

Exposé des motifs ayant conduits à la loi relative aux aéroports fait par le Sénat

Le transport aérien a bénéficié d'une croissance solide sur le long terme, avec une augmentation du trafic deux fois plus rapide en moyenne que celle de l'activité économique globale. En développant et en gérant des infrastructures performantes, les opérateurs aéroportuaires français - Aéroports de Paris et les concessionnaires des aéroports régionaux majeurs - ont su s'adapter à cette croissance dynamique du transport aérien et ont ainsi contribué de façon significative à la compétitivité de l'économie, et à l'attractivité et au rayonnement international de la France.

Le secteur est néanmoins affecté depuis trois ans par une crise d'une ampleur sans précédent, conséquence des attentats du 11 septembre 2001, de l'atonie de la conjoncture économique, de la guerre en Irak et de l'épidémie de pneumopathie atypique. Il est ainsi entré dans une phase de restructuration profonde : les compagnies aériennes les plus fragilisées ont disparu, le modèle des compagnies à bas coûts s'est développé et les grandes compagnies aériennes se sont organisées autour d'alliances commerciales performantes.

Les compagnies aériennes sont amenées à dépasser le modèle traditionnel des alliances, pour consolider leur croissance rentable. Dans un cadre juridique en pleine évolution, le secteur aérien, très fragmenté, a engagé un mouvement de concentrations : le succès de l'offre publique d'échange d'Air France sur le capital de KLM en mai 2004, qui a donné naissance à la première compagnie aérienne mondiale, est une illustration de cette évolution stratégique.

Les puissantes compagnies aériennes qui résulteront de ces évolutions structurelles exprimeront de nouveaux besoins vis-à-vis des grandes plates-formes aéroportuaires, tant en termes de capacités d'accueil que de réactivité et de qualité de service aux clients. Ainsi, Air France-KLM met au coeur de sa stratégie son accès à la plate-forme de correspondance (« *hub* ») de Paris-Charles-de-Gaulle, qui constitue un atout concurrentiel déterminant.

Les gestionnaires d'aéroports doivent faire face à ces évolutions, en saisissant des opportunités de développement dans un contexte d'intensification de la concurrence, en adoptant des organisations performantes et en se dotant de modes de fonctionnement modernes et compétitifs.

Pour cette raison, il est aujourd'hui nécessaire, d'une part, de moderniser le statut d'Aéroports de Paris, premier opérateur français et, d'autre part, de permettre l'évolution du cadre de gestion des aéroports régionaux majeurs qui resteront de la compétence de l'État à l'issue du processus de décentralisation prévu par la loi sur les libertés et les responsabilités locales.

L'établissement public Aéroports de Paris gère, depuis sa création en 1945, les aéroports de la Région Ile-de-France, et notamment les plates-formes de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. Avec plus de 70 millions de passagers accueillis et près de 1,6 millions de tonnes de fret traitées en 2003, Aéroports de Paris se positionne aujourd'hui comme l'un des premiers opérateurs aéroportuaires mondiaux.

Aéroports de Paris a réalisé en 2003 un chiffre d'affaires de 1,7 milliards d'euros, emploi directement près de 8 000 personnes et consacre chaque année de l'ordre de 500 millions d'euros à ses investissements. Acteur économique majeur en Ile-de-France, l'entreprise gère

des infrastructures de dimension internationale, d'une importance déterminante pour l'économie française.

Le statut actuel d'établissement public, dont est doté Aéroports de Paris depuis sa création en 1945, n'est plus adapté au secteur aérien en pleine évolution. Difficilement compatible avec l'exercice d'activités concurrentielles, il limite les possibilités de développement de l'entreprise, notamment à l'international, et sa capacité à nouer des partenariats ou à accéder aux marchés financiers dans les meilleures conditions pour le financement de ses investissements.

Par conséquent, le Gouvernement a décidé de faire évoluer le statut d'Aéroports de Paris, pour transformer l'établissement public en société anonyme. L'objectif de cette évolution est de donner à Aéroports de Paris un véritable statut d'entreprise, dotée de nouveaux espaces d'initiative, gages d'une plus grande réactivité et d'une plus grande responsabilité vis-à-vis de des transporteurs aériens, des passagers, des riverains et des pouvoirs publics.

Cette évolution prévoit la continuité de la personne morale Aéroports de Paris ainsi que le maintien de son autorisation légale d'exploiter les aéroports franciliens. Elle prévoit également la continuité du régime applicable au personnel d'Aéroports de Paris, assujettis à un statut découlant de la partie réglementaire du code de l'aviation civile.

Le processus de changement de statut d'Aéroports de Paris préservera l'intégrité de l'entreprise et s'accompagnera de la mise en place d'un régime de domanialité privée, à l'exception des parcelles nécessaires à l'accomplissement par l'Etat ou ses établissements publics de leurs missions de service public relatives à l'activité aéroportuaire, lesquelles continueront à relever d'un régime de domanialité publique. Il s'agit principalement des missions relatives à la navigation aérienne qui, assurées jusqu'ici par l'établissement public sous l'autorité de son directeur général, agent de l'État, seront désormais directement prises en charge par l'Etat. La mise en place de ce régime de domanialité privée sera assortie de dispositions spécifiques destinées à garantir durablement l'affectation au service public des biens indispensables à l'exploitation aéroportuaire.

Le Gouvernement envisage, une fois le processus de changement de statut achevé, d'ouvrir le capital d'Aéroports de Paris pour permettre à l'entreprise de poursuivre son développement et de financer son important programme d'investissements. L'Etat conservera, en tout état de cause, la majorité du capital de cette entreprise, élément essentiel de la politique d'aménagement et d'attractivité du territoire.

Les aéroports régionaux majeurs de métropole et d'outre-mer sont également concernés par cette démarche de modernisation du secteur aéroportuaire.

Une douzaine d'aéroports génèrent un chiffre d'affaires total dépassant 500 millions d'euros ; ils ont traité en 2003 un trafic total de 38 millions de passagers. Ils sont aujourd'hui exploités par les chambres de commerce et d'industrie territorialement compétentes dans le cadre de contrats de concessions fondés sur différents cahiers des charges type, certains de ces contrats étant valables jusqu'en 2017.

Ce système est peu incitatif pour les exploitants et porteur de risques financiers pour l'Etat en raison notamment du statut d'établissement public des chambres de commerce et d'industrie. Il est ainsi proposé de faire évoluer le régime de gestion de ces aéroports, en organisant le

transfert de l'exploitation, en cours de concession, à des sociétés spécialement créées, à capital entièrement public dans un premier temps, détenu par l'État, la chambre de commerce et d'industrie et, le cas échéant, des collectivités territoriales intéressées.

Enfin, le Gouvernement souhaite parallèlement moderniser le régime de régulation des redevances aéroportuaires, en particulier pour Aéroports de Paris et les aéroports régionaux majeurs. Ce régime sera à l'avenir fondé sur un système formel et transparent de contractualisation pluriannuelle avec l'État.

En conséquence, le titre I du présent projet de loi précise les conditions de la transformation d'Aéroports de Paris en société et les conditions dans lesquelles l'entreprise exercera désormais ces missions.

Le titre II contient des dispositions relatives à l'évolution du cadre de gestion des grands aéroports régionaux.

Le titre III rassemble des dispositions applicables à l'ensemble des aéroports et rendues nécessaires par la réforme d'ensemble, en particulier en ce qui concerne la régulation économique.