serge GENTILI, secrétaire général ;

– **SPE-CGT** : M. Floréal MARIN, secrétaire général ;

– **SICTAM-CGT** : M. Fabrice MICHAUD, secrétaire général ;

– **SCAMAP-CFE-CFDT** : Mme Brigitte RECROSIO, secrétaire générale, M. Gérard RENIER, secrétaire général ; MM. Jean-Luc DAUGE, représentant du personnel ;

- **CFE-CGC** : M. Jean-Louis PIGEON, représentant des cadres ;
- **CFTC** : M. Michel REYMANN, secrétaire général.

### **MINISTÈRES**

- M. Michel WACKENHEIM, directeur général de l'aviation civile ;
- M. Claude AZAM, chef du service des bases aériennes (DGAC) ;
- M. Gérard LEFEVRE, sous-directeur de l'aménagement et de la gestion des aéroports (DGAC) ;
- M. Thomas ROUCKOUT, chargé d'affaires à l'agence des participations de l'Etat (APE, ministère de l'économie, des finances et de l'industrie).
- M. Franck MEREYDE, conseiller technique au cabinet du ministre des transports ;
- M. Dominique DAVID, conseiller technique au cabinet du secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

### **CONTRIBUTIONS ÉCRITES ET CONSULTATIONS ORALES :**

- **Syndicat national autonome du personnel des chambres de commerce et d'industrie (SNAPCC)** : Mme Magali BONNIER, présidente ; M. Jean-Louis LABETOULE, président du syndicat de la Branche « Aéroports » ;
- **CFDT-CCI** : M. Christian DUPONT, responsable national.

## TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Propositions de la Commission —
	<b>Projet de loi relatif aux aéroports</b>	<b>Projet de loi relatif aux aéroports</b>
	TITRE I <sup>ER</sup>	TITRE I <sup>ER</sup>
	<b>DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS</b>	<b>DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS</b>
	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1er
	L'établissement public Aéroports de Paris est transformé en société anonyme. Cette transformation n'emporte ni création d'une personne morale nouvelle ni conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels.	<i>(Sans modification)</i>
	Article 2	Article 2



**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

A l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice par l'Etat ou ses établissements publics de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire et dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'Etat, les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris et ceux du domaine public de l'Etat qui lui ont été remis en dotation ou qu'il est autorisé à occuper sont déclassés à la date de sa transformation en société. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Aéroports de Paris. Une convention passée avec l'Etat détermine les sommes restant dues à Aéroports de Paris en conséquence des investissements engagés par l'établissement public sur les biens repris par l'Etat et fixe les modalités de leur remboursement.

Article 3

I. - La société Aéroports de Paris et l'Etat concluent une convention à l'effet de prévoir les conditions dans lesquelles, en cas de fermeture à la circulation aérienne de tout ou partie d'un aérodrome, Aéroports de Paris indemnise l'Etat en contrepartie de la valeur supplémentaire acquise par les immeubles qui lui ont été attribués en application des dispositions de l'article 2 de la présente loi.

*(Sans modification)*

Article 3

*(Sans modification)*

**Textes en vigueur**

---

**Texte du projet de loi**

---

**Propositions de la Commission**

---

La convention, conclue pour une durée de soixante-dix ans au moins, détermine les modalités de calcul et de versement de cette indemnité, qui ne peut être inférieure à 70 % de la différence existant entre la valeur de ces immeubles à la date de leur attribution à Aéroports de Paris, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires, et leur valeur vénale, établie à la date de la fermeture à la circulation aérienne de l'aérodrome occupant les terrains.

Les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables à la convention qui est soumise à la seule approbation du conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

II. - L'indemnité versée par Aéroports de Paris est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

III - Les dispositions du II de l'article 7 de la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social ne peuvent être mises en oeuvre, le cas échéant, à l'égard de la société Aéroports de Paris, si la convention prévue au I du présent article n'a pas été conclue.

Article 4

Article 4

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente loi, l'ensemble des biens, droits, obligations, contrats, conventions et autorisations de toute nature de l'établissement public Aéroports de Paris, en France et hors de France, sont attribués de plein droit et sans formalité à la société Aéroports de Paris sans qu'il en résulte de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Aéroports de Paris, l'une de ses filiales ou les sociétés qui lui sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. *En particulier*, les conventions temporaires d'occupation du domaine public restent soumises jusqu'à leur terme au régime précédemment applicable. La transformation en société anonyme n'affecte pas *davantage* les actes administratifs pris par Aéroports de Paris à l'égard des tiers.

