

N° 261

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 mars 2005

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, 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-Pierre Bel, 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, 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 les numéros :

Sénat : Première lecture : 452 (2003-2004), 49, 54 et T.A. 22 (2004-2005)

Deuxième lecture : 249 (2004-2005)

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1914, 2045, 2055 et T.A. 401

Aéroports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	3
EXAMEN DES ARTICLES	5
TITRE I^{ER} - DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS	5
• <i>Article 2 - Déclassement et transfert des biens du domaine public aéroportuaire</i>	5
• <i>Article 3 - Retour à l'Etat des plus-values foncières en cas de fermeture d'un aéroport</i>	6
• <i>Article 4 - Transfert des droits et obligations d'ADP</i>	7
• <i>Article 5 - Détention du capital d'ADP et gouvernement d'entreprise</i>	7
• <i>Article 6 - (Articles L. 251-1 à L. 251-3 du CAC) - Missions d'ADP</i>	8
TITRE II - DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX	9
• <i>Article 7 - Exploitation des grands aéroports régionaux</i>	9
TITRE III - DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS	11
• <i>Article 8 A - Commission de conciliation aéroportuaire</i>	11
• <i>Article 8 - Régulation économique des redevances</i>	13
• <i>Article 9 bis - (Article L. 227-4 du CAC) - Relèvement du plafond de sanction de l'ACNUSA</i>	14
• <i>Article 10 - Voies de recouvrement des redevances aéroportuaires et des sanctions de l'ACNUSA</i>	16
• <i>Article 12 - Base législative de l'assistance en escale</i>	16
TITRE IV - DISPOSITIONS FINALES	17
• <i>Article 14 - Validation législative d'actes d'ADP conclus par délégation de signature</i>	17
• <i>Article 15 - Gratuité des opérations prévues au titre premier</i>	18
• <i>Article 15 bis - Composition du conseil d'administration des sociétés aéroportuaires</i>	18
• <i>Article 15 ter - Amortissements de caducité</i>	19
• <i>Article 15 quater - Coordination</i>	20
• <i>Article 16 - Date d'entrée en vigueur des dispositions relatives à ADP</i>	21
TABLEAU COMPARATIF	22

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Lors de l'examen en première lecture du présent projet de loi par le Sénat, au mois de novembre 2004, votre rapporteur avait souligné l'importance de ce texte, qui dotait enfin nos infrastructures aéroportuaires d'un cadre juridique et économique moderne.

Le projet de loi, qui est soumis à votre Haute Assemblée en seconde lecture, a fait l'objet de nombreuses modifications lors de son examen par l'Assemblée nationale. Votre rapporteur considère que la grande majorité d'entre elles témoignent d'une convergence d'analyse entre les deux assemblées, ce dont il se félicite vivement.

Au terme de l'examen par les députés, quatre articles ont été adoptés dans la rédaction retenue par le Sénat : les articles 1^{er}, 9, 11 et 13. Quatre nouveaux articles ont, en outre, été ajoutés au projet de loi : les articles 9 bis, 15 bis, 15 ter et 15 quater.

L'Assemblée nationale a apporté d'utiles précisions au dispositif du projet de loi. Il en va ainsi de la qualification d'ouvrages publics de certains biens d'ADP, à l'**article 2**. De même, les députés se sont attachés à conforter le rôle des chambres de commerce et d'industrie (CCI) dans la mise en place de nouvelles sociétés aéroportuaires prévues à l'**article 7**. Enfin, les **articles 15 bis et 15 ter** résolvent des difficultés pratiques de mise en œuvre du dispositif. **Votre rapporteur approuve pleinement ces ajouts.**

En revanche, il estime nécessaire de compléter la rédaction de l'article 6 relatif aux obligations du cahier des charges pesant sur ADP. Il souhaite également modifier l'article 8 A créant une instance de conciliation des conflits aéroportuaires pour revenir à l'esprit du dispositif adopté par le Sénat en première lecture, sans remettre en cause l'effort fourni par nos collègues députés pour affiner le dispositif.

Votre commission a également jugé qu'il était nécessaire de suspendre l'aggravation du dispositif de sanction pénale des nuisances sonores aéroportuaires porté par l'article 9 bis nouveau, introduit par un amendement de M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. En effet, si votre rapporteur partage naturellement la préoccupation exprimée par le président Ollier, il estime qu'il convient de renforcer l'effectivité du dispositif existant avant d'aggraver les sanctions pénales sur lesquelles il repose.

Votre rapporteur souhaite enfin saluer le travail remarquable de M. François-Michel Gonnot, rapporteur du texte au nom de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, et de M. Charles de Courson, rapporteur pour avis au nom de la commission des finances de cette même assemblée. Il considère que les nombreuses améliorations apportées au texte par l'Assemblée nationale illustrent une nouvelle fois l'utilité de la navette parlementaire.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER} -

DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

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.

- Le Sénat n'avait pas apporté de modifications à cet article en première lecture.

- L'Assemblée nationale a adopté trois amendements à cet article. Le premier d'entre eux précise que ceux des biens d'ADP qui ne seraient pas déclassés reviendraient dans le domaine public de l'Etat. Cet élément se déduisait implicitement de la première phrase de l'article 2. Votre rapporteur approuve cet ajout de clarification.

La deuxième modification assure que l'incidence financière de la convention conclue entre l'Etat et ADP, visée à cet article, sera bien retracée dans la prochaine loi de finances.

Enfin, **nos collègues députés ont souhaité préciser que les ouvrages appartenant à ADP et affectés au service public aéroportuaire étaient des ouvrages publics**. Il s'agit là d'une **clarification utile de la jurisprudence administrative** en ce domaine. En effet, cette rédaction permet de faire le partage entre les ouvrages nécessaires au service public aéroportuaire, qui reçoivent donc la qualification d'ouvrages publics, et ceux qui ne sont pas affectés à ce service public, qui relèvent du droit commun.

