

N° 164

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 février 2003

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi relatif aux **entreprises de transport aérien** et notamment à la société **Air France**,*

Par M. Yves FRÉVILLE,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean Arthuis, *président* ; MM. Jacques Oudin, Gérard Miquel, Claude Belot, Roland du Luart, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Aymeri de Montesquiou, *vice-présidents* ; MM. Yann Gaillard, Marc Massion, Michel Sergent, François Trucy, *secrétaires* ; M. Philippe Marini, *rapporteur général* ; MM. Philippe Adnot, Bernard Angels, Bertrand Auban, Denis Badré, Jacques Baudot, Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Gérard Braun, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Yvon Collin, Jean-Pierre Demerliat, Eric Doligé, Thierry Foucaud, Yves Fréville, Paul Girod, Adrien Gouteyron, Hubert Haenel, Claude Haut, Roger Karoutchi, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, François Marc, Michel Mercier, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, René Trégouët.

Voir les numéros :

Sénat : 108 et 165 (2002-2003).

Transports aériens.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	4
I. LA SITUATION SATISFAISANTE DE LA SOCIÉTÉ AIR FRANCE JUSTIFIE SA PRIVATISATION	5
A. LA PRIVATISATION D’AIR FRANCE : DERNIÈRE ÉTAPE D’UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE	5
1. <i>Un développement mal maîtrisé conduisant à une recapitalisation de 20 milliards de francs</i>	5
a) Une ouverture du capital prévue dès la création de la compagnie aérienne	5
b) Une première tentative de privatisation reportée en 1987	6
c) La fusion avec UTA et Air Inter en 1990.....	7
d) Une situation financière catastrophique nécessitant une recapitalisation de 20 milliards de francs par l’Etat (1991-1994)	8
e) Une inscription sur la liste des entreprises privatisables en 1993.....	10
2. <i>Une modernisation importante de l’entreprise</i>	11
a) L’ouverture du capital en 1999.....	11
b) Le rachat de plusieurs compagnies régionales françaises en 2000.....	11
c) La constitution de l’alliance mondiale « Skyteam »	11
d) La bonne résistance de la compagnie à la crise mondiale du transport aérien	12
3. <i>Une situation actuelle incertaine</i>	14
a) L’évolution des titres Air France	14
b) Le contexte général du transport aérien.....	15
B. LA PRIVATISATION D’AIR FRANCE RÉPOND AUX BESOINS DE L’ENTREPRISE ET DE L’ÉTAT	16
1. <i>La privatisation d’Air France, élément du programme de privatisations du gouvernement</i>	16
2. <i>La privatisation d’Air France, condition d’une adaptation de la compagnie à la restructuration du marché du transport aérien</i>	17
a) Une demande ancienne de votre commission des finances.....	17
b) Les raisons d’une privatisation d’Air France aujourd’hui.....	18
II. LES DISPOSITIONS RELATIVES A LA PRÉSERVATION DE LA NATIONALITÉ DES SOCIÉTÉS COTÉES DE TRANSPORT AÉRIEN	21
A. UN OBJECTIF GÉNÉRAL : LA PRÉSERVATION DE LA NATIONALITÉ DES SOCIÉTÉS PRIVATISÉES	21
B. DES EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES À LA NATIONALITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES	22
1. <i>Les conditions relatives à la délivrance et au maintien des licences d’exploitation de transporteur aérien</i>	22
2. <i>Les conditions relatives au maintien des droits de trafic</i>	23
3. <i>Les conséquences des arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 5 novembre 2002</i>	24
C. LE DISPOSITIF DE PROTECTION DE LA NATIONALITÉ D’AIR FRANCE	31
1. <i>De nombreuses contraintes à respecter</i>	31
a) La nécessaire prise en compte des arrêts de la Cour de justice des communautés européennes	31
b) La prise en compte des arrêts antérieurs de la Cour de justice des communautés européennes	31

2. Des modalités diverses retenues par les autres pays de l'Union européenne	32
a) Des conditions très restrictives en vigueur aux Etats-Unis	32
b) Des dispositifs divers ont été retenus par les Etats européens	33
3. Le dispositif proposé par le présent projet de loi	35
a) Les dispositions permettant à la société cotée de transport aérien de suivre et de contrôler son actionnariat (article L. 330-11 du code de l'aviation civile)	36
b) La possibilité pour la société cotée de transport aérien d'enjoindre certains actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres en cas de risque pour sa nationalité (article L. 330-12 du code de l'aviation civile)	40
c) En cas de refus d'un actionnaire de céder à l'injonction de céder ses titres, la société cotée de transport aérien peut saisir la justice pour faire procéder à leur cession (article L. 330-13 du code de l'aviation civile)	42
d) Les conditions de la vente forcée des titres (article L. 330-14 du code de l'aviation civile).....	43
III. LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET LA PRÉSERVATION DES CONDITIONS EXISTANTES AU SEIN DE LA COMPAGNIE (ARTICLES 2 À 4).....	47
A. LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AIR FRANCE.....	47
1. La composition actuelle du conseil d'administration	47
2. Les modifications apportées par l'article 2 du présent projet de loi	47
a) La composition du conseil d'administration	47
b) Les modalités d'élection des représentants des salariés au conseil d'administration ou au conseil de surveillance	50
3. Les mesures transitoires (article 4 du présent projet de loi)	50
4. Les dispositions relatives au passage des salariés d'Air France du statut public au droit privé (article 3 du présent projet de loi)	53
IV. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIONNARIAT SALARIÉ (ARTICLE 5 DU PROJET DE LOI).....	54
A. LES PRÉCÉDENTS	54
1. Le plan de redressement d'Air France de 1994	54
2. L'ouverture de capital de 1998	56
B. LE DISPOSITIF PROPOSÉ PAR LE PRÉSENT PROJET DE LOI.....	56
1. Les offres d'actions aux salariés d'Air France	56
2. Une fiscalité avantageuse pour les salariés ayant souscrit à l'offre d'échange salaire-actions	57
3. Le remboursement par Air France du coût pour l'Etat de la cession gratuite d'actions	59
V. L'ABROGATION DE DISPOSITIONS ANCIENNES	62
A. L'EXERCICE DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC PAR LA COMPAGNIE AIR FRANCE	62
B. LA SUPPRESSION DE LA TUTELLE DE L'ETAT	63
EXAMEN EN COMMISSION.....	64
ANNEXE : L'ETAT ACTIONNAIRE – RAPPORT 2002 : EXTRAIT RELATIF A AIR FRANCE.....	69

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi tend à prévoir les mécanismes permettant de préserver la nationalité des sociétés françaises cotées de transport aérien et à poser les conditions dans lesquelles sera effectué le transfert de la majorité du capital de la société Air France du secteur public au secteur privé.

La privatisation d'Air France a été envisagée à plusieurs reprises par le passé, et a été amorcée par l'importante ouverture de capital effectuée par le gouvernement de M. Lionel Jospin en 1999. La situation financière de la compagnie et sa position favorable sur le marché du transport aérien permettent d'envisager cette opération dans de bonnes conditions, mais le calendrier précis de sa réalisation dépendra de l'évolution aujourd'hui incertaine des marchés financiers.

La privatisation d'Air France a pour principal objectif de permettre à notre compagnie nationale de s'adapter à l'évolution du marché du transport aérien dont la crise actuelle – la plus importante de son histoire – générera sans doute de profonds bouleversements et entraînera probablement une restructuration des entreprises, au moins à l'échelle de l'Union européenne. A terme, seulement trois ou quatre compagnies majeures devraient subsister dans l'Union européenne aux côtés des compagnies *low cost*. Dans cette perspective, la privatisation d'Air France devrait lui permettre de jouer un rôle moteur au niveau européen.

Dans un premier temps, l'Etat conserverait de l'ordre de 20 % du capital d'Air France tandis que la part des salariés pourrait être portée à près de 20 %, ce qui constituerait deux groupes d'actionnaires stables.

Votre rapporteur pour avis s'est attaché, au cours de son examen du présent projet de loi, à porter plus particulièrement son attention sur les articles premier et 5 du présent projet de loi, qui touchent au cœur de la compétence de votre commission des finances.

I. LA SITUATION SATISFAISANTE DE LA SOCIÉTÉ AIR FRANCE JUSTIFIE SA PRIVATISATION

A. LA PRIVATISATION D'AIR FRANCE : DERNIÈRE ÉTAPE D'UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE

1. Un développement mal maîtrisé conduisant à une recapitalisation de 20 milliards de francs

a) Une ouverture du capital prévue dès la création de la compagnie aérienne

Air France a été créée par le regroupement de plusieurs compagnies aériennes en 1933, et a été nationalisée en 1945.

La loi n° 48-976 portant institution de la Compagnie nationale Air France, a organisé la fusion des compagnies Air-France, Air-Bleu et Air-France Transatlantique : l'article 17 de cette loi prévoyait que « *la Société Air-France, la Société Air-Bleu, la Société Air-France Transatlantique sont dissoutes et entrent en liquidation le jour de la constitution de la Compagnie nationale Air-France.*

« Les actions de la Société Air-Bleu et de la Société Air-France Transatlantique qui n'ont pas déjà été transférées à l'Etat - en vertu de l'article premier, alinéa 1°, de l'ordonnance du 26 juin 1945 - lui seront transférées au jour de la constitution de la Compagnie nationale Air France ».

Quelques années auparavant, l'ordonnance n° 45-1403 du 26 juin 1945, portant nationalisation des transports aériens, disposait en son article premier : « *Il est institué, sous le nom de Compagnie nationale Air-France, une société soumise aux règles édictées par la présente loi et, dans tout ce qui n'est pas contraire à celle-ci, par les lois sur les sociétés anonymes. (...) Celle-ci a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens (...). La Compagnie nationale Air-France peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre, après autorisation donnée par décret pris en Conseil des ministres. Toutefois, la Compagnie nationale Air-France ne peut créer ou gérer des entreprises de fabrication de matériel aéronautique, ni prendre de participation dans de telles entreprises ».*

L'article 4 de la loi de 1948 prévoyait qu'« à concurrence de 30 % du capital, l'Etat devra céder des actions de la Compagnie nationale Air-France :

"I. – A des collectivités et établissements publics intéressés de France et de l'Union française.

"II. – A des personnes privées, françaises, physiques ou morales.

"En aucun cas, le total des actions souscrites par la deuxième catégorie ne pourra excéder 15 % du capital ».

L'article 10 prévoyait que « l'exploitation des services d'intérêt public confiée à la Compagnie nationale Air-France fera l'objet d'une convention qui devra être soumise à l'approbation du Parlement dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi.

« Un cahier des charges, approuvé par arrêté du Ministre des Travaux publics, des transports et du Tourisme et, dans la mesure où ses dispositions comportent des incidences financières, du Ministre des Finances et des Affaires économiques, détermine les conditions générales d'exploitation et les règles de fonctionnement des services exploités : notamment les règles relatives au personnel navigant, au matériel volant, au contrôle technique du matériel en exploitation et au contrôle du trafic ».

Ainsi, l'ouverture minoritaire du capital d'Air France était possible dès 1948. L'article 4 de la loi précitée (codifié à l'article L. 342-1 du code de l'aviation civile) rendait même obligatoire l'ouverture du capital à hauteur de 15 % au maximum, à des personnes privées, et de 15 % à des collectivités et établissements publics. Or, cette obligation légale n'a jamais été respectée.

b) Une première tentative de privatisation reportée en 1987

La compagnie Air France ne figurait pas dans la liste des entreprises privatisables annexée à la loi dite de privatisation du 2 juillet 1986. Il n'était pas question en effet, à l'époque, de privatiser la compagnie, mais de permettre l'accès de capitaux privés minoritaires afin de financer les investissements et d'ouvrir l'entreprise.

Une première tentative d'ouverture du capital de la société a été envisagée en 1987, sous la présidence de M. Jacques Friedmann. Il s'agissait d'opérer une augmentation de capital « afin de contribuer au redressement nécessaire de la structure de l'entreprise et au rassemblement de capitaux permettant de faire face aux importants programmes d'investissements prévus » et de mettre en vente sur les marchés financiers des actions de la compagnie, à hauteur de 15 % de son capital. Les statuts de la compagnie

auraient été modifiés pour mettre en oeuvre l'ouverture du capital et préciser les modalités de cotation d'Air France en bourse. Le capital aurait été représenté par deux catégories d'actions, et toute personne détenant plus de 0,5 % du capital aurait dû se faire connaître. 10 % de l'augmentation de capital aurait été réservée au personnel de la compagnie. Par augmentations successives, il était prévu de porter le capital d'Air France à 10 milliards de francs, les capitaux privés apportant 1,5 milliard de francs. Une seconde ouverture du capital à hauteur de 15 % était également prévue.

Cette opération a été annulée suite au krach boursier du 29 octobre 1987.

c) La fusion avec UTA et Air Inter en 1990

Le 12 janvier 1990, Air France rachetait UTA, entraînant la prise de contrôle d'Air Inter. A l'époque, Air France, avec 39.000 salariés et 110 appareils, desservait un vaste réseau mondial ainsi que quelques lignes intérieures françaises telles que les Antilles, la Corse ou Nice, au départ de Paris. Air Inter, avec 10.000 salariés et 52 avions, limitait son activité au territoire métropolitain, et UTA, avec 6.800 salariés et 13 avions, assurait pour l'essentiel des liaisons à destination de l'Afrique, de l'Extrême orient et de l'Océanie.

On notera que cette opération de fusion a eu lieu juste avant le retournement de cycle qu'a connu le secteur du transport aérien, accéléré par la forte hausse des prix du pétrole et la diminution du trafic provoquée par la guerre du Golfe.

La Commission européenne avait, suite au rachat des compagnies Air Inter et UTA, ouvert une procédure à l'encontre de cette opération. Un accord conclu entre le gouvernement français et la Commission avait mis fin à cette procédure, sous réserve d'obligations imposées par la Commission à Air France, visant à préserver les conditions de la concurrence entre les compagnies aériennes en France. Cet accord prévoyait notamment :

- l'ouverture à la concurrence de près de 50 lignes desservies par des compagnies du groupe Air France, accompagnée d'une garantie pour les compagnies nouvelles d'obtenir pendant trois ans leurs demandes de créneaux horaires ;

- le renoncement par Air France et UTA à exploiter certaines liaisons pour une durée de quatre ans, assortie d'une priorité donnée aux compagnies extérieures pour exploiter des liaisons non exploitées par des compagnies du groupe à la date de l'accord ;

- l'engagement du groupe Air France de ne prendre aucune participation financière dans le capital d'autres transporteurs aériens établis en France, et de céder sa participation financière dans le capital de TAT.

d) Une situation financière catastrophique nécessitant une recapitalisation de 20 milliards de francs par l'Etat (1991-1994)

Au début des années 1990, la compagnie Air France a du absorber plusieurs chocs importants :

- la fusion avec les compagnie Air Inter et UTA, rachetées en 1990 ;
- l'impact de la guerre du Golfe sur les prix du pétrole et sur le transport aérien de manière générale¹ ;
- l'ouverture du marché du transport aérien à la concurrence dans le cadre de l'Union européenne.