Article 5

I. - Les statuts de la société Aéroports de Paris sont fixés par décret en Conseil d'Etat. Ils sont modifiés selon les règles applicables aux sociétés anonymes. Sauf stipulation contraire des statuts, la direction générale de la société est assurée par le président de son conseil d'administration.

Sous...

...l'objet. Les conventions ...

...n'affecte pas les actes administratifs pris par l'établissement public à l'égard des tiers.

Article 5

(*Sans modification*)

**Textes en vigueur**

---

**Texte du projet de loi**

---

**Propositions de la Commission**

---

II. - Le capital initial de la société est détenu intégralement par l'État. Les comptes du dernier exercice de l'établissement public Aéroports de Paris avant sa transformation résultant de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont approuvés dans les conditions de droit commun par l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris.

III. - Nonobstant la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, les administrateurs élus en application du 3<sup>o</sup> de l'article 5 de la loi n<sup>o</sup> 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public restent en fonctions jusqu'au terme normal de leur mandat et dans les conditions prévues par ladite loi. Jusqu'à cette date, l'effectif du conseil d'administration de la société Aéroports de Paris reste fixé à vingt et un membres et le nombre des représentants de chacune des catégories définies aux 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 précitée reste fixé à sept.

IV. - Les dispositions de l'article L. 225-24 du code de commerce s'appliquent en cas de vacance de postes d'administrateurs désignés par l'assemblée générale.

La transformation d'Aéroports de Paris en société n'affecte pas le mandat de ses commissaires aux comptes en cours à la date de ladite transformation.

Le premier alinéa de l'article L. 228-39 du code de commerce ne s'applique pas à la société Aéroports de Paris durant les exercices 2005 et 2006.

Article 6

Article 6

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code de l'aviation civile</p>	<p>Les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation civile sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Article L251-1. - L'aéroport de Paris est un établissement public doté de l'autonomie financière placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.</p>	<p>« Art. L. 251-1.- La société Aéroports de Paris est régie par le présent code, par les dispositions du titre I<sup>er</sup> de la loi n° ... du ... relative aux aéroports et par les dispositions législatives non contraires applicables aux sociétés commerciales.</p> <p>« La majorité de son capital est détenue par l'Etat ».</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Article L251-2</p> <p>Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France, ainsi que toutes installations annexes qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire, de guider la navigation, de participer à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues par le b de l'article L 282-8 d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air.</p> <p>Il se tient en liaison permanente avec les autres aéroports français et étrangers, auxquels il doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.</p>	<p>« Art. L. 251-2. - La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, ainsi que les aéroports civils situés dans la région Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.</p>	<p>« Art. L. 251-2. – (Alinéa sans modification)</p> <p><i>« La société Aéroports de Paris fournit, à des standards de qualité, de régularité et de continuité appropriés, un service aéroportuaire adapté aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public. Elle assure de manière transparente et non discriminatoire l'accès des aéronefs, ainsi que des entreprises dont la présence est nécessaire aux activités de transport aérien, à ses installations aéroportuaires. Elle assure, sur chaque aéroport qu'elle exploite, une coordination de l'action des différents intervenants, quelle qu'en soit la nature, de manière à garantir le meilleur fonctionnement du service.</i></p>

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

« Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe, *notamment*, les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aéroports mentionnés ci-dessus, *assure*, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, *l'exécution de* missions de police administrative, *en particulier celles prévues par l'article L. 213-3 du présent code*, et décide la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports *qu'elle exploite* et entre les aéroports d'un même aéroport.

« Il fixe, le cas échéant, les modalités *selon lesquelles la société apporte son concours* à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat.

« *Il détermine les modalités du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public et les conditions de l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de celle-ci.*

« *Il fixe les conditions dans lesquelles l'Etat, ses établissements publics ainsi que les personnes agissant pour leur compte bénéficient d'un accès à l'ensemble du domaine aéroportuaire, pour l'exercice de leurs missions comme pour l'exercice de leur pouvoir de contrôle sur Aéroports de Paris.*

« Un cahier des ...  
...fixe les conditions...

... mentionnés *au premier alinéa* et *exécute*, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, *les missions de police administrative qui lui incombent.*

« *Ce cahier des charges définit également les modalités :*

- *de la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports et entre les aéroports d'un même aéroport, conformément au deuxième alinéa du présent article ;*

- *du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice...*

... l'Etat ;

- du contrôle...