• **Votre commission souscrit aux modifications apportées par l'Assemblée nationale à cet article.**

Elle vous demande donc 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 permet de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, en lui assurant le retour des plus-values éventuelles réalisées par la cession de terrains dont ADP aurait été l'attributaire.

• Le Sénat n'avait apporté qu'une modification rédactionnelle à cet article.

• L'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement procédant à la réécriture du **paragraphe I** de cet article, sans modifier la portée du dispositif.

L'alinéa unique de ce nouveau paragraphe regroupe les deux premiers alinéas de la rédaction du Sénat. Quant au dernier alinéa de ce paragraphe, il a été transféré, pour accroître la clarté du texte, à l'article 15 *quater* nouveau.

Les députés ont également adopté des amendements rédactionnels et de précision aux **paragraphes II et III**.

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

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.

- En première lecture, le Sénat avait apporté des modifications rédactionnelles à cet article.

- L'Assemblée nationale a amélioré à son tour sa rédaction par deux amendements de forme.

Votre commission vous demande en conséquence d'adopter cet article en l'état.

Article 5 -

Détention du capital d'ADP et gouvernement d'entreprise

- Cet article précise les modalités de détention du capital et de gouvernement d'entreprise d'ADP.

- En première lecture, le Sénat avait apporté des modifications rédactionnelles à cet article.

- Outre une modification de forme, les députés ont complété le dispositif par deux ajouts forts pertinents. Le premier, proposé par M. François-Michel Gonnot, rapporteur de la commission des affaires économiques, prévoit que le décret en Conseil d'Etat fixant les statuts de la nouvelle société Aéroports de Paris précisera également les modalités transitoires de sa gestion jusqu'à l'installation de son conseil d'administration. Le rapporteur de l'Assemblée nationale se plaçait dans la perspective où le décret de nomination des personnalités qualifiées et des représentants de l'Etat n'aurait pas été pris à temps. Votre rapporteur estime qu'il s'agit là d'une mesure de prudence bienvenue.

Par ailleurs, l'Assemblée nationale a adopté, sur proposition de M. Charles de Courson, rapporteur pour avis de la commission des finances, un amendement reproduisant la disposition de la loi n° 2004-803 du 9 août 2004 relative au service public de l'électricité et du gaz et aux entreprises électriques et gazières¹ tendant à garantir la continuité comptable de la nouvelle société.

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

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), qui portent les missions dévolues à ADP.

- En première lecture, le Sénat avait apporté d'importantes modifications au dispositif initial du projet de loi. Celles-ci consistaient à insérer dans le projet de loi des dispositions que le Gouvernement prévoyait de porter au cahier des charges auquel ADP devrait souscrire. Votre rapporteur avait estimé, en effet, que l'insuffisante précision du texte initial du projet de loi aboutissait à faire dépendre l'essentiel du dispositif de normes réglementaires.

- L'Assemblée nationale a en partie souscrit à cette analyse. Elle a adopté neuf amendements améliorant la rédaction du texte sans en modifier la portée. Par ailleurs, les députés ont adopté, dans le texte prévu pour l'article L. 251-1 du CAC, un amendement de M. Charles de Courson permettant la modification éventuelle de la dénomination d'ADP dans les conditions de droit commun².

¹ Cf. article 46 de cette loi.

² Cette dénomination figurera en effet dans les statuts d'ADP, qui pourront être modifiés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, comme en dispose l'article L. 225-96 du code de commerce.

En revanche, elle a également supprimé, sur proposition de M. Charles de Courson, la référence faite à l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile au traitement transparent et non discriminatoire des usagers d'aérodromes.

Votre commission regrette cette suppression. Elle considère que cet élément pouvait au contraire apaiser d'éventuelles tensions entre ADP et ses usagers. **Elle vous présente donc un amendement revenant sur ce point.**

Votre commission vous demande d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et l'article 6 ainsi modifié.

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.

- Lors de son premier examen du texte, le Sénat avait modifié, dans un souci de clarté, la rédaction du paragraphe II de cet article. Quant au fond, il avait porté de vingt à quarante ans la durée pendant laquelle une concession aéroportuaire accordée à une CCI pouvait être prolongée si celle-ci était cédée à une nouvelle société aéroportuaire.

- L'Assemblée nationale a apporté de nombreuses modifications à cet article. Au **paragraphe II**, elle a tout d'abord précisé que la création d'une nouvelle société aéroportuaire reprenant la concession précédemment détenue par la CCI ne pouvait se faire qu'à la demande de la CCI. Ce point n'était

qu'implicite dans la rédaction initiale et il était donc judicieux de le développer.

En second lieu, les députés ont préféré le terme d'« apport » de la concession à celui de « cession », prévu dans le texte initial. Le Gouvernement ayant souhaité conserver cette notion, le dispositif vise désormais l'apport et la cession, afin de s'assurer par avance de couvrir tous les cas de figures.

En troisième lieu, l'Assemblée nationale a souhaité que l'intégralité du capital initial des nouvelles sociétés aéroportuaires soit détenue par des personnes publiques, ce qui était du reste le plus probable.

Enfin, les députés ont adopté un amendement de M. Charles de Courson, sous-amendé par M. François-Michel Gonnot, rapporteur au fond, prévoyant que l'avenant prolongeant la concession fixait des contreparties en termes d'investissements et de qualité des services rendus. **Votre rapporteur salue cette excellente initiative de nos collègues députés.**

Au **paragraphe III**, l'Assemblée nationale a précisé que les agents publics des CCI qui n'accepteraient pas de conclure un contrat de travail avec la société aéroportuaire après dix années de mise à disposition seraient de droit réintégrés au sein de leur CCI d'origine. Votre rapporteur estimant que cette précision est de nature à rassurer ces agents, il se félicite de cet ajout.