Au début des années 1990, la santé financière de la compagnie nationale Air France était donc désastreuse, entraînant la constitution d'une commission de contrôle au sein de la Haute Assemblée, chargée d'examiner la gestion administrative, financière et technique de l'entreprise nationale Air France et des sociétés de toute nature, comme des compagnies aériennes qu'elle contrôle, que présidait notre collègue Ernest Cartigny et que rapportait notre collègue Serge Vinçon. Cette commission de contrôle avait donné lieu à la publication d'un rapport².

Ce rapport indique notamment que *« au jour du regroupement [avec Air Inter et UTA], la compagnie nationale connaissait une productivité tout à fait insatisfaisante, en termes financiers, en regard de celle de la plupart de ses concurrents et ce, tout particulièrement, du point de vue de la productivité de son personnel (...) En d'autres termes, au moment de la prise de contrôle d'UTA et d'Air Inter, la compagnie nationale était confrontée à un sérieux problème de compétitivité qui laissait peser une menace inquiétante sur son avenir, en raison de l'inéluctable accroissement de la pression concurrentielle à laquelle la libéralisation du transport aérien allait la soumettre »*.

Ce rapport estimait qu'Air France avait des *« goûts hégémoniques »* et une *« nostalgie monopolistique »* concernant le transport aérien français, et rêvait d'une absence de concurrence. La commission de contrôle estimait que le regroupement des trois principales compagnies aériennes nationales n'était pas la meilleure solution : *« voici donc un regroupement dont les motivations sont incertaines. Officiellement, il y est question de préparer l'avenir en tenant compte de la nouvelle donne concurrentielle en Europe et en Amérique*

¹ On rappellera que, suite à la guerre du Golfe, Air France avait été contrainte de prendre des mesures de chômage partiel, présentées alors comme sans précédent dans son histoire.

² Rapport de la commission de contrôle, n° 330, seconde session ordinaire de 1990-1991.

du nord. En réalité, la compagnie a plutôt cherché à bénéficier d'un temps de répit avant de pouvoir affronter la concurrence, ô combien plus redoutable, des grandes compagnies, notamment américaines. Cette logique n'est guère satisfaisante pour l'esprit et laisse craindre de futurs déboires ».

Par ailleurs, « *dans cette ambiance de privatisation généralisée [des compagnies de transport aérien en Europe], dans ce contexte de renforcement du jeu des règles de marché, la nationalisation innomée d'UTA fait figure d'exception, de résurgence saugrenue d'un passé en voie de disparition (...)*

« Si l'exemple ne vient pas forcément de l'étranger, tout conduit à penser que l'ouverture du capital à des capitaux privés est inéluctable et indispensable. Elle est d'ailleurs légale. Une gestion moderne, une autonomie totale des décisions, des capitaux ouverts constituent les voies de la modernité dans lesquelles le groupe pourrait s'engager ».

En novembre 1993, date à laquelle Christian Blanc fut nommé président d'Air France, la compagnie connaissait un grave conflit social. Sur l'ensemble de l'année 1993, le déficit consolidé de la compagnie atteignait 8,4 milliards de francs, et avait accumulé les déficits depuis 1989. Trois années plus tard, le résultat de l'entreprise était proche de l'équilibre, grâce notamment à une diminution sensible de près de 4,5 milliards de francs des frais financiers, rendue possible grâce au désendettement permis par le versement, échelonné sur trois ans, de vingt milliards de francs consenti par l'Etat français – et donc, par les contribuables – à la compagnie aérienne. Des gains de productivité importants ont également permis à la compagnie de se redresser et d'améliorer sa compétitivité.

En l'absence de la recapitalisation massive accordée par l'Etat français et validée par les institutions communautaires avec d'importantes réserves, la société Air France aurait vraisemblablement été contrainte à la faillite. **La survie d'Air France n'a donc été rendue possible en 1994 que grâce aux 20 milliards de francs accordés par l'Etat pour sa recapitalisation, et donc, payés par les contribuables français.**

La pérennité de la société impliquait alors qu'elle réalise d'importants efforts afin d'améliorer sa productivité et de rationaliser sa gestion.

Votre rapporteur pour avis rappelle que le redressement de la compagnie aérienne s'est effectué à offre constante, la Commission européenne interdisant toute autre utilisation de la recapitalisation de la compagnie par l'Etat à d'autres fins que sa restructuration, et notamment, toute expansion de ses activités. La recapitalisation d'Air France n'avait en effet été autorisée par la Commission européenne que dans le cadre d'un accord, fixant un grand nombre de conditions, parmi lesquelles « *la nécessité d'engager le processus de privatisation d'Air France* ».

Les conditions posées par la Commission européenne à la recapitalisation d'Air France :

- l'attribution de la totalité de l'aide à Air France, à l'exclusion de ses filiales ;
- la nécessité d'engager le processus de privatisation d'Air France ;
- la fixation d'objectifs précis en matière de gains de productivité ;
- l'engagement de l'Etat français à adopter un comportement d'actionnaire normal vis-à-vis d'Air France ;
- l'utilisation de l'aide uniquement pour la restructuration et non pour acquérir des participations nouvelles ;
- le gel du nombre d'avions pendant la durée du plan ;
- l'engagement de ne pas accroître l'offre en sièges sur les liaisons intra-communautaires ;
- la mise sous surveillance des tarifs, qui ne doivent pas être inférieurs à ceux des concurrents ;
- l'absence de traitement préférentiel pour Air France en ce qui concerne les droits de trafic ;
- le gel du nombre de lignes exploitées dans l'espace économique européen ;
- la limitation des sièges offerts sur la filiale Air Charter ;
- l'engagement d'opérer toute cession de biens et de services au profit d'Air Charter dans les conditions de marché ;
- l'engagement de cession des hôtels Méridien ;
- la modification, en liaison avec Aéroports de Paris, des règles de distribution du trafic au sein du système aéroportuaire parisien ;
- l'optimisation de l'utilisation des aérogares d'Orly.

e) Une inscription sur la liste des entreprises privatisables en 1993

La loi de privatisation n° 93-923 du 19 juillet 1993 mentionnait la Compagnie nationale Air France parmi les sociétés pour lesquelles « sera transférée du secteur public au secteur privé la propriété des participations majoritaires détenues directement ou indirectement par l'Etat soit dans les entreprises figurant sur la liste annexée à la présente loi, soit dans toute

société dont l'objet principal serait de détenir directement ou indirectement une participation dans une entreprise figurant sur cette liste».

Ainsi, la compagnie nationale Air France se trouvait-elle, dès 1993, sur la liste des entreprises publiques «privatisables». Pour autant, sa santé financière excluait alors l'ouverture de son capital dans de bonnes conditions pour elle comme pour l'Etat.

2. Une modernisation importante de l'entreprise

a) L'ouverture du capital en 1999

Le gouvernement de Lionel Jospin s'est engagé, au début de l'année 1999, dans une opération d'ouverture du capital d'Air France, au terme de laquelle l'Etat n'a conservé que 54 % du capital de la société¹, selon les conditions posées par l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier autorisant l'Etat à mettre en oeuvre un accord d'échange salaires-actions pour les pilotes de la compagnie et à porter de 10 % à 15 % la part du capital réservée aux salariés lors de la mise sur le marché des titres.

b) Le rachat de plusieurs compagnies régionales françaises en 2000

Air France a racheté au cours de l'année 2000 plusieurs compagnies régionales françaises de transport aérien, soit Proteus Airlines, Flandre Air, Regional Airlines et Brit Air, les trois premières compagnies ayant été fusionnées en avril 2001 sous le nom de Regional – CAE (compagnie aérienne européenne).

Ces rachats ont consolidé les accords de franchise qu'Air France avait conclus en 1997-1998 avec ces compagnies, et se sont accompagnés du renforcement de plusieurs plate-formes régionales (pour l'essentiel, Lyon, Clermont-Ferrand, Bordeaux et Marseille), qui permettent à la compagnie d'accroître le nombre de correspondances possibles entre les vols des compagnies du groupe Air France, afin de drainer une clientèle régionale supplémentaire vers les vols qu'elle effectue, améliorant ainsi leur rentabilité.

c) La constitution de l'alliance mondiale « Skyteam »

Air France a constitué, avec quelques années de retard sur ses principaux concurrents européens, une alliance aérienne globale baptisée

¹ *La part du capital de 54 % détenue par l'Etat résulte de l'ouverture du capital, mais également de la dilution du capital (création d'actions nouvelles liée à l'exercice de bons de souscription d'actions et à la conversion d'obligations remboursables en action) et de la distribution d'actions gratuites aux salariés.*

« Skyteam » avec pour partenaire majeur, la compagnie américaine Delta Air Lines.

L'alliance a été créée par un accord exclusif signé le 22 juin 2000 par Air France, Delta Air Lines, Aeromexico et Korean Air. Deux nouveaux membres, la compagnie tchèque CSA et Alitalia, ont ensuite intégré cette alliance. L'alliance Skyteam a obtenu le 18 janvier 2002 du département américain des transports l'approbation de sa demande d'immunité antitrust, ce qui permet aux compagnies membres d'approfondir leurs accords de coopération commerciale, et de mettre en œuvre une collaboration plus étroite sur leurs réseaux transatlantiques.

L'alliance Skyteam permet à Air France d'étendre son réseau et ses possibilités de commercialisation sans qu'il lui soit nécessaire de mettre en œuvre des moyens supplémentaires. Ainsi, la coopération avec la compagnie américaine Delta Air Lines permet à Air France de desservir plus d'une centaine de lignes au départ de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, en plus des villes desservies en propre par la compagnie.

L'alliance Skyteam représente un trafic de 204 millions de passagers transportés annuellement, une flotte de près de 1.200 avions et environ 170.000 salariés. Avec environ 7.000 vols quotidiens, l'alliance Skyteam dessert plus de 500 destinations dans plus d'une centaine de pays.

L'alliance Skyteam pourrait se développer à l'avenir, notamment avec l'intégration de la compagnie néerlandaise KLM et des compagnies américaines Northwest et Continental, qui fait l'objet de discussions depuis l'été 2002.

Les alliances visent à conquérir des parts de marchés au détriment des autres alliances et des compagnies non intégrées dans une alliance. Elles permettent d'accroître considérablement l'offre de transport aérien et de réaliser des économies d'échelle en terme de coût d'exploitation. Les modes de coopération les plus utilisés dans le cadre des alliances sont ceux du partage de code et de la fusion des programmes de fidélité.

d) La bonne résistance de la compagnie à la crise mondiale du transport aérien

Les attentats du 11 septembre 2001 ont fortement accentué la diminution du trafic aérien enregistrée au cours du premier semestre de l'année 2001, compte tenu de la dégradation de la situation économique mondiale. Cette diminution du trafic a fortement pesé sur les recettes des compagnies aériennes, qui ont été par ailleurs confrontées à une croissance de la fiscalité destinée à financer les mesures de sûreté, ainsi qu'à une hausse des tarifs des redevances, directement liée à la diminution du trafic. Les

compagnies les plus fragiles financièrement, comme Swissair ou Sabena en Europe, n'ont pas résisté à cette situation.

En dépit d'aides massives de leur gouvernement, les compagnies aériennes américaines ont subi la plus importante crise financière de leur histoire, obligeant plusieurs d'entre elles (dont US Airways et United Airlines) à se placer sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites.

Dans ce contexte de crise mondiale du secteur du transport aérien, Air France a mieux résisté à la crise que la plupart de ses concurrents. Cette bonne performance relative a essentiellement été obtenue grâce à la qualité de son « hub » à Roissy, à la structure de son réseau, moins dépendant de l'évolution du marché entre l'Europe et l'Amérique du nord que British Airways, par exemple, ainsi qu'aux gains de part de marché obtenus sur les liaisons avec l'Afrique et l'Asie, et enfin, aux économies rendues possibles par le développement de son alliance stratégique « Skyteam » et par la modernisation de sa flotte.

Au cours de l'exercice 2001-2002, la compagnie Air France a réalisé, avec un résultat net de 153 millions d'euros, le seul résultat bénéficiaire en Europe et le troisième mondial parmi les compagnies aériennes, sans tenir compte des compagnies *low cost*. Par ailleurs, ses principaux ratios financiers montrent une situation financière saine et un endettement maîtrisé.

Les tableaux suivants permettent de comparer la situation d'Air France et celle des principales compagnies aériennes européennes et mondiales au cours de l'exercice 2001-2002.

La situation des principales compagnies aériennes européennes

2001-2002 Exercice En millions d'euros	Groupe Air France 01/04/01 31/03/02 Rapport annuel de la compagnie	Groupe British Airways 01/04/01 31/03/02 Rapport annuel de la compagnie	Groupe KLM 01/04/01 31/03/02 Rapport annuel de la compagnie	Groupe Lufthansa 01/04/01 31/03/02 Rapport annuel de la compagnie
Chiffre d'affaires	12.258	13.618	6.532	16.690
Résultat d'exploitation	235	- 180	- 94	- 316
Résultat net	153	- 232	- 156	- 633
Marge d'exploitation	1,9 %	- 1,3 %	- 1,4 %	- 1,9 %
Marge nette	1,2 %	- 1,7 %	- 2,4 %	- 3,8 %
Masse salariale	3.738	3.223	1.747	4.481
Masse salariale/CA	30 %	24 %	27 %	27 %

Source : Direction générale de l'aviation civile

La situation des principales compagnies aériennes américaines

2001-2002 Exercice En millions d'euros	Groupe American * 01/01/01 31/12/01 Rapport annuel	Groupe United 01/01/01 31/12/01 Rapport annuel	Groupe Delta 01/01/01 31/12/01 Communiqué de la compagnie	Groupe Continental 01/01/01 31/12/01 Rapport annuel	Groupe Northwest 01/02/01 31/12/01 Rapport annuel
Chiffre d'affaires	21.182	18.026	15.503	10.018	11.064
Résultat d'exploitation	- 2.759	- 4.212	- 1.248	161	- 969
Résultat net	- 1.968	- 2.396	- 1.147	- 106	- 472
Marge d'exploitation	- 13,3 %	- 23,4 %	- 8,1 %	1,6 %	- 8,8 %
Marge nette	- 9,3 %	- 13,3 %	- 7,4 %	- 1,1 %	- 4,3 %
Masse salariale	8.972	7.908	6.840	3.374	4.427
Masse salariale/CA	42 %	44 %	44 %	34 %	40 %

* American + American eagle

Source : Direction générale de l'aviation civile

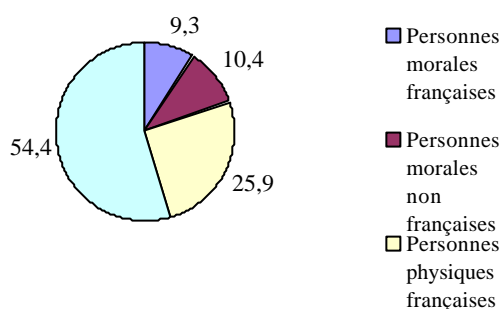
3. Une situation actuelle incertaine

a) L'évolution des titres Air France

Le graphique suivant, tiré du site internet d'Air France, montre l'évolution du cours de l'action Air France et des volumes de titre échangés au cours des deux dernières années.