... incombant à *Aéroports de Paris* au titre *du deuxième alinéa du présent article ;*

- de l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières *d'Aéroports de Paris ;*

- de l'accès de l'Etat, de ses établissements publics *et des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble...*

... missions *et de leur pouvoir de contrôle sur Aéroports de Paris ;*

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Article L251-3</p> <p>Des décrets déterminent les éléments qui font partie de l'aéroport et qui comprennent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 kilomètres du centre de Paris ;</li><li>b) Les voies d'accès aux aérodromes destinés au trafic des lignes aériennes mondiales, continentales et nationales ;</li><li>c) Les routes aériennes réservées aux transports commerciaux ;</li><li>d) Les dispositifs de protection de ces routes ;</li><li>e) Les installations et dépendances rattachées à l'aéroport en vue de permettre son exploitation complète.</li></ul>	<p>« Il fixe les conditions dans lesquelles l'Etat exerce son contrôle sur les contrats par lesquels Aéroports de Paris confie à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au deuxième alinéa du présent article.</p> <p>« Il détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.</p> <p>L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. »</p>	<p>- du contrôle de l'Etat sur ...</p> <p>...mentionnées au troisième alinéa du présent article.</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. L. 251-3. - (Alinéa sans modification)</p>



Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>L'aéroport de Paris peut en outre être autorisé à accepter des concessions et des affermages ou à prendre des participations se rattachant à son objet et présentant un intérêt direct et certain pour l'aménagement et le fonctionnement de l'aéroport.</p> <p>Il peut concéder, affermer les différents ouvrages et services dépendants de son exploitation. Les décisions de concession sont prises par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>« Le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application du premier alinéa, notamment les catégories de biens en cause.</p> <p>« Est nul de plein droit tout acte de cession, apport ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.</p> <p>« <i>En outre</i>, les biens mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Les biens... ...applicable. »</p>
	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS</p> <p>b) REGIONAUX</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AEROPORTS</p> <p>d) REGIONAUX</p>
	<p>Article 7</p>	<p>Article 7</p>
	<p>I. - Les dispositions du présent article sont applicables aux aérodromes civils de l'Etat d'intérêt national ou international, dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie et qui sont énumérés par un décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>I. – (Sans modification)</p>

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

II. - L'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession aéroportuaire dont est titulaire une chambre de commerce et d'industrie à une société dont le capital initial est détenu majoritairement par des personnes publiques, *notamment*, la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée *et*, par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements. Un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant, la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder vingt ans, et met le contrat en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret prévu au I du présent article.

L'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne sont pas applicables aux opérations réalisées selon les dispositions du présent II.

III. - Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition et *notamment* celles de la prise en charge par ce dernier des coûts salariaux correspondants.

II. - L'autorité administrative peut autoriser la cession de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu majoritairement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements *peuvent prendre des participations dans cette société*. Un avenant...

... excéder *quarante* ans, et...

...article.

*(Alinéa sans modification)*

III. - *(Sans modification)*

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouvel exploitant un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. A l'expiration de ce délai de dix ans, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres.

*Article additionnel avant l'article 8*

*Il est créé après le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile un chapitre VIII ainsi rédigé :*

*" Chapitre VIII : Commission de conciliation aéroportuaire*

*"Art. L. 228-1. - I. - La Commission de conciliation aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de six ans par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.*

*"II. - Elle se compose de :*

*"1° Trois membres ou anciens membres issus respectivement du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation, de la Cour des Comptes ;*

*"2° Deux personnalités choisies en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile ;*

*"3° Un membre de l'Assemblée nationale ;*

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

*"4° Un membre du Sénat ;*

*"III. - Le président est nommé parmi les membres ou anciens membres du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation ou de la Cour des Comptes.*

*"IV. - Le mandat des membres de la Commission de conciliation aéroportuaire est renouvelable une fois.*

*"Art. L. 228-2. - Est déclaré démissionnaire d'office par le ministre tout membre qui n'a pas participé, sans motif valable, à trois séances consécutives. Tout membre de la commission doit informer le président des intérêts qu'il détient ou vient à acquérir dans le domaine du transport aérien et de l'aviation civile.*

*"En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.*

*"Art. L. 228-3. - La Commission de conciliation aéroportuaire adresse au ministre de l'aviation civile des avis motivés relatifs à la conformité des décisions des exploitants des aérodromes mentionnés à l'article L.251-2 et à l'article 7 de la loi n° du relative aux aéroports aux objectifs définis à l'article L. 228-4 et aux dispositions de l'article L. 224-2.*