En outre, les députés ont rappelé que l'article L. 122-12 du code du travail, qui dispose que les contrats de travail ne sont pas affectés par la modification de la situation juridique de l'employeur, s'appliquait naturellement aux salariés de droit privé des CCI affectés à la concession transférée. Votre rapporteur note que cette mention n'a pas, en elle-même de portée particulière, comme l'avait fort justement indiqué le rapporteur de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. Toutefois, elle peut sans doute contribuer, comme la précédente modification, à rassurer le personnel des CCI.

Il en va de même de l'injonction faite aux partenaires sociaux, au **paragraphe IV** nouveau, de négocier une convention collective applicable aux personnels des exploitants d'aérodromes, à l'exception d'ADP. Comme cela avait du reste été rappelé lors du débat à l'Assemblée nationale, cette disposition porte plutôt l'intention du législateur que son action.

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

TITRE III -
DISPOSITIONS RELATIVES À
L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS

Article 8 A -

Commission de conciliation aéroportuaire

- En première lecture, le Sénat a introduit cet article tendant à créer une commission de conciliation aéroportuaire (CCA) pour favoriser la résolution des litiges qui apparaissent inévitablement entre les exploitants d'aérodromes et leurs usagers.

- Votre rapporteur se félicite que nos collègues députés aient souscrit à la nécessité d'une instance de médiation dans ce dossier. L'Assemblée nationale a en revanche sensiblement modifié le dispositif adopté par le Sénat, en changeant tant la composition que les attributions. L'évolution de l'appellation de cet organe n'est que le reflet de ces modifications. Les députés ont en effet proposé d'en faire une « Commission consultative aéroportuaire », dont la seule mission serait de rendre des avis au ministre chargé de l'aviation civile.

Concernant en premier lieu ses attributions, le Sénat avait envisagé des missions plus étendues, puisque la CCA pouvait également être saisie par les exploitants d'aérodromes et les usagers, devenant par là même un espace de médiation des tensions récurrentes, et du reste naturelles, entre les différents acteurs du secteur. Si votre rapporteur estime qu'il est possible de se ranger aux arguments de nos collègues députés concernant la suppression du rôle d'information de la CCA en cas de non-paiement par un usager des redevances dues à un exploitant d'aérodrome¹, il n'en va pas de même dès lors que l'on souhaite limiter sa saisine au seul ministre chargé de l'aviation civile.

Quant à sa composition, l'Assemblée nationale a renversé l'équilibre entre les personnalités qualifiées et les magistrats, au détriment de ces derniers, ce qui ne paraît guère opportun à votre rapporteur, du fait même du rôle que la CCA devrait jouer à ses yeux.

¹ Cet élément était porté par l'article L. 228-4 nouveau du code l'aviation civile, dans la rédaction adoptée par le Sénat en première lecture.

Les modifications de l'Assemblée nationale aboutissent en définitive à vider le dispositif de l'essentiel de son intérêt, dès lors que :

– **la CCA ne peut plus être saisie que par le ministre**, dans le cadre de l'élaboration quinquennale des conventions d'évolution des redevances ;

– **le poids de ce même ministre devient prépondérant dans le choix de ses membres.**

• **Pour ces raisons fondamentales, votre commission vous propose d'en revenir sur ces deux points à l'esprit du dispositif adopté par le Sénat.** En revanche, il estime utile de conserver les autres modifications apportées par les députés, les formulations proposées par le rapporteur de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, M. François-Michel Gonnot, lui apparaissant fort judicieuse sur de nombreux points.

Par rapport à la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, l'amendement de rédaction globale que vous présente votre commission modifie donc :

– le titre de la CCA ;

– les points sur lesquels elle est consultée par le ministre, puisque sont ajoutées « les hypothèses de trafic », élément essentiel sur lequel repose l'ensemble des perspectives d'investissement et d'évolution des redevances ;

– la possibilité de saisine par les différents acteurs du secteur, et non par le seul ministre. Il s'agit d'un point essentiel du dispositif ;

– la durée du mandat des membres de la CCA, portée à six ans. De ce point de vue, l'argumentation exposée par le rapporteur de l'Assemblée nationale dans son rapport écrit ne lui paraît pas pouvoir être suivie. M. François-Michel Gonnot a souhaité aligner la durée de mandat sur celle des conventions pluriannuelles d'évolution des redevances, soit cinq ans. Or cette coïncidence, qui aurait du sens, ne se produira pas en tout état de cause. D'une part, le dispositif du paragraphe II du texte prévu pour l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile prévoit une durée maximale de cinq ans, ce qui suppose que des durées inférieures puissent intervenir.

D'autre part, il est à tout le moins peu vraisemblable que toutes les conventions visées soient conclues à la même date. Au cours de leur mandat, les membres de la CCA auront donc nécessairement à connaître de conventions à des stades de maturation différents, de la conception à la conclusion ;

– la composition de la CCA, en réintroduisant la présence d'un magistrat de la Cour de Cassation, dont on peut imaginer qu'il aurait une compétence en matière de droit commercial et de droit de la concurrence. En

contrepartie, le nombre des personnalités qualifiées est ramené de trois à deux. Enfin, votre commission estime que ces personnalités peuvent utilement être choisies par le seul ministre chargé de l'aviation civile, et non conjointement avec le ministre de l'économie, ce qui réduit le risque de conflit d'intérêt au sein du gouvernement en matière de régulation économique des redevances ;

– la présidence de la CCA, qui reviendrait nécessairement à un membre du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes ou de la Cour de Cassation, afin de donner plus d'autonomie à cette instance.