D'après les informations recueillies auprès de la société Air France, aucun actionnaire ou groupe d'actionnaires autres que l'Etat ne détenait, au 31 mars 2002, directement ou indirectement, isolément ou conjointement ou de concert, plus de 5 % du capital ou des droits de vote. On notera que les actions détenues par les salariés sont logées à 93 % dans des fonds communs de placement d'entreprise.

Ventilation de l'actionnariat d'Air France



b) Le contexte général du transport aérien

Le transport aérien connaît un développement à long terme très soutenu, et supérieur à celui de tous les autres modes de transport, avec un taux de croissance annuel supérieur à 6 %, en moyenne, au cours des vingt dernières années. Le trafic dans les aéroports des 15 pays membres de l'Union européenne a quintuplé depuis 1970. Depuis 1990, l'Europe et l'Asie constituent les principales zones de croissance du transport aérien, avec un doublement du trafic au cours de la décennie 1990-2000. L'Amérique du nord a connu une croissance nettement inférieure de son trafic aérien sur la même période, avec une progression d'environ 50 %.

Cependant, la santé financière et la croissance du transport aérien sont très dépendantes des variations de la croissance mondiale (on observe en effet une corrélation très forte entre le rythme de la croissance mondiale et celui de la croissance du transport aérien), ainsi qu'à celles du prix du pétrole. Le transport aérien est également devenu particulièrement sensible à la situation géopolitique internationale. Jusqu'aux attentats du 11 septembre 2001, la seule véritable « récession » qu'avait connue le secteur du transport aérien était celle de 1991, lors de la guerre du Golfe. D'après les données de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), le trafic passager avait, au cours de cette année, diminué de 2,7 %, et le trafic cargo, de 2 %. Par ailleurs, le taux de remplissage des appareils était passé de 68 % en 1990 à 66 % en 1991. Les

compagnies aériennes internationales avaient, d'après l'*International Air Transport Association* (IATA), perdu 600 millions de dollars au cours de l'année 1991, et n'avaient renoué avec les profits qu'au cours de l'année 1994.

Il convient de souligner qu'en dépit d'une croissance importante, la rentabilité du secteur du transport aérien reste fragile, compte tenu de la faiblesse des marges réalisées par les compagnies, généralement de 1 % à 3 %. Le secteur du transport aérien se caractérise, à l'instar de l'ensemble des prestations de service, par une main d'oeuvre très importante, mais aussi par des coûts fixes très élevés, compte tenu notamment du coût des avions. L'IATA soulignait dans un récent rapport qu'en 23 ans, les compagnies américaines n'avaient réalisé que 6 milliards de dollars de profit, soit une moyenne annuelle d'environ 260 millions d'euros¹.

B. LA PRIVATISATION D'AIR FRANCE RÉPOND AUX BESOINS DE L'ENTREPRISE ET DE L'ÉTAT

1. La privatisation d'Air France, élément du programme de privatisations du gouvernement

Dès l'été 2002, le gouvernement dirigé par M. Jean-Pierre Raffarin a annoncé un important programme de privatisation, en établissant une liste de treize sociétés, dont certaines sont déjà cotées, susceptibles d'être cédées partiellement ou en totalité d'ici à 2004. Il s'agit d'EDF, de GDF, de France Télécom, d'Areva, de Renault, d'ASF, d'Air France, de Thalès, d'EADS, de Thomson, de Dassault Systèmes, et de Bull. D'autres entreprises publiques non cotées pourraient également être mises sur le marché : la Snecma, la société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) ainsi qu'Aéroports de Paris (ADP).

Quatre opérations ont été réalisées au cours de l'année 2002, permettant à l'Etat d'encaisser 6 milliards d'euros : la vente du solde de 11 % du Crédit Lyonnais à BNP Paribas, la mise sur le marché des Autoroutes du sud de la France, la vente de 10 % de Renault et de 13,6 % de Thomson (anciennement Thomson Multimédia).

¹ Cité dans « *Transport aérien – Les nouveaux défis* », sous la direction de Michel Combes, Jean-Marc Montserrat et Loïc Tribot La Spière, éditions Publisud, mai 2002.

2. La privatisation d'Air France, condition d'une adaptation de la compagnie à la restructuration du marché du transport aérien

a) Une demande ancienne de votre commission des finances

Votre commission des finances n'a, concernant la question du maintien dans le secteur public ou du passage dans le secteur privé de la compagnie Air France, pas modifié le point de vue qu'elle exprimait lors de la discussion de l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, relatif à l'ouverture du capital et à l'actionnariat salarié de la compagnie nationale Air France.

Dans son commentaire de première lecture, le rapporteur général de l'époque, Alain Lambert, estimait que *« sans même qu'il soit nécessaire de débattre à ce stade de la pertinence de l'objectif posé ni même des chances de l'atteindre, il faut souligner combien il est choquant que l'actionnaire majoritaire se dispense d'accompagner financièrement le développement de son entreprise. Il est manifeste qu'en agissant ainsi l'Etat ne remplit pas ses devoirs d'actionnaire. C'est d'ailleurs cette impuissance qu'il reconnaît lorsqu'il envisage d'ouvrir partiellement le capital d'Air France (...) Seule, donc, une privatisation est de nature à apporter une solution satisfaisante aux difficultés financières suscitées pour la compagnie et l'Etat par le maintien d'Air France dans le secteur public (...) Mais la privatisation ne doit pas être comprise comme une opération seulement financière. Elle représente aussi une solution aux problèmes de gestion d'Air France.*

« L'appartenance de la compagnie au secteur public limite en temps ordinaires l'autonomie de gestion de l'entreprise. Les tutelles qui pèsent sur elle ralentissent les décisions ou même entravent les mesures d'adaptation qui se révéleraient nécessaires. Les choix industriels peuvent être biaisés et le dialogue social est vicié dès lors que les ministres apparaissent comme des recours d'autant mieux mobilisables que pèsent sur eux des contraintes de toutes sortes.

« Que dans ces conditions nul ne s'empresse d'apporter un soutien financier substantiel à la compagnie ne doit pas étonner.

« On trouve un pendant à cette timidité dans les réticences des alliés potentiels d'Air France à conclure avec l'entreprise des accords stratégiques ».

Le rapport de la commission de contrôle chargée d'examiner la gestion administrative, financière et technique de l'entreprise nationale Air France et des sociétés de toute nature, comme des compagnies aériennes qu'elle contrôle, présidée par notre collègue Ernest Cartigny et dont le

rapporteur était notre collègue Serge Vinçon, publié en 1991, indiquait que « *l'ouverture aux capitaux privés paraît inéluctable. Tout y conduit. Tout le permet. Une opération de ce type, comportant une augmentation de capital répartie entre l'Etat et les investisseurs privés, a été préparée en 1987 avant que le krach boursier ne la stoppe et que le gouvernement suivant ne l'enterre. Une occasion exceptionnelle, ce jour-là, a été perdue. Il faudra toutefois attendre quelque temps encore pour qu'une autre se présente. (...)* »

« *La compagnie, dans un marché hautement concurrentiel, tant à l'extérieur qu'en métropole, est aussi en compétition avec les autres sociétés nationales d'envergure mondiale, qui, elles aussi, attendent de l'Etat qu'il joue son rôle d'actionnaire.* »

« ***Paradoxalement, les difficultés des sociétés sont souvent un atout pour bénéficier de fonds publics, et tel un pompier pyromane, l'Etat comble le retard qu'il a laissé se creuser. Est-ce une bonne méthode de traiter au coup par coup les besoins de financement du secteur public ? Air France, dans cette situation, par son marché, par son image, paraît au moins aussi bien placée que d'autres sociétés à l'ouverture aux capitaux privés (...).*** »

« *L'évolution des investissements et les limites auxquelles se heurtent les autres moyens de financement (autofinancement réduit par la crise, capacité d'emprunt obérée, cessions d'actifs limitées) imposerait de nouvelles augmentations de fonds propres que le secteur privé, dans certaines conditions, peut assurer ».* »

Le rapport de la commission de contrôle estimait cependant que la situation financière de la compagnie n'était pas favorable à une ouverture de son capital, compte tenu notamment de la faiblesse des dividendes distribués, et de l'absence de résultats et de perspectives positifs.

b) Les raisons d'une privatisation d'Air France aujourd'hui

L'exposé des motifs du présent projet de loi dispose que « *pour permettre à la compagnie de consolider ses alliances et de nouer des partenariats, notamment avec d'autres transporteurs européens, et d'accélérer la modernisation de sa flotte en lui facilitant l'accès aux ressources offertes par les marchés financiers, l'Etat doit lui donner de nouveaux espaces de liberté ».* »

La première raison de la privatisation d'Air France est sans doute l'absence de raison pour maintenir la compagnie dans la sphère publique. En effet, il n'existe pas de monopole naturel dans le secteur du transport aérien, qui est devenu fortement concurrentiel, ainsi que le montre notamment le développement des compagnies *low cost* au sein de l'Union européenne. Par ailleurs, l'Etat actionnaire n'a pas toujours – c'est un euphémisme – démontré

ses qualités de gestionnaire, y compris s'agissant des décisions d'investissement relatives à Air France.

Le transfert de la majorité du capital de la société Air France du secteur public au secteur privé permettra à celle-ci d'avoir un meilleur accès aux marchés financiers, et une plus grande réactivité pour prendre ses décisions, notamment en matière d'investissements et de recours à des financements extérieurs.

La principale justification de la privatisation d'Air France réside cependant dans l'évolution actuelle du secteur du transport aérien en Europe. Plusieurs alliances mondiales se sont développées entre les compagnies aériennes au cours des dernières années, parmi lesquelles l'alliance Skyteam, dont Air France est l'une des principales compagnies membre. **Au terme de la crise que traverse actuellement le transport aérien, et compte tenu des évolutions de la jurisprudence communautaire relative aux accords bilatéraux qui octroient les droits de trafic, une consolidation du secteur du transport aérien en Europe paraît inévitable. Afin de participer à cette consolidation et de confirmer sa position dominante, Air France devra être en mesure de prendre des participations capitalistiques dans d'autres compagnies européennes.** Or, la détention de la majorité du capital d'Air France par l'Etat est susceptible de décourager nombre de compagnies aériennes de s'engager dans une alliance capitalistique avec la compagnie française. Ainsi, les discussions menées par la compagnie Air France avec KLM et Alitalia, au cours desquelles ont été évoquées des prises de participation capitalistiques importantes de la compagnie française, ont échoué, les compagnies estimant qu'il était impossible de nouer des alliances capitalistiques avec Air France tant que la société serait détenue majoritairement par l'Etat. Par ailleurs, dès lors qu'Air France ne serait pas en mesure de procéder à des échanges d'actions, mais ne pourrait que racheter des titres d'une compagnie étrangère, ce qui accroîtrait considérablement son endettement. On rappellera cependant qu'un échange de participations a été conclu entre Air France et Alitalia, portant sur 2% du capital respectif des deux compagnies.

MM. Michel Combes et Loïc Tribot La Spière écrivent ainsi dans la conclusion de leur ouvrage « Transport aérien – les nouveaux défis »¹ qu'« (...) en Europe, on peut pronostiquer à très brèves échéances la marginalisation d'un certain nombre de petites et moyennes compagnies qui s'obstinent à vouloir maintenir, développer des réseaux internationaux surdimensionnés et qui ne concentrent pas leurs efforts à développer de véritables stratégies alternatives (Alitalia, KLM, LOT). Une bonne partie d'entre elles devraient disparaître, sous la pression conjuguée des compagnies

¹ *Transport aérien - Les nouveaux défis*, sous la direction de Michel Combes, Jean-Marc Montserrat et Loïc Tribot La Spière, éditions Publisud, mai 2002.

leaders, en l'occurrence celles qui disposent de plates formes aéroportuaires (hubs) et des compagnies développant de véritables alternatives, notamment le low cost ».

La bonne situation globale de la société Air France, exposée plus haut, permet d'envisager une opération de privatisation dans de bonnes conditions pour préparer le développement de la compagnie.

II. LES DISPOSITIONS RELATIVES A LA PRÉSERVATION DE LA NATIONALITÉ DES SOCIÉTÉS COTÉES DE TRANSPORT AÉRIEN

A. UN OBJÉCTIF GÉNÉRAL : LA PRÉSERVATION DE LA NATIONALITÉ DES SOCIÉTÉS PRIVATISÉES

Les dispositions visant à préserver la nationalité des entreprises privées ne sont ni nouvelles, ni spécifiques au secteur du transport aérien. Ainsi, l'article 10 de la loi n° 86-912 relative aux modalités d'application des privatisations édictées par la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social prévoyait que *« quel que soit le mode de cession, le montant total des titres cédés directement ou indirectement par l'Etat à des personnes physiques ou morales étrangères ou sous contrôle étranger, au sens de l'article 355-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée, ne pourra excéder 20 % du capital de l'entreprise. Cette limite peut être abaissée par arrêté du ministre chargé de l'économie, lorsque la protection des intérêts nationaux l'exige.*

« Un arrêté du ministre chargé de l'économie, pris avant la saisine de la commission des privatisations et publié au Journal Officiel de la République française, détermine, pour chacune des entreprises (...), si la protection des intérêts nationaux exige ou non qu'une action soit transformée en un action spécifique assortie des droits définis au présent article. Dans l'affirmative, ledit arrêté prononce cette transformation.

« L'institution de cette action spécifique produit ses effets de plein droit. Les statuts de la société sont mis en conformité avant le début des opérations (...).

« L'action spécifique permet au ministre chargé de l'économie d'agréer les participations excédant 10 % du capital détenues par une personne ou par plusieurs personnes agissant en concert.

« L'action spécifique peut, à tout moment, être définitivement transformée en action ordinaire par arrêté du ministre chargé de l'économie. Elle l'est de plein droit au terme d'un délai de cinq ans. (...)

« En cas de violation des dispositions du premier alinéa et lorsque les prises de participations ont été effectuées en méconnaissance des dispositions du quatrième et sixième alinéas du présent article, le ou les détenteurs des participations acquises irrégulièrement ne peuvent pas exercer leur droit de vote et doivent céder les titres correspondants dans un

délai de trois mois. Le ministre en informe le président de l'entreprise qui en fait part à la prochaine assemblée générale des actionnaires. Passé le délai de trois mois mentionné ci-dessus, il est procédé à la vente forcée des titres dans les conditions fixées par décret ».