*"Elle est saisie à la même fin par les compagnies aériennes et leurs organisations, les organisations professionnelles et syndicales, les chambres de métiers ou les chambres de commerce et d'industrie de toute question relative à l'application du cahier des charges prévu à l'article L. 251-2.*

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

*"Art. L. 228-4. - La Commission de conciliation aéroportuaire est saisie par les exploitants d'aérodromes en cas de non paiement ou de paiement insuffisant par un usager des redevances aéroportuaires. Après vérification de l'absence ou de l'insuffisance du paiement, elle en informe les exploitants des aérodromes, leurs usagers, les associations agréées de consommateurs, les organismes représentant les agences de tourisme.*

**TITRE III**

**DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS**

**Article 8**

Il est ajouté, après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, un article L. 224-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-2. - I. - Les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

« Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis, ainsi que, le cas échéant, de dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

**TITRE III**

**DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS**

**Article 8**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

« Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant *notamment* à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures ou diminuer leur encombrement.

« Le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

« II. - Pour la société Aéroports de Paris et pour les exploitants des aérodromes civils appartenant à l'Etat, les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans, conclus avec l'Etat, qui fixent pour la période considérée une évolution maximale en tenant compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent, le cas échéant, aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

« Faute pour un tel contrat d'être conclu, les tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret.

« Il peut ...

... limitées tendant à réduire ...

...encombrement.

*(Alinéa sans modification)*

« II. - *(Sans modification)*

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

« III. - Un décret en Conseil d'Etat arrête les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes qui en relèvent, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs, ainsi que les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en la matière.

L'autorité administrative peut, *en particulier*, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant. »

Article 9

Il est ajouté, après l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile, un article L. 224-3 ainsi rédigé :

« III. - (Alinéa sans modification)

L'autorité administrative peut prononcer...

... l'exploitant. »

Article 9

(Sans modification)

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

« *Article L. 224-3.* - Sous réserve, pour ceux des aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, l'exploitant d'un aérodrome établi sur le domaine public peut percevoir des redevances domaniales auprès des tiers autorisés à occuper ou utiliser le domaine considéré au-delà des limites des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article L. 224-2 et du droit d'usage qui appartient à tous. Ces redevances peuvent tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine. Les taux de ces redevances peuvent être fixés par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention susmentionnée. »

Article 10

Il est ajouté au code de l'aviation civile, après l'article L. 123-3, un article L. 123-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 123-4.* - En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, l'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'Etat compétente peuvent, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

Article 10

*(Sans modification)*



**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

« L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »

Article 11

Article 11

Il est ajouté au code de l'aviation civile, après l'article L. 213-2, un article L. 213-2-1 rédigé comme suit :

*(Sans modification)*

« Art. L. 213-2-1. - Les agents civils et militaires de l'Etat, ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative, vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel. »

Article 12

Article 12

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
—	Il est ajouté au titre I <sup>er</sup> du livre II du code de l'aviation civile un chapitre VI ainsi rédigé :	<i>(Sans modification)</i>
	« <i>CHAPITRE VI</i>	
	« <i>SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE</i>	
	« <i>Art. L. 216-1.</i> - Sur les aérodromes dont le trafic excède un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, les activités d'assistance en escale sont exercées par les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes et les entreprises agréés à cet effet. Le même décret précise les conditions qui leur sont imposées, ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter leur nombre. »	
	TITRE IV	TITRE IV
	DISPOSITIONS FINALES	DISPOSITIONS FINALES
	Article 13	Article 13
	Les articles L. 251-4, L. 251-5, L. 251-6 et L. 252-1, le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 et le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du code de l'aviation civile sont abrogés.	Les articles L. 251-4 à L. 251-6 et l'article L. 252-1 du code de l'aviation civile sont abrogés. <i>Le deuxième alinéa de l'article L. 282-6 et le deuxième alinéa de l'article L. 282-7 du même code sont supprimés.</i>
(Voir en annexe)	Article 14	Article 14

**Textes en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés passés par l'établissement public Aéroports de Paris avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans que leur signataire ait bénéficié d'une délégation régulièrement donnée et publiée.

*(Sans modification)*

Article 15

Article 15

L'ensemble des opérations résultant de l'application du titre I<sup>er</sup> de la présente loi est, sous réserve des dispositions de son article 2 et de son article 3, réalisé à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'Etat, de ses agents ou de toute autre personne publique.

*(Sans modification)*

Article 16

Article 16

Les dispositions du titre I<sup>er</sup> et des articles 13 et 15 de la présente loi entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris.

Les dispositions du titre Ier, des articles 13 et 15, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société ADP, entrent en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu au I de l'article 5.