Votre commission a l'espoir que ces modifications, si elles étaient adoptées par votre Haute Assemblée, puisse emporter l'adhésion de nos collègues députés.

<p>Aussi vous demande-t-elle d'adopter l'amendement qu'elle vous présente et l'article 8 A ainsi modifié.</p>
--

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.

- Outre des modifications rédactionnelles, le Sénat avait ajouté, au nombre des objectifs vers lesquels pouvait tendre la modulation des redevances aéroportuaires, la bonne desserte aérienne du territoire.

- L'Assemblée nationale a apporté de nouvelles améliorations rédactionnelles au texte. Elle a en outre supprimé la diminution de l'encombrement des infrastructures aéroportuaires de la liste des objectifs visés par la modulation.

- On peut comprendre aisément la motivation de nos collègues députés, qui souhaitaient s'assurer que la modulation des redevances n'aboutirait pas à remettre en cause le fonctionnement des *hubs* des grandes compagnies aériennes. Votre commission vous propose donc de soutenir cette position.

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

Article 9 bis -
(Article L. 227-4 du CAC) -

Relèvement du plafond de sanction de l'ACNUSA

- L'Assemblée nationale a introduit ce nouvel article tendant à relever de 12.000 à 20.000 euros le plafond des amendes que l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) peut infliger aux compagnies aériennes en infraction à la réglementation environnementale¹.

- Votre rapporteur partage la préoccupation de nos collègues députés concernant la prévention des nuisances sonores aéroportuaires. Il rappelle qu'il a consacré à plusieurs reprises des développements de son rapport pour avis sur la loi de finances à ce thème. Il avait également été désigné par votre commission comme rapporteur du projet de loi créant l'ACNUSA en 1999².

En revanche, le dispositif proposé par l'Assemblée nationale ne lui paraît pas pouvoir être retenu, pour plusieurs raisons :

– cet amendement revient en quelque sorte à stigmatiser les compagnies aériennes, la modification pouvant facilement être interprétée comme étant la réaction du législateur à des infractions répétées des

¹ L'avant-dernier alinéa de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile dispose que « les amendes administratives sont prononcées par l'autorité et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1.500 euros pour une personne physique et de 12.000 euros pour une personne morale ».

² Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

compagnies aériennes. Or, la très grande majorité des compagnies s'efforce de respecter les normes de protection de l'environnement sonore ;

– cette modification soulève un problème de cohérence du dispositif répressif de l'ACNUSA. En effet, celle-ci prononce très rarement des amendes administratives atteignant le plafond fixé par la loi. Selon les informations que votre rapporteur a recueillies auprès de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la répartition des amendes de l'ACNUSA a en effet été la suivante en 2004 :

- 27 % des sanctions étaient inférieures à 1.000 € ;
- 35 % étaient comprises entre 1.000 et 6.000 € ;
- 20 % étaient comprises entre 7.000 et 10.000 € ;
- 16 % seulement ont atteint le plafond de 12.000 €.

Il ressort de ces chiffres que la modification proposée n'apparaît pas nécessaire pour obtenir des sanctions proportionnées aux infractions. Si l'ACNUSA, qui est une autorité administrative indépendante, estime qu'il convient de durcir sa politique répressive, elle dispose pour cela de marges importantes.

Votre rapporteur redoute en outre que l'ACNUSA, si elle ne souhaitait pas pour autant modifier sa politique pénale, voie son autorité remise en cause au motif qu'elle prononcerait des sanctions très basses au regard du plafond légal ;

– enfin, votre commission note, pour s'en féliciter, que nos collègues ont inséré une disposition très judicieuse à l'article 10 pour améliorer le recouvrement des amendes prononcées par l'ACNUSA. Cet élément renforce sa conviction qu'il convient plutôt de renforcer l'effectivité du cadre répressif existant que de le modifier en profondeur, ce qui pourra en tout état de cause, être fait ultérieurement si cela se révèle nécessaire.

C'est pourquoi votre commission vous demande d'adopter l'amendement de suppression de cet article qu'elle vous présente.

Article 10 -

**Voies de recouvrement des redevances aéroportuaires
et des sanctions de l'ACNUSA**

- Cet article insère dans le code de l'aviation civile un article L. 123-4 développant les possibilités, pour les exploitants d'aérodromes, d'obtenir l'immobilisation des appareils des compagnies ne s'étant pas acquittées des redevances aériennes.

- Lors de son examen en première lecture, le Sénat n'avait adopté qu'une modification rédactionnelle à cet article.

- Les députés ont étendu les possibilités nouvelles d'immobilisation des appareils aux compagnies qui ne se seraient pas acquittées des amendes prononcées par l'ACNUSA.

- **Votre rapporteur salue cette excellente initiative, qui lui paraît de nature à renforcer l'effectivité de la politique de répression des infractions aux règles environnementales en vigueur sur les aérodromes.**

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 dans le code de l'aviation civile pour donner un fondement législatif à l'activité d'assistance en escale, qui consiste en particulier dans le traitement des bagages.

- Lors de son examen en première lecture, votre Haute Assemblée n'avait adopté qu'un amendement rédactionnel à cet article.

- L'Assemblée nationale a, à son tour, apporté une amélioration rédactionnelle au dispositif.

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

TITRE IV - DISPOSITIONS FINALES

Article 14 -

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

- Cet article a pour objet de conforter la sécurité juridique des actes passés par ADP avant le 1^{er} janvier 2003.
- Le Sénat avait adopté cet article sans modification lors de son examen du projet de loi en première lecture.
- L'Assemblée nationale a apporté les modifications rédactionnelles au dispositif.

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

Article 15 -

Gratuité des opérations prévues au titre premier

• Cet article dispose que 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.

• Le Sénat a apporté une modification rédactionnelle à cet article en première lecture.