Des dispositifs visant à maintenir la nationalité des sociétés privatisées ont donc été mis en place pour des entreprises appartenant à tous les secteurs d'activités. Leur justification est cependant d'autant plus forte lorsqu'il s'agit de secteurs particulièrement sensibles ou symboliques de l'indépendance nationale (industrie d'armement, dimension culturelle).

B. DES EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES À LA NATIONALITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES

1. Les conditions relatives à la délivrance et au maintien des licences d'exploitation de transporteur aérien

L'activité de transport aérien est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, et conformément aux dispositions des règlements communautaires. En cas de défaut de licence, le ministre chargé de l'aviation civile peut, après consultation de la commission administrative de l'aviation civile, prononcer une amende à l'encontre du fautif. Les licences d'exploitation autorisent les compagnies aériennes à exercer une activité de transport aérien public de passagers, de courrier et de fret. Elles sont généralement réexaminées tous les cinq ans et peuvent à tout moment être suspendues, retirées ou remplacées par une licence temporaire. On notera que les licences d'exploitations ne confèrent en soi aucun droit d'accès à des liaisons ou marchés spécifiques.

Le 2 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens, prévoit, au sujet des licences d'exploitation, que *« sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants d'Etats membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces Etats ou ces ressortissants »*. Le 5 du même article prévoit que *« sur demande, un transporteur aérien doit pouvoir prouver, à tout moment, à l'Etat membre responsable de la licence d'exploitation qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent article, et arrête, le cas échéant, une décision »*. Le 3 de l'article 11 prévoit enfin que *« les Etats membres décident, à l'égard des transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence d'exploitation, s'il y*

a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément, en cas de modification d'un ou plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise, et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle. Les transporteurs aériens en cause peuvent alors poursuivre leurs activités, à moins que l'autorité qui délivre les licences d'exploitation ne décide, en motivant sa décision, que la sécurité est compromise ».

2. Les conditions relatives au maintien des droits de trafic

Dans le cadre fixé par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, les Etats nationaux ont multiplié les accords bilatéraux concernant les services aériens (ASA), qui réglementent les conditions du marché applicables à la fourniture de services aériens par les transporteurs. Les pays de l'Union européenne ont conclu un très grand nombre d'ASA avec des pays tiers, soit de 60 à 70 par Etat membre en moyenne, selon la Commission européenne.

Ces accords présentent généralement en annexe des dispositions détaillées relatives aux liaisons à exploiter, à la capacité et aux fréquences offertes, ainsi qu'aux droits de trafic susceptibles d'être exercés, comme les droits dits de « cinquième liberté », qui permettent aux compagnies aériennes d'étendre leurs liaisons au-delà des destinations situées dans les deux parties à l'accord, vers des destinations d'autres pays (un accord entre les pays A et B peut ainsi permettre à une compagnie aérienne du pays A de transporter des passagers entre deux pays B et C, avec l'accord du pays C). Ces accords comprennent souvent des déclarations communes d'intention confidentielles consacrés aux arrangements commerciaux entre les compagnies et à d'autres aspects financiers, qui sont modifiées régulièrement pour tenir compte de l'évolution du marché.

Le contenu des ASA est variable : si certains autorisent la concurrence entre un grand nombre de transporteurs des deux pays, d'autres éliminent pour ainsi dire la concurrence entre les opérateurs.

Les accords de « ciel ouvert » négociés par les Etats-Unis accordent des droits de trafic aux compagnies aériennes des deux parties ayant signé l'accord, mais suppriment les restrictions quantitatives appliquées à la fréquence des vols, à la capacité offerte et au nombre de transporteurs aériens autorisés.

La commission européenne considère que *« le réseau des ASA bilatéraux est dans l'ensemble très complexe et très restrictif par rapport aux règles commerciales internationales qui régissent d'autres secteurs de service, tels que le transport maritime, les télécommunications ou les banques ».*

Ainsi que l'indiquent MM. Michel Combes et Loïc Tribot la Spière dans la conclusion de l'ouvrage « Transport aérien – les nouveaux défis »¹, « le transport aérien a longtemps été assimilé à une activité de nature régaliennne, on parlait d'ailleurs à juste titre de pavillon. Cette situation a contribué à disqualifier toute tentative de rapprochement. Les comportements récents, que ce soient ceux de la Confédération Helvétique ou du gouvernement belge, pour ne citer que ceux-ci, furent, en ce sens, relativement éloquents. Ils traduisent bien cette fierté que ressentent encore les Etats à disposer d'une compagnie nationale. Par ailleurs, à ces freins que l'on pourrait qualifier à certains égards de « sentimentaux », il convient d'adjoindre des obstacles d'ordre réglementaire : en l'occurrence, l'épineuse question des droits de trafics, de ce subtil verrou qui ne garantit pas en cas d'acquisition d'un opérateur, la reprise des droits de trafic qui lui sont attachés. Ce pouvoir discrétionnaire offre de fait aux Etats les clefs de tout rapprochement possible. Si l'on souhaite à terme favoriser ou en tous les cas ne pas empêcher les fusions, il conviendra de revoir non seulement les règles de nationalité des droits de trafic mais aussi celles concernant la récupération des créneaux horaires (slots). Malgré ceci, constatons que, sous la pression d'un certain nombre de facteurs (ouverture du ciel européen à la concurrence, développement d'un actionnariat privé...), des évolutions ont eu lieu ».

Les conditions de concurrence dans le secteur du transport aérien sont très particulières et imparfaites, compte tenu de la nature économique de cette activité, mais surtout, des contraintes réglementaires relatives à la nationalité des compagnies aériennes qui résultent des accords bilatéraux accordant les droits de trafic. Les industries du secteur du transport aérien sont assez fortement concentrées, qu'il s'agisse des aéroports, de la maintenance des appareils, et, de manière large, de la prestation de services en escale. Les compagnies aériennes n'ont cependant pas engagé ce mouvement de concentration, le système des droits de trafic faisant obstacle à leur rapprochement.

L'autorisation d'exercer l'activité de transport aérien demeure soumise à l'octroi de droits de trafic, qui relèvent à ce jour de prérogatives étatiques. Cette situation crée un rapport particulier entre les compagnies aériennes et les Etats.

3. Les conséquences des arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 5 novembre 2002

L'harmonisation du transport aérien dans le cadre de l'Union européenne est engagée depuis 1987. Trois séries de mesures importantes ont accru la libéralisation du transport aérien au sein de l'Union européenne :

¹ *Transport aérien - Les nouveaux défis*, sous la direction de Michel Combes, Jean-Marc Montserrat et Loïc Tribot La Spière, éditions Publisud, mai 2002.

- le principe de liberté des tarifs a été reconnu à compter du 1^{er} janvier 1993 par le règlement européen n° 2049/92, limitant l'intervention des Etats membres à l'édition de clauses de sauvegarde pour tenir compte des obligations de service public et des impératifs d'aménagement du territoire ;

- le principe de libre accès des entreprises communautaires aux liaisons intra-communautaires (règlement européen n° 2048/92) permet, depuis le 1^{er} avril 1997, un libre accès aux liaisons intérieures à chaque Etat ;

- des licences communautaires délivrées par les Etats membres sur la base de critère commun ont été instaurées en 1992 (règlement européen n° 2470/92 du 23 juillet 1992).

L'harmonisation des conditions de développement du transport aérien dans l'espace communautaire se poursuit aujourd'hui, avec, notamment, le projet de ciel unique européen.

L'harmonisation des conditions de concurrence s'est cependant heurtée jusqu'ici aux conditions relatives à la nationalité des compagnies aériennes posées par les accords bilatéraux définissant les droits de trafic.

Un arrêt de la Cour de justice des communautés européennes, saisie par la Commission européenne, rendu le 5 novembre 2002, remet en cause la compétence des Etats pour conclure des accords bilatéraux définissant les droits de trafic des compagnies. A terme, cet arrêt pourrait redéfinir les conditions d'exercice des liaisons extra-communautaires par les compagnies aériennes européennes, en remplaçant les clauses de nationalité figurant dans les accords bilatéraux par des clauses d'appartenance et de contrôle effectif par des intérêts communautaires, dans le cadre d'accords négociés par l'Union européenne avec les pays tiers.

L'interprétation des arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 5 novembre 2002 par la commission européenne

Dans une communication concernant les conséquences des arrêts du 5 novembre 2002 pour la politique européenne en matière de transport aérien, la Commission européenne souligne que : *« dans la mesure où les initiatives communautaires portent aujourd'hui sur la plupart des aspects du transport aérien, depuis la sûreté et la sécurité jusqu'à la protection des passagers, il est apparu de plus en plus inadéquat que les relations internationales soient gérées individuellement par les Etats membres (...). Au cours des quinze dernières années, l'Union a mis en oeuvre un vaste programme de libéralisation et d'intégration des marchés dans le domaine du transport aérien. La Communauté a fusionné plusieurs marchés en un seul marché « intérieur » du transport aérien. Au niveau mondial, ce marché est par sa taille le deuxième derrière celui des Etats-Unis et sa création a montré comment on peut surmonter les entraves traditionnelles au commerce dans le secteur des services de transport aérien. Elle a aussi montré les avantages qui en découlent pour les entreprises et les consommateurs. Dix ans ont passé depuis l'adoption des mesures de libéralisation du transport aérien réunies sous l'appellation de « Troisième paquet », qui appliquent au secteur aéronautique les principes du programme relatif au marché unique.*

Le « Troisième paquet » a permis d'en finir avec des dispositions qui ont, pendant des décennies, limité l'accès aux marchés du transport aérien en Europe, empêché les investissements transfrontaliers des compagnies aériennes européennes et régi en détail le fonctionnement du marché lui-même. En vertu du « Troisième paquet », toutes les compagnies aériennes établies dans la Communauté, quel que soit l'Etat membre dans lequel se trouvait leur siège, sont devenues des « transporteurs aériens communautaires » jouissant de droits d'accès identiques pour l'ensemble du marché intérieur et soumis à des responsabilités identiques aux yeux de la loi. Ce « Troisième paquet » a permis aux compagnies aériennes existantes de pénétrer des marchés autrefois fermés et à de nouvelles compagnies de s'établir sur le fondement de règles et de principes communs. Bref, il est devenu possible de fournir des services aériens qui répondent aux vœux et aux besoins des passagers plutôt qu'aux règles protectionnistes et aux demandes des gouvernements¹. Seuls les vols internationaux au départ et à destination de l'UE ont continué d'être soumis à des accords bilatéraux classiques dans le domaine des transports aériens. (...) les transporteurs communautaires exercent leurs activités non seulement sur la base de droits d'accès au marché identiques, mais aussi, d'une manière plus générale, sur la base de normes communes. (...)

« Les événements du 11 septembre 2001 ont causé des problèmes considérables dans ce secteur et déprimé le marché du transport aérien d'une manière générale, mais il semble que les compagnies aériennes européennes soient en phase de redressement, et les grandes tendances restent valables aujourd'hui. (...) Malgré ces changements et ces tendances, le marché intérieur du transport aérien se distingue également par ce qui ne s'y est pas produit. Contre toute attente et contrairement à ce qui s'est passé dans beaucoup d'autres secteurs d'activités de services comme les télécommunications, les assurances ou la banque, le classement des principales entreprises a très peu changé. La plupart des grandes compagnies aériennes de la Communauté restent avant tout des compagnies nationales et se sont en général développées en renforçant leur position sur leur marché, plutôt qu'en cherchant de nouvelles possibilités d'investissement dans d'autres Etats membres ou à croître par des fusions et des acquisitions.

« Le marché communautaire du transport aérien est un marché dynamique et innovant, mais tant qu'il restera fragmenté selon les frontières nationales pour l'extérieur, les compagnies les plus prospères auront des difficultés à donner la pleine mesure de leurs capacités et les consommateurs ne profiteront pas des avantages découlant d'une concurrence accrue. (...)

« Le nombre d'alliances internationales et d'autres formes d'accords de coopération concernant des transporteurs aériens communautaires et des transporteurs de pays tiers s'est considérablement accru au cours des dernières années et va s'accroître encore davantage à la suite des arrêts que vient de rendre la Cour. Une mise en oeuvre effective et efficace des règles de concurrence communautaires constitue dès lors une partie essentielle d'une politique internationale coordonnée dans le domaine des transports aériens.

¹ On notera que le droit communautaire en matière de transport aérien s'applique à la Norvège et à l'Islande, en tant que pays membres de l'espace économique européen (EEE), ainsi que la Suisse, compte tenu d'un accord conclu sur ce point avec l'Union européenne, à l'exception du cabotage dans les Etats membres individuels et à l'intérieur de la Suisse elle-même. Par ailleurs, les négociations entre la Communauté et les futurs Etats membres sur leur incorporation totale dans le marché intérieur européen sont quasiment terminées. Un nouvel accord créant un espace aérien européen commun offrira la possibilité à tous les pays candidats de s'intégrer au marché intérieur de l'aviation, qui offre des avantages particuliers aux pays dont l'adhésion n'est pas encore imminente.

Les règles de concurrence communautaires s'appliquent, certes, entièrement au secteur des transports, mais le régime actuel ne fournit une sécurité juridique suffisante ni à l'industrie ni aux Etats membres, car la Commission ne jouit pas, dans le domaine du trafic international à destination et en provenance de l'UE, des mêmes pouvoirs en matière de respect de la concurrence que ceux dont elle jouit pour les transports aériens intracommunautaires.

« Dans les circonstances décrites ci-dessus, l'aviation internationale a continué de se développer essentiellement dans le cadre d'ASA bilatéraux. Mais la nature du système et la manière individuelle dont il a été appliqué par les Etats membres créent des conflits avec le système unifié de réglementation qui a été élaboré dans la Communauté. De plus en plus préoccupée par ces conflits, la Commission a ouvert une procédure judiciaire contre huit Etats membres qui ont signé des accords bilatéraux avec les Etats-Unis. Sept de ces derniers (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Autriche, Finlande, Suède) ont signé des accords de type « ciel ouvert » au sens précité. Un d'entre eux (le Royaume Uni) a signé un accord bilatéral plus restrictif.

« Le 5 novembre 2002, la Cour européenne de justice a prononcé un arrêt à l'encontre de huit Etats membres

« (...) Dans les domaines dans lesquels ils ont reconnu qu'il était utile d'adopter des règles communautaires communes, les Etats membres doivent en tirer toutes les conséquences et passer par les institutions communautaires lorsqu'ils examinent de telles questions avec des pays étrangers.

« La Cour a estimé que les huit accords en question contiennent des éléments qui privent les transporteurs aériens de la Communauté des droits que leur confère le traité, les clauses de nationalité figurant dans les accords étant clairement une violation du droit d'établissement établi par l'article 43. Dès lors, même si la Cour n'aurait pas pu invalider les accords en droit international, ils constituent une violation du droit communautaire de la part des Etats membres au détriment des bénéficiaires du droit d'établissement.