• L'Assemblée nationale a encore amélioré la rédaction de l'article.

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

Article 15 bis -

Composition du conseil d'administration des sociétés aéroportuaires

• Cet article introduit par l'Assemblée nationale, sur proposition du Gouvernement, soustrait les sociétés aéroportuaires créées en application de l'article 7 à l'application des dispositions de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public¹. L'application des dispositions de cette loi aurait eu deux conséquences qu'il convenait d'écarter :

– en premier lieu, elle aurait entraîné une rigidité dans le processus de nomination des membres du conseil d'administration des nouvelles sociétés aéroportuaires, puisque les personnalités qualifiées et les représentants de l'Etat devraient être nommés par décret. Il faudrait donc un nouveau décret à chaque remplacement d'un de ces membres ;

– en second lieu, et de façon plus préoccupante, l'application des dispositions de la loi du 26 juillet 1983 aurait limité la représentation des

¹ Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983.

collectivités locales à la proportion de leur détention du capital de la société aéroportuaire. La dérogation portée par le présent article permettra, comme cela a été fait pour les conseils d'administration des sociétés d'autoroutes, d'assurer une surreprésentation des collectivités locales au conseil d'administration.

• Votre rapporteur approuve cet ajout bienvenu de l'Assemblée nationale.

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

Article 15 ter -

Amortissements de caducité

• L'Assemblée nationale a inséré dans le projet de loi cette disposition technique portant sur les conditions de calcul des amortissements de caducité des CCI, dès lors que la date d'expiration des concessions a été très sensiblement allongée. Le dispositif proposé permet donc, en son **paragraphe I**, le calcul rétrospectif des amortissements de caducité provisionnés par les CCI.

Le **paragraphe II** traite quant à lui une conséquence pratique de la reprise des amortissements de caducité par les CCI, à savoir l'apparition d'un important résultat exceptionnel. Pour éviter que les CCI doivent payer d'un coup l'impôt sur la reprise des provisions passées pour les amortissements de caducité, ce paragraphe permet l'étalement de ces reprises selon un rythme correspondant à l'amortissement des immobilisations correspondantes.

- Votre rapporteur avait émis l'espoir, dans son rapport présenté à l'occasion de la première lecture, que cette question puisse être traitée dans le cadre de la navette parlementaire. Il se félicite que nos collègues députés aient su définir le dispositif permettant de résoudre la difficulté comptable qui se présentait.

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

Article 15 quater -

Coordination

- Les députés ont réintroduit dans ce nouvel article le dispositif porté auparavant par le dernier alinéa du paragraphe I de l'article 3. Votre rapporteur rappelle que celui-ci prévoyait une dérogation aux dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce, qui imposent que les actionnaires intéressés ne prennent pas part au vote sur les conventions passées par l'entreprise. L'application de cet article du code de commerce aurait été paralysante dès lors que l'Etat, seul actionnaire, n'aurait pas pu voter sur l'approbation des conventions.

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

Article 16 -

Date d'entrée en vigueur des dispositions relatives à ADP

- Le Gouvernement avait souhaité par cet article que les dispositions qui touchent ADP n'entrent pas en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005.
- Le Sénat avait constaté la nécessité de prévoir une date plus tardive, au vu du calendrier parlementaire. Il avait donc fixé cette entrée en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 5.
- L'Assemblée nationale a souhaité ajouter un terme à ce délai, en précisant que l'entrée en vigueur interviendrait au plus tard le 31 décembre 2005.

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

TABLEAU COMPARATIF

Projet de loi relatif aux aéroports

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p style="text-align: center;">Conforme</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES À LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p>
<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>A l'exception ...</p> <p style="text-align: center;">... Paris. Les biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris qui ne sont pas déclassés sont attribués à l'Etat. Une convention ...</p> <p style="text-align: center;">... remboursement. Les incidences financières de la signature de cette convention figurent dans la plus prochaine loi de finances.</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I.- La...</p> <p>... l'article 2.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>sans</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. - La société ...</p> <p>... convention qui prévoit les conditions dans lesquelles, à la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome qu'elle exploite, Aéroports de Paris verse à l'Etat, au moins 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur vénale à cette date des immeubles situés dans l'enceinte de cet aérodrome qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de ces immeubles à la date où ils lui ont été attribués en application de l'article 2, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. Cette convention, qui détermine les modalités de calcul et de versement de cette somme, est conclue pour une durée d'au moins soixante-dix ans.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa supprimé.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>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.</p>			
<p>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.</p>	<p>(Alinéa <i>sans</i> modification)</p>	<p>Alinéa supprimé.</p>	
<p>II.- L'indemnité versée par Aéroports de Paris est déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.</p>	<p>II.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>II.- La somme versée en application du I par ...</p>	
<p>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.</p>	<p>III.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>III.- L'Etat conserve l'intégralité du capital social de la société Aéroports de Paris tant que la convention prévue au I n'a pas été conclue.</p>	
<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>
<p>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</p>	<p>Sous... ...2, l'ensemble...</p>	<p>Sous Aéroports de Paris. Cette attribution n'a aucune incidence sur ces biens, droits, obligations,</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>—</p> <p>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.</p>	<p>—</p> <p>...l'objet. Les conventions temporaires ...</p> <p>...n'affecte pas les actes administratifs pris par l'établissement public à l'égard des tiers.</p>	<p>—</p> <p>contrats, conventions et autorisations et n'entraîne, en particulier, pas de modification ...</p> <p>... Aéroports de Paris ou les sociétés ...</p> <p>... l'objet. Les conventions d'occupation temporaire du domaine ...</p> <p>... régime applicable précédemment au déclassement des biens concernés. La transformation en société anonyme n'affecte pas ...</p> <p>... tiers.</p>	<p>—</p> <p>Article 5</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>Article 5</p> <p>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.</p> <p>II.- Le capital initial de la société est détenu intégralement par l'Etat. Les comptes du dernier exercice de l'établissement public Aéroports de Paris avant sa transformation résultant de l'article 1^{er} de la présente loi sont approuvés dans les conditions de droit commun par l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris.</p>	<p>Article 5</p> <p>I.- (Sans modification)</p> <p>II.- Le capital ...</p> <p>...1^{er} sont...</p> <p>... Paris.</p>	<p>Article 5</p> <p>I.- Les ...</p> <p>... Paris et les modalités transitoires de sa gestion jusqu'à l'installation des différents organes prévus par les statuts sont fixés ...</p> <p>... d'administration.</p> <p>II.- Le capital ...</p> <p>... Paris. Le bilan au 31 décembre 2005 de la société Aéroports de Paris est constitué à partir du bilan au 31 décembre 2004 de</p>	<p>Article 5</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>III.- Nonobstant la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, les administrateurs élus en application du 3° de l'article 5 de la loi n° 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°, 2° et 3° de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 précitée reste fixé à sept.</p>	<p>III.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>l'établissement public Aéroports de Paris et du compte de résultat de l'exercice 2005.</p>	
<p>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.</p>	<p>IV.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>III.- Nonobstant ...</p> <p>... en fonction jusqu'au ...</p> <p>... loi n° 83-675 du 26 juillet 1983... ... sept.</p>	
<p>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.</p>		<p>IV.- <i>(Sans modification)</i></p>	
<p>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.</p>			
<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
<p>Les articles L. 251-1 à L. 251-3 du code de l'aviation</p>	<p>Les...</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>—</p> <p>civile sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>—</p> <p>...sont ainsi rédigés :</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 251-1.- La société ...</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 251-1.- (Sans modification)</p>
<p>« Art. L. 251-1.- La société Aéroports de Paris est régie par le présent code, par les dispositions du titre I^{er} de la loi n° du relative aux aéroports et par les dispositions législatives non contraires applicables aux sociétés commerciales.</p>	<p>« Art. L. 251-1.- (Sans modification)</p>	<p>... aux aéroports et, sauf dispositions législatives contraires, par les lois applicables aux sociétés anonymes. La dénomination sociale de la société, qui figure dans les statuts, peut être modifiée dans les conditions prévues à l'article L. 225-96 du code de commerce.</p>	
<p>« La majorité de son capital est détenue par l'Etat ».</p>		<p>(Alinéa sans modification)</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>« Art. L. 251-2.- La société ...</p> <p>... région d'Ile-de-France ...</p> <p>... statuts.</p>	<p>« Art. L. 251-2.- (Alinéa sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	<p>« 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 par des décisions constituant des actes administratifs 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.</p>	<p>« La société Aéroports de Paris fournit sur les aéroports mentionnés ci-dessus les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aéroport qu'elle exploite, l'action des différents intervenants.</p>	<p>« La société Aéroports de Paris fournit sur ces aéroports les services aéroportuaires ...</p> <p>... et du public. <i>Elle assure de manière transparente et non discriminatoire par des décisions constituant des actes administratifs l'accès des aéronefs, ainsi que des entreprises dont la présence est nécessaire aux activités de transport aérien, à ses installations aéroportuaires. Elle coordonne, ...</i></p> <p>... intervenants.</p>
<p>« 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.</p>	<p>« 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.</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p>
	<p>« Ce cahier des charges définit également les modalités :</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>manquement aux obligations qu'il édicte.</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p>	<p>... édicte.</p>	<p>(Alinéa modification) sans</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>« Art. L. 251-3.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. L. 251-3.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. L. 251-3.- (Sans modification)</p>
<p>Lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions.</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p>	<p>(Alinéa modification) sans</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>(Alinéa modification) sans</p>	<p>(Alinéa modification) sans</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</p>			

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>—</p> <p>opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.</p> <p>« En outre, 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>—</p> <p>« Les biens...</p> <p>...applicable. »</p>	<p>—</p> <p>« Les biens mentionnés au premier alinéa...</p> <p>...applicable. »</p>	<p>—</p>
<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX GRANDS AÉROPORTS RÉGIONAUX</p>
<p>Article 7</p>	<p>Article 7</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.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p>I.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>II.- A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes ...</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>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.</p>	<p>avenant... ...excéder quarante ans, et...</p>	<p>... quarante ans, ainsi que les contreparties, au minimum en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service, sur lesquelles la société aéroportuaire s'engage. En outre, cet avenant met ...</p>	
<p>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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et ...</p>	
<p>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.</p>	<p>III.- (Sans modification)</p>	<p>III.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>...présent II.</p>
<p>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</p>		<p>Pendant ...</p>	
		<p>... cadres. Au terme de la durée prévue au premier alinéa, le nouvel ...</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>—</p> <p>radiation des cadres.</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>... cadres. Les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.</p> <p>Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats de travail des salariés de droit privé des chambres de commerce et d'industrie affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur.</p> <p>IV (<i>nouveau</i>). – Dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, les partenaires sociaux négocient une convention collective nationale applicable aux personnels des exploitants d'aérodromes commerciaux ne relevant pas de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile.</p>	<p>—</p>
<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS</p>	<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS</p> <p>Article 8 A (<i>nouveau</i>)</p> <p>Après le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile, il est inséré un chapitre VIII ainsi rédigé :</p> <p>« CHAPITRE VIII « Commission de conciliation aéroportuaire</p>	<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS</p> <p>Article 8 A</p> <p>Le titre II du livre II du code de l'aviation civile est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :</p> <p>« CHAPITRE VIII « Commission consultative aéroportuaire</p>	<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES AÉROPORTS</p> <p>Article 8 A</p> <p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>« CHAPITRE VIII « Commission de conciliation aéroportuaire</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 228-1. - La Commission consultative aéroportuaire est placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile qui la consulte lors de la préparation des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2, notamment sur les programmes d'investissements, les objectifs de qualité de service et l'évolution des redevances pour services rendus. Elle rend un avis motivé dans le mois qui suit la demande.</p>	<p>« Art. L. 228-1. - La commission de conciliation aéroportuaire ...</p>
			<p>... notamment sur les hypothèses de trafic, les programmes d'investissements, ...</p>
			<p>... demande.</p>
			<p>« Elle est saisie à la même fin par les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes et leurs organisations professionnelles.</p>
		<p>« Elle peut également émettre, à la demande de ce ministre, des avis sur toute question relative à l'économie du secteur aéroportuaire.</p>	<p>« Elle peut demande du ministre, ...</p>
			<p>...</p>
			<p>aéroportuaire.</p>
		<p>« Les avis émis par la commission sont rendus publics.</p>	<p>Alinéa supprimé</p>
		<p>« Elle auditionne, à son initiative ou à leur demande, les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens, leurs organisations professionnelles et toute autre personne morale qu'elle juge compétente ou concernée. »</p>	<p>Alinéa supprimé</p>
	<p>« II.- Elle se compose de :</p>	<p>« II. - Supprimé</p>	<p>« II. - Suppression maintenue</p>
	<p>« 1° Trois membres ou anciens membres issus respectivement du Conseil</p>		