« Comme la plupart des ASA traditionnels, les accords litigieux comportent des clauses strictes concernant la propriété et le contrôle qui garantissent que seules les compagnies aériennes appartenant à des ressortissants des deux parties à l'accord ou contrôlées par ces derniers peuvent bénéficier des droits de trafic accordés. Cela signifie que les transporteurs communautaires dont le capital est détenu majoritairement par des intérêts extérieurs à leur Etat membre d'origine sont empêchés d'effectuer des liaisons internationales à destination et au départ de ce pays. En outre, les transporteurs communautaires qui sont basés dans un Etat membre, mais qui ont un établissement dans un autre, ne peuvent faire usage des droits que leur confère le traité pour assurer des vols internationaux au départ des deux Etats membres. Ces clauses empêchent donc toute fusion ou acquisition concernant des transporteurs communautaires qui exploitent des réseaux internationaux. Ils font également obstacle au développement d'entreprises communautaires de transport aérien à plusieurs plates-formes (« hub »), semblables à celles exploitées par les transporteurs américains.

« Au regard du droit communautaire, une telle discrimination doit à présent être considérée comme illégale, et tous les transporteurs communautaires, pour autant qu'ils soient établis dans un Etat membre, doivent avoir la possibilité d'assurer des liaisons internationales à partir de cet Etat membre, quel que soit leur lieu principal d'activité dans la Communauté, ou le lieu d'origine de leur propriétaire dans la Communauté. (...)

« Dans la mesure où d'autres accords bilatéraux sur des services aériens couvrent les mêmes questions que les accords « ciel ouvert » en cause, ils doivent aussi être considérés comme non conformes au droit communautaire. Cela s'applique non seulement aux autres accords avec les Etats-Unis qui n'ont pas encore été examinés par la Cour, mais aussi à tous les accords bilatéraux relatifs à des services aériens qui contiennent une clause de nationalité similaire, ou qui ont violé la compétence exclusive externe de la Communauté.

« La clarté juridique qu'apporte l'arrêt de la Cour de justice confirme la nécessité d'une politique internationale globale pour le secteur aérien, pour permettre à la Communauté de traiter ces problèmes. (...)

« Dans une situation où nombre de questions sont traitées par des accords bilatéraux conclus par les Etats membres, la Communauté est incapable de soutenir efficacement les intérêts de ses transporteurs et de ses habitants, et est privée de la capacité de défendre leur cause, par exemple en s'attaquant d'une façon coordonnée et efficace aux pratiques discriminatoires ou déloyales auxquelles sont confrontés les transporteurs communautaires dans certains pays tiers.

« Avec une nouvelle approche harmonisée, la Communauté sera en mesure de défendre ses intérêts, de faire valoir ses arguments et de défendre sa conception du transport aérien mondial bien plus efficacement qu'elle n'a pu le faire jusqu'ici. L'élaboration d'une politique extérieure commune procurera un environnement réglementaire beaucoup plus souple aux compagnies aériennes européennes, qui va non seulement faciliter les regroupements et la constitution de compagnies plus fortes, mais également encourager une utilisation plus rationnelle de la capacité des aéroports.

« Il découle de l'arrêt de la Cour que ni la Communauté ni les Etats membres n'ont carte blanche pour conclure des accords de transport aérien. Lorsque des accords traitent de la question des droits de trafic, il est important qu'ils offrent également des garanties dans des matières telles que la sécurité, la concurrence et l'environnement. Les Etats membres et la Communauté se partagent la compétence dans ce large éventail de questions. De plus, il est essentiel de veiller à ce que les clauses relatives à la propriété et au contrôle soient renégociées de manière cohérente pour assurer que les transporteurs communautaires jouissent pleinement de leurs droits. Le seul moyen est d'agir en coordination, en passant par les institutions communautaires.

(...)

« Mettre en conformité avec le droit communautaire, pour maximiser le potentiel du marché unique

« L'objectif essentiel doit être de mettre les accords bilatéraux existants en conformité avec le droit communautaire, en particulier dans les domaines de la propriété et du contrôle, où l'arrêt de la Cour rend désormais une action impérative. **Le but doit être de travailler à une nouvelle génération d'accords conclus au niveau communautaire pour remplacer ceux qui ont été négociés individuellement par les Etats membres.** Cela permettra en même temps de moderniser les relations avec les partenaires commerciaux et d'assurer une compatibilité complète avec le cadre juridique communautaire.

« Comme indiqué plus haut, le système bilatéral a empêché les transporteurs aériens de la Communauté de récolter tous les fruits du marché unique de l'UE et des dispositions du Traité relatives au droit d'établissement. Un des objectifs de la Communauté sera de les faire profiter de tous les avantages par des accords reconnaissant leur droit à un traitement non discriminatoire dans toute l'UE, aussi bien pour les droits de trafic internationaux que pour les liaisons intérieures.

« Beaucoup de transporteurs de la Communauté ont très bien supporté les difficultés économiques de l'an dernier (mieux en tout cas que leurs homologues américains), mais il leur manque toujours la liberté dont ils ont besoin pour élargir et restructurer leurs activités. Les grands transporteurs communautaires soutiennent bien la comparaison avec leurs concurrents au niveau mondial en ce qui concerne leur situation financière et l'importance de leurs activités long-courriers. Mais sur le marché mondial, la taille absolue du réseau d'une compagnie aérienne peut être importante, et les grandes compagnies aériennes américaines sont beaucoup plus grandes que leurs homologues de l'Union européenne sous l'angle du nombre de voyageurs (40 millions pour le numéro un européen, la Lufthansa, et 110 millions pour le numéro un américain, American Airlines), du nombre de plates-formes (hubs) desservies, et de la taille de leur flotte (plus de 800 appareils pour American Airlines, contre 280 pour British Airways, qui possède la flotte la plus grande de l'Union européenne). La Communauté devra conclure une nouvelle génération d'accords pour assurer cette liberté. (...)

« En ce qui concerne la répartition des droits de trafic entre les transporteurs de la Communauté, les accords du type « ciel ouvert » et d'autres accords bilatéraux ne prévoyant pas de restrictions quant au nombre de transporteurs ou de vols qui peuvent être effectués, posent peu de problèmes. Dans des accords plus restrictifs, par contre, où les droits de trafic sont limités et doivent être attribués sur la base d'un partage réciproque entre les compagnies des parties, il est clair qu'il faudra un mécanisme non discriminatoire au niveau de l'UE pour l'attribution des droits de trafic entre les transporteurs de la Communauté. (...)

« Les relations avec les Etats-Unis sont centrales pour les liaisons aériennes de l'Union européenne. Il est de la plus haute importance d'ouvrir des négociations communautaires qui permettront de remédier aux problèmes que posent les accords bilatéraux qui ont été identifiés par la Cour et de mieux équilibrer les relations transatlantiques. Les deux parties doivent prendre des mesures en faveur d'un environnement ouvert pour les services et les investissements, en les complétant par un ensemble de normes élevées. La Commission estime que le Conseil doit approuver un mandat de négociations dans les plus brefs délais sur la base des préparatifs déjà entrepris en ce qui concerne non seulement les conditions d'accès au marché, mais aussi l'environnement réglementaire. (...)

« Enfin, pour assurer que les intérêts européens soient présentés et défendus d'une manière cohérente, l'UE et ses Etats membres doivent également présenter une position mieux coordonnée dans les organisations internationales. L'adhésion de la Communauté européenne à l'OACI doit être prioritaire. (...)

« Les conséquences des arrêts de la cour :

« Les arrêts de la Cour de justice du 5 novembre 2002 dans les procédures « ciel ouvert » entamées à l'encontre de huit Etats membres ont des conséquences non seulement pour les accords spécifiques avec les Etats-Unis, mais aussi pour les accords aériens bilatéraux existant entre les Etats membres et d'autres pays tiers, et pour toute future négociation sur des questions bilatérales relatives à des services aériens.

« L'article 10 du traité dispose que les Etats membres prennent toutes mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté.

« Comme le constate la Cour dans les arrêts du 5 novembre 2002, en cas d'infraction découlant d'un accord international, il est impossible pour les Etats membres non seulement de prendre de nouveaux engagements internationaux, mais aussi de maintenir en vigueur leurs engagements internationaux qui enfreignent le droit communautaire.

« Cela plaide fortement en faveur d'un développement urgent de la politique des relations extérieures de la Communauté dans le domaine des transports aériens, qui ne peut avoir que des avantages économiques et politiques considérables. La commission fera toutes les propositions nécessaires pour assurer un suivi adéquat de la situation.

« A la lumière des considérations qui précèdent, la commission invite les huit gouvernements directement concernés par les arrêts à faire jouer les clauses de dénonciation contenues dans leurs accords avec les Etats-Unis pour assurer, le plus vite possible, le respect des arrêts de la Cour de justice.

« La commission a également invité les sept autres Etats membres à faire jouer les clauses de dénonciation contenues dans leurs accords avec les Etats-Unis pour assurer la compatibilité de leurs accords avec le droit communautaire et éviter la nécessité de poursuivre les procédures d'infraction.

« La Commission invite tous les Etats membres à s'abstenir de prendre tout engagement international sous quelque forme que ce soit dans le domaine de l'aviation avant d'avoir réglé la question de la compatibilité de tels engagements avec le droit communautaire.

« Enfin, pour pouvoir ouvrir les travaux dans ce domaine, la commission a invité instamment le Conseil de l'Union européenne à adopter le plus rapidement possible un mandat pour les négociations à mener en vue de remplacer les accords bilatéraux existants avec les Etats-Unis d'Amérique par un accord au niveau de la Communauté ».

En réponse à une question écrite de notre collègue Louis Souvet, la ministre déléguée aux affaires européennes a indiqué¹ que « *Le Conseil transports du 5 décembre a fourni l'occasion d'un premier échange entre les Etats membres et la Commission, sur la base de la communication de cette dernière en date du 19 novembre. La Commission, sur la base d'une interprétation juridique des compétences communautaires exclusives, y demandait à tous les Etats membres concernés de dénoncer leurs accords avec les Etats Unis afin de lui confier un mandat de négociation pour parvenir à un accord équilibré avec le partenaire transatlantique. **Le Gouvernement procède à l'examen des arrêts de la Cour qui ne rendent pas caducs les accords bilatéraux et ne privent pas les Etats membres de toute compétence pour négocier et conclure des accords aériens avec les pays tiers. Ce dossier important pour les compagnies aériennes européennes devrait être examiné par le Conseil au cours de l'année 2003. La France veillera à ce qu'aucun***

¹ In Journal Officiel Questions du 23 janvier 2003, page 249.

vide juridique n'affecte le cadre des relations solidement établies entre partenaires aériens transatlantiques ».

C. LE DISPOSITIF DE PROTECTION DE LA NATIONALITÉ D'AIR FRANCE

1. De nombreuses contraintes à respecter

a) La nécessaire prise en compte des arrêts de la Cour de justice des communautés européennes

Les droits de trafic d'une compagnie constituent un élément essentiel, pour ne pas dire l'élément majeur, de sa valeur, puisqu'une compagnie aérienne dépourvue de droits de trafic ne serait pas juridiquement en mesure d'exercer une activité internationale de transport aérien. Il est donc indispensable de prévoir un dispositif permettant de préserver les droits de trafic d'Air France, et donc, de maintenir sa nationalité française.

On a vu plus haut que les arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 5 novembre 2002 conduisaient à remettre en cause les accords bilatéraux accordant ces droits de trafic. **Le présent projet de loi doit donc prendre à la fois en compte la situation actuelle, où les droits de trafic reposent sur des accords bilatéraux, et son évolution probable, soit le remplacement des clauses de nationalité figurant dans les accords bilatéraux par des clauses d'appartenance à l'Union européenne, dans le cadre d'accords négociés par la Commission européenne avec les pays tiers.**

b) La prise en compte des arrêts antérieurs de la Cour de justice des communautés européennes

Lors de la privatisation d'Elf Aquitaine en 1993, un décret avait accordé à l'Etat français une action préférentielle (ou *golden share*)¹ lui permettant de bloquer une éventuelle offre publique d'achat (OPA) hostile. Suite à la fusion avec TotalFina en 2000, cette disposition avait été étendue à la quasi-totalité du groupe. La Commission européenne a décidé de traduire la France devant la Cour de justice européenne en juillet 1999, estimant que les droits que conférait à l'Etat français cette action spécifique étaient incompatibles avec la liberté de circulation des capitaux et d'établissement garantie par le marché unique.

¹ Une action préférentielle est une action qui permet à son détenteur d'opposer un veto à certaines décisions du conseil d'administration.

La Cour de justice des communautés européenne a, dans un arrêt rendu public le 4 juin 2002, condamné l'action préférentielle que détenait l'Etat français dans l'entreprise pétrolière TotalFinaElf, considérant que cette disposition lui donnait un droit de regard injustifié sur l'évolution du capital du groupe.

Suite à cet arrêt, l'Etat a supprimé l'action préférentielle qu'il détenait dans le groupe TotalFinaElf.

Par conséquent, **le choix de mettre en oeuvre une action préférentielle détenue par l'Etat afin de garantir le maintien de la nationalité des compagnies aériennes cotées, et en particulier, d'Air France, ne serait, selon toutes probabilités, pas jugé conforme au droit communautaire. Il convenait donc de ne pas retenir cette solution dans le cadre du présent projet de loi.** Pour les mêmes raisons de conformité au droit communautaire, le choix de plafonner la part du capital détenue par des actionnaires étrangers, retenu par la législation américaine présentée plus loin, ne pouvait être envisagé.

2. Des modalités diverses retenues par les autres pays de l'Union européenne

Tous les pays au monde ont mis en oeuvre des dispositifs visant à protéger la nationalité de leurs compagnies aériennes¹, afin de préserver les droits de trafic prévus par les accords bilatéraux.

a) Des conditions très restrictives en vigueur aux Etats-Unis

Aux Etats-Unis, la législation fédérale est, sur ce point comme sur d'autres dans le domaine du transport aérien, particulièrement protectionniste : soit le ou les propriétaires sont américains, soit il s'agit d'une entreprise soumise à la législation américaine, au sein de laquelle les deux tiers du management et du conseil d'administration sont américains, et au moins 75 % des droits de vote sont détenus ou contrôlés par des ressortissants américains.

Le premier accord bilatéral de « ciel ouvert » conclu entre les Etats-Unis et les Pays-Bas en 1991 autorisait la compagnie KLM à détenir jusqu'à

¹ On notera qu'il s'agit de la nationalité de la compagnie aérienne et non de celle des aéronefs. Sur ce dernier point, les articles 17 et 18 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 stipulent que la nationalité d'un avion est celle du pays dans lequel il est enregistré et qu'il ne peut avoir qu'une seule nationalité, celle-ci pouvant cependant changer avec le propriétaire.