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	<p data-bbox="464 365 791 454">d'Etat, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes ;</p> <p data-bbox="464 488 791 633">« 2° Deux personnalités choisies en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile ;</p> <p data-bbox="464 667 791 725">« 3° Un membre de l'Assemblée nationale ;</p> <p data-bbox="464 759 791 817">« 4° Un membre du Sénat.</p> <p data-bbox="464 851 791 1032">« 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.</p> <p data-bbox="464 1039 791 1153">« IV.- Le mandat des membres de la Commission de conciliation aéroportuaire est renouvelable une fois. »</p> <p data-bbox="464 1187 791 1552">« 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.</p> <p data-bbox="464 1585 791 1675">« En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.</p>	<p data-bbox="943 322 991 331">—</p> <p data-bbox="882 851 1074 880">« III. - Supprimé</p> <p data-bbox="882 1039 1074 1068">« IV. - Supprimé</p> <p data-bbox="807 1187 1134 1339">« Art. L. 228-2. I.- La Commission consultative aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de cinq ans.</p> <p data-bbox="882 1585 1074 1615">Alinéa supprimé</p> <p data-bbox="807 1680 1134 1738">« II.- Elle se compose :</p> <p data-bbox="807 1771 1134 1861">« - d'une personne désignée par le Président de l'Assemblée nationale ;</p> <p data-bbox="807 1917 1134 2007">« - d'une personne désignée par le Président du Sénat ;</p>	<p data-bbox="1286 322 1334 331">—</p> <p data-bbox="1150 851 1477 909">« III. - Suppression maintenue</p> <p data-bbox="1150 1039 1477 1097">« IV. - Suppression maintenue</p> <p data-bbox="1150 1187 1477 1339">« Art. L. 228-2. I.- La Commission de conciliation aéroportuaire durée de six ans.</p> <p data-bbox="1174 1585 1445 1615">Suppression maintenue</p> <p data-bbox="1150 1680 1477 1738">II.- (Alinéa sans modification)</p> <p data-bbox="1150 1771 1477 1830">(Alinéa sans modification)</p> <p data-bbox="1150 1917 1477 1975">(Alinéa sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	—	—
		« – d'un membre ou ancien membre du Conseil d'Etat désigné par le vice-président du Conseil d'Etat ;	(Alinéa sans modification)
			« - d'un membre ou ancien membre de la Cour de Cassation désigné par le Premier président de la Cour de Cassation ;
		« – d'un membre ou ancien membre de la Cour des Comptes désigné par le Premier président de la Cour des Comptes ;	(Alinéa sans modification)
		« – de trois personnalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile et par le ministre chargé de l'économie en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile, dont une au moins est spécialiste de l'économie du transport aérien.	« - de deux personnalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile en raison ...
		« III.- Le président est choisi au sein de la commission par le ministre chargé de l'aviation civile.	« III. - Le président est choisi par le ministre chargé de l'aviation civile parmi les membres ou anciens membres du Conseil d'Etat, de la Cour de Cassation ou de la Cour des Comptes.
		« Sa voix est prépondérante en cas de partage des voix.	(Alinéa sans modification)
		« IV.- Le mandat des membres de la commission est renouvelable une fois.	« IV.- Sans modification)
	« Art. L. 228-3.- La Commission de conciliation aéroportuaire adresse au ministre chargé de l'aviation civile des avis motivés sur les programmes d'investissement	« Art. L. 228-3.- Supprimé	« Art. L. 228-3.- Suppression maintenue