49 % du capital de NWAC (Northwest Airlines). Pourtant, cette part du capital ne donnait à la compagnie néerlandaise que 25 % des droits de vote¹.

b) Des dispositifs divers ont été retenus par les Etats européens

En Europe, le lieu principal d'activité où le siège social du propriétaire de la compagnie aérienne doit être situé dans l'Union européenne. La compagnie doit être détenue majoritairement par un ou plusieurs pays de l'Union européenne ou par des ressortissants d'un ou plusieurs pays de l'Union européenne.

Deux conditions doivent en réalité être remplies, s'agissant des compagnies aériennes de pays membres de l'Union européenne :

- pour assurer les liaisons intra-européennes et bénéficier des dispositions relatives au marché intérieur, la compagnie aérienne doit être détenue majoritairement et effectivement contrôlée par des intérêts communautaires ;

- pour bénéficier des droits de trafic résultant des accords bilatéraux conclus par les Etats membres, la compagnie aérienne soit être détenue majoritairement et effectivement contrôlée par des intérêts nationaux.

On a vu cependant que cette dernière condition est amenée à disparaître au fur et à mesure de la dénonciation des accords bilatéraux et de la négociation d'accords entre l'Union européenne et des pays tiers. Pour autant, elle demeure indispensable au maintien des droits de trafic jusqu'à la dénonciation des accords bilatéraux et leur remplacement par des accords négociés au nom de l'Union européenne.

Le tableau suivant présente les dispositifs prévus par les pays de l'Union européenne dans lesquelles sont établies les principales compagnies aériennes européennes. On notera que les mécanismes retenus par le présent projet de loi en matière de préservation de la nationalité des sociétés cotées de transport aérien sont relativement proches de ceux retenus par l'Etat allemand pour la compagnie aérienne Lufthansa.

¹ En janvier 1991, suite à la dégradation de la situation financière de leurs compagnies aériennes, les Etats-Unis ont relevé de 25 % à 49 % le seuil du capital pouvant être détenu par des actionnaires étrangers, à condition que ces derniers ne disposent pas de plus de 25 % des droits de vote.

Les modalités de contrôle de la nationalité du capital des principales compagnies aériennes européennes

	KLM	Iberia	British Airways	Lufthansa
Capitalisation boursière (Md €)	0,5	1,7	2,2	4,3
Cadre légal de contrôle du capital	Essentiellement statuts de l'entreprise	Loi sur les licences aériennes applicables à tous les transporteurs aériens	Statuts de l'entreprise	Statuts de l'entreprise. Loi sur les sociétés et sur les compagnies aériennes
Structure du capital				
% total national	25,9 %	76,8 %	30,2 %	71,0 %
% total UE	30,9 %	88,5 %	32,2 %	87,2 %
% total hors UE	41,1 %	1,6 %	26,1 %	12,8 %
% non identifié	28,0 %	9,9 %	41,8 %	
Suivi de l'actionnariat	<ul style="list-style-type: none"> - Actions de préférence ou de priorité inscrites au nominatif - Actions ordinaires au porteur ou au nominatif au choix - Pas de limite imposée à la détention du capital par des investisseurs étrangers 	<ul style="list-style-type: none"> - nominatif obligatoire avec indication de la nationalité - obligation d'informer le conseil pour toute cession > 0,5 % du capital - l'Etat espagnol impose une part maximale de 25 % d'investisseurs étrangers 	<ul style="list-style-type: none"> - nominatif obligatoire - transferts soumis au contrôle du Conseil d'administration - notification de la nationalité - registres d'actionnaires séparés (EU/non EU) - possibilité offerte au CA d'imposer une part maximale du capital à des investisseurs non EU (max 40 %) 	<ul style="list-style-type: none"> - mise au nominatif obligatoire - transferts soumis au contrôle du directoire - obligation de notification de la nationalité
Mesures de prévention et de remédiation	<ul style="list-style-type: none"> - création d'actions de priorité non cotées détenues par des ressortissants néerlandais (75 % Etat) - nécessité de la majorité des droits de vote des actions de priorité pour : émission d'actions, transfert de propriété, fixation du nombre de membres du CS et du directoire qui doivent être de nationalité néerlandaise - en cas de risque : augmentation de capital réservée à l'Etat pour atteindre 50,1 % des droits de vote 	<ul style="list-style-type: none"> - Golden share détenue par l'Etat espagnol pendant 5 ans (2005) ; autorisation de l'Etat requise pour toute cession de + 10 % du capital, changement d'objet social - création d'un GAS (10 % BA et 30 % d'institutionnels espagnols) avec lock up de 2 ans et droits de préemption En cas de risque sur la nationalité de la compagnie : - rachat d'actions sur le marché par la société - gel des droits de vote des investisseurs étrangers mettant la nationalité de la compagnie en risque - information du marché 	<ul style="list-style-type: none"> - le CA peut fixer un seuil maximal de détention par des actionnaires étrangers ; le seuil fait l'objet d'une information du marché - refus d'agrément d'investisseurs en cas de risque sur la nationalité de BA - gel des droits de vote attribués aux actionnaires mettant en risque la nationalité de la compagnie - vente forcée des actions au meilleur prix obtenu - création en 2002 d'une action spécifique attribuée à un trust sans valeur économique et dont les droits de votes sont exercés dans le sens des droits de votes britanniques et les portent à 50 % + 1 voix 	<ul style="list-style-type: none"> - si + 40 % des droits de vote sont détenus par des actionnaires faisant courir un risque pour la licence et les droits de trafic : rachat d'actions par la société - si + 45 % : augmentation de capital sans DPS dans la limite de 10 % du capital - si la majorité des droits de vote ou participation de contrôle est détenue par des non allemands : cession obligatoire dans un délai de 6 semaines sur une base LIFO s'appliquant en priorité aux actionnaires non communautaires ; à défaut, attribution automatique des titres à l'Etat au cours le plus haut entre celui de la veille de la notification et celui de la date d'expiration du délai de cession

GAS : groupement d'actionnaires stables ; BA : British Airways ; CS : conseil de surveillance ; CA : conseil d'administration
 Source : Direction du Trésor

Le dispositif retenu par les Pays-Bas pour protéger la nationalité néerlandaise de KLM est le plus dissuasif, puisqu'il permet à l'Etat néerlandais, en cas de risque pesant sur la propriété de la compagnie, de bénéficier d'une augmentation de capital réservée lui permettant d'atteindre 50,1 % des droits de vote. Il s'agit donc, afin de parer à une prise de contrôle de la société par des intérêts étrangers, qui mettrait en péril ses droits de trafics, de permettre à l'Etat de procéder à une véritable renationalisation de la compagnie aérienne. On a cependant vu plus haut que ce dispositif n'était guère conforme au droit communautaire.

Le dispositif espagnol prévoit notamment la détention par l'Etat espagnol d'une *golden share* ou action préférentielle pour une durée de cinq ans.

Tous les dispositifs prévoient la possibilité d'une mise au nominatif des actions, permettant de suivre l'évolution de l'actionnariat des compagnies aériennes. La plupart prévoient, en cas de risque concernant la propriété de la compagnie, un gel des droits de vote ainsi qu'une vente forcée des actions.

3. Le dispositif proposé par le présent projet de loi

Ainsi que l'indique l'exposé des motifs du présent projet de loi, *« l'évolution dans le temps de l'actionnariat d'une entreprise de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé peut risquer de remettre en cause sa licence d'exploitation de transporteur aérien communautaire – dont le maintien est conditionné par une détention majoritaire du capital et un contrôle effectif par des intérêts communautaires – ou les droits de trafic dont elle bénéficie, en tant que transporteur aérien français, en vertu des accords internationaux conclus par la France avec des pays tiers à l'Union européenne.*

« L'article 1^{er} du projet vise en conséquence à insérer dans le code de l'aviation civile des dispositions, de portée générale, donnant à ces compagnies cotées¹, lorsque leur licence ou leurs droits de trafic sont susceptibles d'être menacés, la possibilité d'enjoindre à certains de leurs actionnaires, par priorité les actionnaires non communautaires ou assimilés, de céder tout ou partie de leurs titres, après information de l'ensemble des actionnaires et du public (...) ».

¹ Toutes les dispositions de l'article 1^{er} sont applicables à toutes les compagnies françaises de transport aérien cotées. De facto, elles ne concernent aujourd'hui qu'Air France, seule compagnie française de transport aérien cotée.

Il s'agit donc d'éviter que la valeur d'une société titulaire d'une licence de transporteur aérien, et dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé, ne soit durablement affectée par l'entrée d'actionnaires étrangers ou non-communautaires dans son capital.

L'article 1^{er} du présent projet de loi crée un chapitre II au sein du titre III du livre III du code de l'aviation civile (partie législative) intitulé : « *Dispositions applicables aux entreprises de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé* », comportant quatre articles nouveaux.

a) Les dispositions permettant à la société cotée de transport aérien de suivre et de contrôler son actionnariat (article L. 330-11 du code de l'aviation civile)

Les dispositions de l'article L. 330-11 du code de l'aviation civile, dont l'insertion est proposée par le présent projet de loi, tendent à permettre à une « *société titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien (...) et dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé* » de suivre l'évolution de son actionnariat. Il s'agit de donner la possibilité aux sociétés cotées de transport aérien de s'assurer que les règles et stipulations relatives à son contrôle effectif, ainsi qu'à la composition et à la répartition de son actionnariat, figurant notamment dans les accords internationaux et dans les règlements communautaires, seront respectées.

Ainsi, les statuts de la société « *déterminent les conditions dans lesquelles la société impose la mise sous forme nominative des titres composant son capital* », cette obligation pouvant toutefois ne s'appliquer qu'aux actionnaires détenant une certaine fraction du capital ou des droits de vote. Les statuts de la compagnie prévoient également « *une procédure d'identification des détenteurs de titres* » et « *précisent les informations qui doivent être communiquées à la société par les détenteurs de titres sous forme nominative* ».

Il est prévu que tout actionnaire soumis à l'obligation de mise sous forme nominative de ses titres qui n'a pas son domicile ou son siège en France¹ doit se faire domicilier auprès d'un intermédiaire financier domicilié en France, et en informer la société.

Il convient de rappeler que la mise au nominatif des titres est une procédure coûteuse. Elle n'est par conséquent appelée à être mise en oeuvre par la société cotée de transport aérien qu'en cas de nécessité, c'est à dire de doute quant à l'évolution de son actionnariat. La société Air France procédera

¹ *Le domicile sur le territoire français est défini par l'article 102 du code civil qui dispose que « le domicile de tout Français, quant à l'exercice de ses droits civils, est au lieu de son principal établissement ».*

à des enquêtes sur une base régulière afin d'être en mesure d'évaluer le risque pesant sur son actionnariat et l'intérêt de demander une mise au nominatif des titres.

On rappellera que la procédure des titres au porteur identifiable (TPI) introduite par la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, permet à une société de suivre l'évolution de son actionnariat. L'article L. 228-2 du code de commerce, introduit par la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, prévoit que : *« I. En vue de l'identification des détenteurs de titres au porteur, les statuts peuvent prévoir que la société émettrice est en droit de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, à l'organisme chargé de la compensation des titres, selon le cas, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution et l'adresse des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme des droits de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires ainsi que la quantité de titres détenue par chacun d'eux, et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés.*

« Les renseignements sont recueillis par l'organisme susmentionné auprès des établissements teneurs de comptes qui lui sont affiliés, lesquels les lui communiquent dans un délai fixé par décret en Conseil d'Etat. Dans les cinq jours ouvrables qui en suivent la réception, ces renseignements sont portés à la connaissance de la société.

« Lorsque le délai fixé par décret n'est pas respecté, ou lorsque les renseignements fournis par l'établissement teneur de comptes sont incomplets ou erronés, l'organisme peut demander l'exécution de l'obligation de communication, sous astreinte, au président du tribunal de grande instance statuant en référé.

« II. La société émettrice, après avoir suivi la procédure prévue au I et au vu de la liste transmise par l'organisme susmentionné, a la faculté de demander, soit par l'entremise de cet organisme, soit directement, dans les mêmes conditions et sous peine des sanctions prévues à l'article L. 228-3-2¹, aux personnes figurant sur cette liste et dont la société estime qu'elles pourraient être inscrites pour compte de tiers les informations concernant les propriétaires des titres prévues au I.

« Ces personnes sont tenues, lorsqu'elles ont la qualité d'intermédiaire, de révéler l'identité des propriétaires de ces titres. L'information est fournie directement à l'intermédiaire financier habilité

¹ Les deuxièmes et troisièmes alinéas de l'article L. 228-3-2 disposent qu' *« avant de transmettre des pouvoirs ou des votes en assemblée générale, l'intermédiaire inscrit conformément à l'article L. 228-1 est tenu, à la demande de la société émettrice ou de son mandataire, de fournir la liste des propriétaires non résidents des actions auxquelles ces droits de vote sont attachés. Cette liste est fournie dans les conditions prévues, selon le cas, aux articles L. 228-2 ou L.228-3 ».*

teneur de compte, à charge pour ce dernier de la communiquer, selon le cas, à la société émettrice ou à l'organisme susmentionné (...) ».

L'introduction de ce dispositif se justifiait par le fait que les sociétés émettrices cotées souhaitent connaître leur actionnariat, afin :

- d'établir un contact direct avec les actionnaires ;
- de stabiliser l'actionnariat ;
- d'éviter les influences occultes et de contribuer à la transparence du marché.

Pour Air France et les autres sociétés françaises de transport aérien qui pourraient être cotées, la connaissance de leur actionnariat n'est pas seulement un souhait, mais une impérieuse nécessité pour poursuivre leur activité, ce qui explique le caractère plus contraignant des dispositifs retenus par le présent projet de loi.

Les statuts de la société cotée de transport aérien peuvent également prévoir des sanctions à l'encontre des personnes qui ne respecteraient pas les obligations susmentionnées, soit parce qu'elles n'auraient pas transmis les informations demandés, soit parce qu'elles auraient transmis des renseignements incomplets ou erronés, malgré une demande de régularisation adressée par la société. Les contrevenants aux règles fixées par les statuts pourraient alors être privés de droits de vote et verraient le paiement du dividende correspondant aux titres en leur possession différé jusqu'à la date de régularisation.

Enfin, *« les statuts peuvent prévoir les conditions dans lesquelles les cessions d'actions, y compris entre actionnaires, sont soumises à agrément de la société »*. Dès lors, les statuts de la société peuvent déroger à l'article L. 228-23 du code de commerce, en prévoyant un agrément de la société pour les cessions d'actions dans un cadre plus large que celui fixé par l'article L. 228-23 du code de commerce, qui dispose que *« sauf en cas de succession, de liquidation de communauté de biens entre époux, ou de cession, soit à un conjoint, soit à un ascendant ou à un descendant, la cession d'actions à un tiers, à quelque titre que ce soit, peut être soumise à l'agrément de la société par une clause des statuts »*.

« Une telle clause ne peut être stipulée que si les actions revêtent exclusivement la forme nominative en vertu de la loi ou des statuts (...) ».

La possibilité pour les statuts de la société cotée de transport aérien de soumettre toutes les cessions d'action à l'agrément de la société doit lui permettre de contrôler au plus près l'évolution de son actionnariat et de pouvoir refuser son agrément, le cas échéant, à une cession d'actions qui conduirait à faire peser un risque sur sa licence d'exploitation de

transporteur aérien ou sur les droits de trafic dont elle bénéficie en vertu d'accords internationaux. En principe, la soumission des cessions d'actions à l'agrément de la société doit éviter le recours aux procédures plus lourdes telles que l'injonction puis la cession forcée des titres, figurant aux articles L. 330-12 et L. 330-13 du code de l'aviation civile introduits par le présent projet de loi.

Les dispositions de l'article L. 228-23 du code de commerce exposées plus haut ne s'appliquent qu'aux cessions de titre d'un actionnaire à un tiers, et non aux cessions de titres entre actionnaires, puisque, par définition, si la procédure d'agrément a été mise en oeuvre, les actionnaires sont agréés par la société. Or, le cas des sociétés cotées de transport aérien est particulier, dès lors que la répartition du capital entre les actionnaires est un élément essentiel à l'activité de la société.

Par ailleurs, la soumission des cessions d'actions à un tiers à l'agrément de la société concernée doit être décidée, selon le droit commun, par l'assemblée générale des actionnaires, à la majorité des deux tiers. Or, **dans le cas des sociétés cotées de transport aérien, la procédure de soumission des cessions de titres à l'agrément peut être urgente, dès lors qu'elle constitue le premier échelon des mesures visant à préserver la licence d'exploitation de transporteur aérien et les droits de trafics, lorsque ceux-ci sont menacés du fait de l'importance de la part du capital de la société entre les mains d'actionnaires étrangers.**

Par conséquent, la dérogation à l'article L. 228-23 du code de commerce, prévue par le dernier alinéa de l'article L. 330-11 du code de l'aviation civile et permettant aux statuts de prévoir les conditions dans lesquelles les cessions d'actions sont soumises à agrément de la société, vise :

- d'une part, la possibilité pour les statuts de la société cotée de transport aérien de prévoir la soumission à l'agrément de la société de toutes les cessions d'actions, y compris celles effectuées entre actionnaires ;

- d'autre part, selon les informations recueillies par votre rapporteur, la possibilité pour les statuts de la société cotée de transport aérien de prévoir une délégation de pouvoirs de l'assemblée générale des actionnaires au conseil d'administration, permettant à ce dernier de mettre rapidement en oeuvre la procédure d'agrément. Il s'agit de **rendre la société cotée de transport aérien suffisamment réactive** face à une menace pesant sur le maintien de sa licence d'exploitation de transporteur aérien et de ses droits de trafic, afin d'éviter le recours à l'injonction à certains actionnaires de céder leurs titres, puis à leur vente forcée en cas de refus.

Il convient de rappeler qu'une modification substantielle des statuts des sociétés, et en particulier, de la société Air France, nécessite un vote de l'assemblée générale des actionnaires à la majorité des deux tiers. La

modification des statuts de la société Air France, dont la portée est étendue par le présent projet de loi, devra intervenir avant la privatisation de la société. Ultérieurement, les statuts pourront être modifiés à nouveau, selon les mêmes règles de majorité qualifiée, par l'assemblée générale des actionnaires.

b) La possibilité pour la société cotée de transport aérien d'enjoindre certains actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres en cas de risque pour sa nationalité (article L. 330-12 du code de l'aviation civile)

L'article L. 330-12 du code de l'aviation civile proposé par le présent projet de loi prévoit des dispositions visant à éviter que le seuil de 50 % de détention du capital d'une société cotée de transport aérien par des actionnaires étrangers ou non communautaires ne soit franchi, ce qui pourrait conduire à remettre en cause la licence d'exploitation de transporteur aérien ou les droits de trafic dont bénéficient la société.

Lorsque la société constate que l'évolution de son actionnariat ou un changement de son contrôle effectif au sens du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences de transporteurs aériens¹, elle peut, « après avoir procédé à l'information des actionnaires et du public, enjoindre à certains des actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres ».

Les seuils de détention du capital ou des droits de vote permettant à la société d'informer ses actionnaires et le public puis d'enjoindre à certains de ses actionnaires de céder leurs titres seront fixés par un décret en Conseil d'Etat. D'après les informations recueillies par votre rapporteur, plusieurs seuils devraient être déterminés par ce décret :

- d'une part, plusieurs seuils d'information des actionnaires et du public, lorsque le capital de la société sera détenu par des actionnaires étrangers ou non-communautaires à hauteur de 30 %, 35 % et 40 % ;

- d'autre part, un seuil de 45 % de détention du capital détenu par des actionnaires étrangers ou non-communautaires pour la mise en oeuvre d'une injonction à certains de ces actionnaires de revendre leurs titres.

¹ L'article 4 du règlement (CEE) n° 2407-92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens, prévoit notamment que : « 2. Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise [qui bénéficie d'une licence d'exploitation] doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants d'Etats membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces Etats ou ces ressortissants (...) 5. Sur demande, un transporteur aérien doit pouvoir prouver, à tout moment, à l'Etat membre responsable de la licence d'exploitation qu'il satisfait aux conditions fixées par le présent article. La Commission, agissant à la demande d'un Etat membre, vérifie le respect des conditions prévues au présent article et arrête, le cas échéant, une décision ».

Il convient de rappeler que **le dispositif** décrit par l'article 1 du présent projet de loi, et en particulier, celui de la vente forcée des titres, prévu par l'article L. 330-13 du code de l'aviation civile, **est dissuasif**. Il constitue une procédure d'expropriation qui ne respecte guère les droits des actionnaires minoritaires, et ne devrait pas être mis en oeuvre dès lors qu'une information suffisante est disponible sur l'évolution de l'actionnariat de la société et ses conséquences potentielles. Les dispositions relatives à la préservation du marché font en effet appel à l'esprit de responsabilité des actionnaires et des investisseurs potentiels, et aux mécanismes autorégulateurs des marchés financiers.

On rappellera que la compagnie aérienne britannique British Airways a connu, au cours du mois de mars 2002, une évolution de son actionnariat de nature à mettre en péril le maintien de sa licence d'exploitation et de ses droits de trafic. Elle a en effet annoncé publiquement que la part de son capital détenue par des non-résidents avait dépassé 48 %, rappelant aux actionnaires et aux investisseurs potentiels les conséquences qu'aurait le franchissement de la barre des 50 %, et indiquant que la compagnie pourrait être amenée à refuser certaines cessions d'actions, voire à recourir à la cession forcée des titres détenus par des actionnaires non-britanniques. Suite à cette annonce, la part du capital de la compagnie détenue par des actionnaires étrangers avait rapidement diminué, faisant disparaître les risques pesant sur la poursuite de l'activité de transporteur aérien de la société.

Il convient d'insister sur le fait qu'outre l'absence d'intérêt par la compagnie aérienne à voir son capital détenu majoritairement par des capitaux étrangers, ce qui ferait peser un risque important sur le maintien de sa licence et de ses droits de trafic, les actionnaires n'ont, eux non plus, pas le moindre intérêt à une telle situation. En effet, la licence d'exploitation de transporteur aérien et les droits de trafic dont bénéficie une compagnie aérienne constituent l'essentiel de sa valeur. Faire peser un risque sur leur maintien ne peut qu'amoindrir la valeur de la société et donc, celle des titres que les investisseurs détiennent. **Il existe donc objectivement un intérêt commun entre les actionnaires étrangers et la société de transport aérien à préserver la licence d'exploitation et les droits de trafic de la compagnie aérienne¹, et donc, sa nationalité.** La seule information du public et des actionnaires permet logiquement de revenir à une situation normale et de préserver les conditions permettant à la compagnie de poursuivre son activité.

Après avoir procédé à l'information des actionnaires et du public, la société peut enjoindre à certains actionnaires de céder tout ou partie de leurs

¹ Cette analyse ne prend pas en compte la situation, au demeurant fort improbable, où un concurrent étranger souhaiterait acquérir des titres de la compagnie aérienne française afin de faire dépasser le seuil de détention du capital par des actionnaires étrangers et de remettre en cause sa licence d'exploitation et ses droits de trafic. Les articles L. 330-13 et L. 330-14 du code de l'aviation civile sont suffisamment dissuasifs pour rendre totalement improbable une telle initiative.

titres. Cette injonction s'adresse en priorité aux « *actionnaires autres que ceux ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien* ». Il s'agit là de viser les actionnaires étrangers en adoptant une rédaction tenant compte des évolutions potentielles relatives à la définition des droits de trafic, du fait de la récente jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes évoquée plus haut.

Les titres faisant l'objet de l'injonction sont déterminés dans l'ordre de leur inscription sous forme nominative, en commençant par les derniers inscrits, soit selon le principe « *dernier entré, premier sorti* ». Il s'agit en effet de ne pas pénaliser des actionnaires étrangers stables et présents depuis longtemps dans le capital de la société, mais bien ceux qui ont acquis des titres de la société alors que celle-ci avait déjà commencé à communiquer sur l'évolution de son actionnariat et sur les risques que cette évolution était susceptible de faire peser sur le maintien de sa licence d'exploitation de transporteur aérien et de ses droits de trafic.

La dernière phrase de l'article L. 330-12 proposé par le présent projet de loi vise à inciter les actionnaires concernés à céder leurs titres, en prévoyant que dès lors qu'une injonction de céder des titres a été prononcée par une société, ceux-ci sont privés du droit de vote jusqu'à la date de leur cession.

c) En cas de refus d'un actionnaire de céder à l'injonction de céder ses titres, la société cotée de transport aérien peut saisir la justice pour faire procéder à leur cession (article L. 330-13 du code de l'aviation civile)

L'article L. 330-13 prévoit des sanctions à l'encontre des actionnaires étrangers qui n'auraient pas obtempéré à l'injonction faite par la société de transport aérien de revendre tout ou partie de leurs titres dans un délai de deux mois. La société peut alors saisir le président du tribunal de grande instance de Paris qui désigne un organisme mentionné à l'article L. 531-1 du code monétaire et financier¹ chargé de faire procéder à la cession des titres. Cette procédure est la seule permettant de vendre les titres d'un actionnaire n'ayant pas cédé à l'injonction lui ayant été faite par la société cotée de transport aérien.

La saisine du président du tribunal de grande instance de Paris pour faire procéder à la cession des titres d'un actionnaire ne constitue qu'une possibilité pour la compagnie aérienne. Si elle n'exerce pas cette possibilité,

¹ *L'article L. 531-1 du code monétaire et financier dispose que « les prestataires de services d'investissement sont les entreprises d'investissement et les établissements de crédit ayant reçu un agrément pour fournir des services d'investissement (...) ».*

« le titulaire des titres en cause recouvre la libre disposition de ces derniers et les droits de vote qui y sont attachés ».

Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 330-12 du code de l'aviation civile devra prévoir le délai dans lequel la société cotée de transport aérien devra saisir le président du tribunal de grande instance, faute de quoi les titulaires des titres en cause retrouveraient la libre disposition de ces derniers. D'après les informations recueillies par votre rapporteur pour avis, ce délai devrait être d'un ou deux mois.

d) Les conditions de la vente forcée des titres (article L. 330-14 du code de l'aviation civile)

L'article L. 330-14 du code de l'aviation civile proposé par le présent projet de loi précise les conditions dans lesquelles il peut être procédé à la vente forcée des titres de la société cotée de transport aérien ayant saisi à cet effet le président du tribunal de grande instance de Paris.

Plusieurs cas de figure sont évoqués, selon la liquidité du titre et l'évolution des cours sur le marché financier :

- si le prestataire de services d'investissement chargé par le tribunal de grande instance de Paris pour faire procéder à la cession des titres incriminés estime que *« la liquidité du titre est suffisante au regard des conditions définies par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 330-12, les titres sont vendus sur les marchés où ils sont cotés ».*

Ce premier cas de figure ne pose pas de difficultés particulières, puisque les titres peuvent être vendus. Afin de permettre au marché, le cas échéant, d'absorber les titres mis en vente sans faire diminuer de manière importante leur cours, il est prévu que *« la vente peut être échelonnée sur plusieurs séances de bourse dans un délai n'excédant pas deux mois à compter de la date de désignation de l'organisme, s'il apparaît que la vente, en une seule fois, peut influencer le cours de manière significative ».*

- si les conditions du marché ne permettent pas d'écouler l'ensemble des titres que le prestataire de services d'investissement désigné par le président du tribunal de grande instance de Paris est chargé de vendre à l'expiration de ce délai de deux mois, *« les titres non cédés sont proposés à la société qui peut les acquérir à un prix égal à la moyenne, pondérée par les volumes, des cours de bourse des jours de cotation compris dans ce délai, constatée par l'organisme ».*

- si *« la liquidité du titre ne permet pas qu'il soit procédé à la vente selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, les titres sont proposés à la société qui peut les acquérir »*, le prix d'acquisition de ces titres par la société est alors déterminé par le prestataire de service d'investissement désigné par le

président du tribunal de grande instance de Paris en fonction d'une analyse multi-critères (soit « *en tenant compte notamment, selon une pondération appropriée, de la valeur boursière des titres, de la valeur des actifs, des bénéfices réalisés, de l'existence de filiales et des perspectives d'avenir* »).

L'acquisition des titres qui ne peuvent être vendus dans des conditions jugées acceptables sur les marchés financiers ne constitue qu'une faculté pour la société cotée de transport aérien concernée. Si celle-ci ne se portait pas acquéreur des titres en cause « *dans un délai fixé par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 330-12, leurs titulaires recouvrent la libre disposition de ceux-ci et les droits de vote qui y sont attachés* ». **Toutefois, la compagnie aérienne aura, en pratique, tout intérêt à procéder à leur rachat.** En effet, les titres qui lui seront proposés seront les titres dont elle aura enjoint les titulaires de se séparer afin de préserver sa licence d'exploitation de transporteur aérien et les droits de trafic dont elle bénéficie en vertu des accords internationaux. Par ailleurs, et sans rappeler l'improbabilité d'en arriver jamais à une telle situation, votre rapporteur pour avis souligne que la quantité de titres qui serait proposée à la société Air France serait relativement modeste, dès lors qu'il ne s'agirait que de la part invendue des titres faisant l'objet d'une injonction, et que cela ne pèserait donc pas lourdement sur ses finances.

Il est prévu que « *dans tous les cas* », c'est à dire quels que soient la modalité de cession des titres, le prix de leur cession, et leur acquéreur, « *le produit de la vente des titres, net de frais, est versé sans délai à l'actionnaire concerné* ».

Il convient de souligner que la vente forcée des titres prévue par le présent projet de loi constitue, à proprement parler, une expropriation à l'égard de leurs titulaires. Cependant, les conditions posées par le présent article respectent les dispositions de l'article XVII de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen selon lesquelles la privation du droit de propriété pour cause de nécessité publique requiert une juste et préalable indemnité¹.