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>Il est ajouté, après l'article L. 224-1 du code de l'aviation civile, un article L. 224-2 ainsi rédigé :</p> <p>« 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</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>et sur les projets d'évolution pluriannuelle des redevances proposés par les exploitants des aérodromes mentionnés à l'article L. 251-2 et à l'article 7 de la loi n° du relative aux aéroports, dans le cadre de la conclusion des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2.</p> <p>« Elle est saisie à la même fin par les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes et leurs organisations professionnelles.</p> <p>« Art. L. 228-4.- La Commission de conciliation aéroportuaire peut être 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. »</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>Après... ...civile, il est inséré un article L. 224-2 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 224-2.- I. - (Alinéa sans modification)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Supprimé</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. L. 224-2.- I. - (Alinéa sans modification)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Suppression maintenue</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
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.	<i>(Alinéa modification)</i>	« Le montant investis. Il peut tenir compte des dépenses, ...	
« 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.	« Il peut limitées tendant à réduire ...	« Il peut ...	
« Le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.	« Le produit global de ces redevances... ... l'aéroport.	<i>(Alinéa modification)</i> sans	
« 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	<i>(Sans modification)</i>	« II.- Pour Aéroports l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte notamment des prévisions ...	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>—</p> <p>s'incorporent, le cas échéant, aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>...s'incorporent aux contrats ...</p> <p>... l'Etat.</p>	<p>—</p>
<p>« 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.</p>		<p>« En l'absence d'un contrat pluriannuel déterminant les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, ces tarifs sont déterminés ...</p> <p>... décret.</p>	
<p>« 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.</p>	<p>« III.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>« III.- (Sans modification)</p>	
<p>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. »</p>	<p>L'autorité administrative peut prononcer... l'exploitant. »</p>		
<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....Conforme.....</p>	<p>.....</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	—	—
Article 10	Article 10	Article 10	Article 10
<p>Il est ajouté au code de l'aviation civile, après l'article L. 123-3, un article L. 123-4 ainsi rédigé :</p>	<p>Après l'article L. 123-3 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 123-4 ainsi rédigé :</p>	<p><i>Article 9 bis (nouveau)</i></p> <p><i>Dans l'avant-dernier alinéa de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile, le montant : « 12 000 € » est remplacé par le montant : « 20 000 € ».</i></p>	<p>Article 9 bis</p> <p>Supprimé</p> <p>Article 10</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>« Art. L. 123-4.- En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route <i>ou</i> 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.</p> <p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 123-4.- <i>(Sans modification)</i></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 123-4. – En cas ...</p> <p>... route, de la redevance ...</p> <p>... aérienne <i>ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires</i>, l'exploitant ...</p> <p>... mesure. <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.</p>			

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission	
<p>—</p> <p>« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>—</p>	
<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	
.....		<p>Conforme</p>	
<p>Article 12</p> <p>Il est ajouté au titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile un chapitre VI ainsi rédigé :</p>	<p>Article 12</p> <p>Le titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :</p>	<p>Article 12</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Article 12</p> <p>(Sans modification)</p>	
<p>« CHAPITRE VI</p> <p>« Services d'assistance en escale</p>	<p>« CHAPITRE VI</p> <p>« Services d'assistance en escale</p>	<p>« CHAPITRE VI</p> <p>« Services d'assistance en escale</p>		
<p>« Art. L. 216-1.- 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. »</p>	<p>« Art. L. 216-1.-(Sans modification)</p>	<p>« Art. L. 216-1. – Sur ...</p> <p>... Conseil d'Etat, les services d'assistance en escale sont fournis par les transporteurs ...</p> <p>... nombre. »</p>		
<p>TITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS FINALES</p> <p>Article 13</p>	<p>TITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS FINALES</p> <p>Article 13</p>	<p>TITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS FINALES</p> <p>Article 13</p>	<p>TITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS FINALES</p> <p>Article 13</p>	
.....		<p>Conforme</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 14</p> <p>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^{er} 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.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 14</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 14</p> <p>Sous ...</p> <p>... marchés pris ou passés ...</p> <p>... publiée.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 14</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>L'ensemble des opérations résultant de l'application du titre I^{er} 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.</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>L'ensemble ...</p> <p>... sous réserve des dispositions des articles 2 et 3 ...</p> <p>... publique.</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>L'ensemble ...</p> <p>... titre 1^{er} est, sous réserve de l'application des conventions prévues par les articles ...</p> <p>... publique.</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
		<p style="text-align: center;">Article 15 bis <i>(nouveau)</i></p> <p>L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi n° du relative aux aéroports. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 15 bis</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	Article 15 <i>ter</i> (nouveau) I. – La prolongation des concessions des sociétés prévue au II de l'article 7 constitue un changement exceptionnel intervenu dans la situation de ces sociétés au sens de l'article L. 123-17 du code de commerce. Les amortissements de caducité, inscrits au bilan d'ouverture de l'exercice ouvert le 1er janvier de l'année d'entrée en vigueur de l'avenant au contrat de concession mentionné au même II, doivent prendre en compte, de façon rétrospective, pour chacune de ces sociétés, la nouvelle durée de la concession dont elle est titulaire. II. – La reprise des amortissements de caducité est rattachée aux bénéfices imposables au même rythme que celui auquel les immobilisations correspondantes de la concession sont amorties.	Article 15 <i>ter</i> (<i>Sans modification</i>)
—	—	Article 15 <i>quater</i> (nouveau) Lorsque le capital de la société Aéroports de Paris est détenu intégralement par l'Etat, les dispositions de l'article L. 225-40 du code de commerce ne sont pas applicables aux conventions conclues entre l'Etat et cette société en application des articles 2 et 3 de la présente loi, ainsi qu'aux contrats pluriannuels conclus en application du II de l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile.	Article 15 <i>quater</i> (<i>Sans modification</i>)

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
— Article 16 Les dispositions du titre I ^{er} et des articles 13 et 15 de la présente loi entrent en vigueur le 1 ^{er} janvier 2005, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris.	— Article 16 Les dispositions du titre I ^{er} , des articles 13 et 15, ainsi que celles du titre III en tant qu'elles visent la société Aéroports de Paris entrent en vigueur à la date de publication du décret en Conseil d'Etat prévu au I de l'article 5.	— Article 16 Les dispositions du titre I ^{er} et celles des articles 13 et 15 entrent l'article 5 et, au plus tard, le 31 décembre 2005.	— Article 16 <i>(Sans modification)</i>