De ce point de vue, on rappellera que la décision du Conseil constitutionnel n° 82-139 DC du 11 février relative à la loi nationalisation considère que le cours de l'action constitue une juste et préalable indemnité dans le cas de leur transfert forcé à l'Etat². Dans le cas du mécanisme de

¹ Article XVII de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen : « *Les propriétés étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité* ».

² La décision du Conseil constitutionnel dispose notamment que : « *Considérant que le paragraphe III de l'article 12 dispose : « Les actions de la Banque nationale de Paris, du Crédit Lyonnais et de la Société générale détenues par les actionnaires autres que l'Etat ou des personnes morales de droit public à la date de publication de la présente loi sont également transférées à l'Etat » ; que, en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er} de*

cession forcée de titres prévu par le présent projet de loi, les conditions étant similaires, même si l'objectif visé est à l'opposé, on peut considérer que le fait que « *dans tous les cas, le produit de la vente des titres, net de frais, est versé sans délai à l'actionnaire* » est conforme à l'article XVII de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et à l'interprétation qui en est faite par le Conseil constitutionnel.

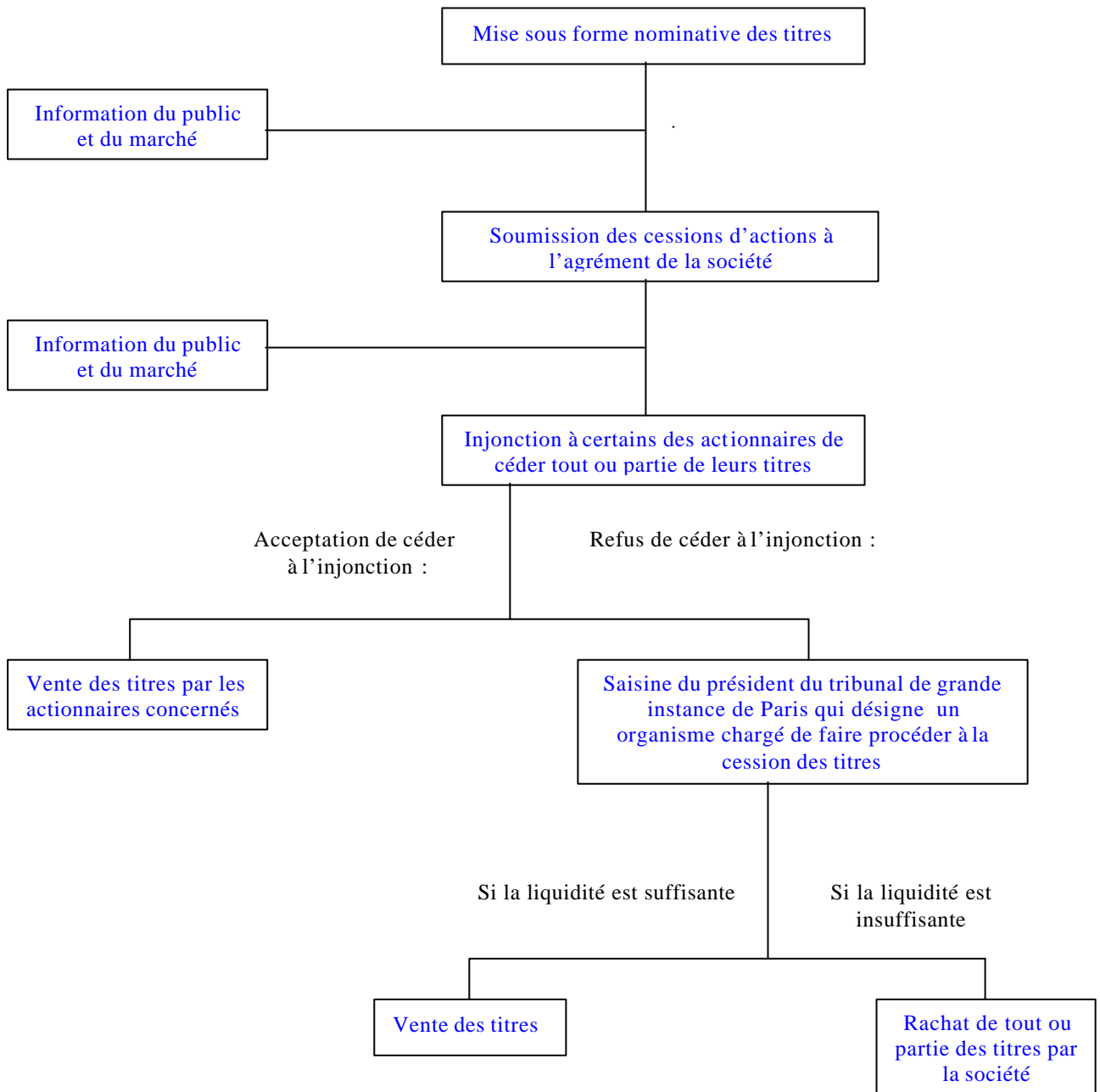
Enfin, le dernier alinéa de l'article premier du présent projet de loi dispose que les dispositions des articles L. 225-206 à L. 225-217 du code de commerce, qui détaillent les conditions dans lesquelles une société peut procéder au rachat de ses actions, ne s'appliquent pas aux dispositions du présent article. Cet alinéa prévoit cependant que la société ne peut conserver pour une durée supérieure à un an un nombre d'actions représentant plus de 10 % de son capital.

l'article 17, la valeur d'échange de ces actions est déterminée de la même manière que celle des actions des autres sociétés de banque inscrites à la cote officielle des agents de change ;

« Considérant que, selon les auteurs de la saisine, ces dispositions conduiraient à une indemnisation manifestement injuste au moins en ce qui concerne les deux banques visées par le paragraphe III de l'article 12 de la loi ; qu'en effet les cours de bourse auxquels il est fait référence par l'article 17 pour la détermination de la valeur d'échange des actions de l'ensemble des sociétés de banque cotées en bourse seraient pour deux des banques visées au III de l'article 12 gravement affectées par le volume réduit des transactions pouvant être prises en compte et par la politique générale des deux sociétés intéressées, caractérisées par la sous-capitalisation au bilan et par la non-distribution de dividendes ; que, dès lors, le législateur aurait dû appliquer à la détermination de la valeur d'échange des sociétés de banque visées au paragraphe III de l'article 12 des dispositions retenues par l'article 18 pour la détermination de la valeur d'échange des actions des sociétés de banque non inscrites à la cote officielle des agents de change.

« Considérant qu'il n'est pas contesté que les sociétés de banque visées par le paragraphe III de l'article 12 de la loi sont inscrites à la cote officielle des agents de change ; qu'il était donc loisible au législateur de prévoir pour les actions de ces sociétés un régime de détermination de la valeur d'échange identique à celui applicable aux actions des autres sociétés de banque cotées en bourse dès lors que les particularités ayant pu affecter les cours de bourse des actions des sociétés visées au paragraphe III de l'article 12 sont imputables non à la perspective des nationalisations mais à des causes inhérentes à la nature et à la gestion de ces sociétés ; ».

Schéma simplifié des possibilités offertes par l'article 1^{er} aux sociétés cotées de transport aérien pour préserver une part majoritaire d'actionnaires nationaux dans leur capital.



III. LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET LA PRÉSERVATION DES CONDITIONS EXISTANTES AU SEIN DE LA COMPAGNIE (ARTICLES 2 À 4)

Plusieurs dispositions du présent projet de loi visent à prévoir la transition entre le statut actuel d'Air France et son statut de société privée, ainsi qu'à déroger sur des points spécifiques au droit commun, afin de permettre à la société Air France de conserver ses spécificités après sa privatisation. Les dérogations, temporaires ou permanentes, au droit commun, sont relatives à la composition du conseil d'administration de la société (article 2 et 4) et au statut des salariés (article 3).

A. LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AIR FRANCE

1. La composition actuelle du conseil d'administration

La composition du conseil d'administration d'Air France a été modifiée par une loi du 4 janvier 2001 et par le décret du 21 juin 2001. Ces dispositions ont porté le nombre d'administrateurs de 18 à 21 et la composition du conseil d'administration a été modifiée afin de tenir compte de l'ouverture du capital et du développement de l'actionnariat salarié. Ainsi, le conseil d'administration d'Air France est actuellement composé de six représentants de l'Etat, cinq personnalités qualifiées, six représentants des salariés, deux représentants des salariés actionnaires et deux représentants des actionnaires autres que l'Etat et les salariés.

La composition du conseil d'administration au 31 mars 2002 figure en annexe du présent rapport, dans l'extrait du rapport 2002 sur « l'Etat actionnaire », remis au Parlement et au Haut conseil du secteur public en application de l'article 42 de la loi sur les nouvelles régulations économiques.

2. Les modifications apportées par l'article 2 du présent projet de loi

a) La composition du conseil d'administration

L'article 2 du présent projet de loi modifie l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile, qui prévoit que : « (...) *le conseil d'administration de la société Air France compte vingt et un membres. Indépendamment des représentants de l'Etat, des salariés, des salariés actionnaires ainsi que des*

actionnaires autres que l'Etat et les salariés, le conseil peut comprendre des personnalités choisies soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou économique, soit en raison de leur connaissance du transport aérien. La représentation des salariés actionnaire peut se faire par catégories. Elle peut être subordonnée à la détention par l'ensemble des salariés actionnaires ou par chaque catégorie d'une part minimale du capital social ».

L'article L. 342-3 du code de l'aviation civile dérogeait déjà à l'article L. 225-17 du code de commerce disposant que *« la société anonyme est administrée par un conseil d'administration composé de trois membres au moins. Les statuts fixent le nombre maximum de membres du conseil, qui ne peut dépasser dix-huit¹ ».*

Le texte proposé par le présent article supprime la référence aux représentants de l'Etat ainsi qu'aux personnalités qualifiées. Il s'agit ainsi de revenir au droit commun, qui prévoit que seuls les actionnaires peuvent être représentés au conseil d'administration ou de surveillance d'une société, à proportion des actions de celle-ci qu'ils détiennent. L'article L. 225-25 du code de commerce prévoit d'ailleurs que *« chaque administrateur doit être propriétaire d'un nombre d'actions de la société déterminé par les statuts.*

« Si, au jour de sa nomination, un administrateur n'est pas propriétaire du nombre d'actions requis, ou si, en cours de mandat, il cesse d'en être propriétaire, il est réputé démissionnaire d'office, s'il n'a pas régularisé sa situation dans le délai de trois mois.

« Les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas aux actionnaires salariés nommés administrateurs en application de l'article L. 225-23 ».

On rappellera que l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983, relative à la démocratisation du secteur public, prévoyait que dans les entreprises nationales, sociétés nationales, sociétés d'économie mixte ou sociétés anonymes dont plus de 90 % du capital est détenu par des personnes morales de droit public, ou par des sociétés dans lesquelles l'Etat détient directement plus de la moitié du capital, *« le conseil d'administration ou de surveillance comprend :*

1° des représentants de l'Etat et, le cas échéant, des actionnaires ;

¹ On notera toutefois que l'article L. 225-23 du code de commerce prévoit que lorsque les actions détenues par le personnel de la société représentent plus de 3 % du capital social de la société, *« un ou plusieurs administrateurs doivent être nommés parmi les salariés actionnaire, ou le cas échéant, parmi les salariés membres du conseil de surveillance d'un fonds commun de placement d'entreprise détenant des actions de la société. Ces administrateurs ne sont pas pris en compte pour la détermination du nombre minimal et maximal d'administrateurs prévus à l'article L. 225-17 ».*

2° des personnalités choisies, soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou technologique, soit en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux d'activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'entreprise, soit en raison de leur qualité de représentant des consommateurs ou des usagers, nommés par décret pris, le cas échéant, après consultation d'organismes représentatifs desdites activités ;

3° des représentants des salariés (...)».

La rédaction de l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile, bien que dérogeant à l'article 4 susmentionné de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, reprenait cependant une part des dispositions contenues dans cette dernière, en les adaptant à la situation spécifique d'Air France et notamment, en tenant compte de l'ouverture de capital réalisée en 1999. En effet, l'article L. 342-3 avait été introduit par l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 qui préparait l'ouverture de capital de la société, et aménagé par l'article 3 de la loi n° 2001-5 du 4 janvier 2001, visant à prendre en compte le développement de l'actionnariat salarié.

Le nombre d'administrateurs dont disposera l'Etat au conseil d'administration d'Air France sera, dans un premier temps, de 3 ou 4, dès lors que l'Etat conservera vraisemblablement, ainsi qu'il l'a annoncé, un peu moins de 20 % du capital de la société. Les principales modifications apportées par le présent projet de loi s'agissant de la composition du conseil d'administration d'Air France portent sur les représentants de l'Etat et sur la présence de personnalités qualifiées. **A l'issue du transfert de la majorité du capital de la compagnie au secteur privé, la diminution du nombre d'administrateurs représentant l'Etat et la suppression de la présence des personnalités qualifiées au conseil d'administration d'Air France sera compensée par une présence plus importante des administrateurs représentant les actionnaires privés. Les salariés pourront conserver six représentants au conseil d'administration, et les salariés actionnaires pourront être représentés en deux catégories, représentant le personnel navigant technique et les autres salariés.** Dans la situation actuelle, les salariés actionnaires sont représentés par un représentant du personnel navigant technique et un représentant du reste du personnel.

Au total, les dispositions du présent projet de loi relatives à la composition du conseil d'administration d'Air France se rapprochent du droit commun, tout en maintenant la représentation plus importante que celle prévue par le droit commun des salariés au conseil d'administration.

b) Les modalités d'élection des représentants des salariés au conseil d'administration ou au conseil de surveillance

L'article 2 prévoit que « *le conseil d'administration ou, selon le cas, le conseil de surveillance de la société Air France, peut compter jusqu'à six membres élus par les salariés* », dans les conditions prévues par le droit en vigueur. Cette disposition déroge au droit commun qui limite à cinq membres élus la représentation des salariés au conseil d'administration ou de surveillance d'une société.

L'article 2 permet également aux statuts de la société Air France de prévoir :

- que les salariés sont répartis en quatre collèges (personnel navigant technique, personnel navigant commercial, cadres, autres salariés), ainsi que le nombre de représentants élus par collège ;

- que la représentation des salariés actionnaires peut se faire en deux catégories (personnel navigant technique et autres salariés), ainsi que la définition du nombre de membres de chaque catégorie selon le droit en vigueur.

Ces dispositions permettent aux statuts de prévoir les conditions dans lesquelles seront élus les représentants des salariés et des actionnaires salariés au conseil d'administration ou de surveillance de la société, en dérogeant, le cas échéant, aux dispositions de l'article L. 225-28 du code de commerce, qui prévoit que « (...) *Lorsqu'un siège au moins est réservé aux ingénieurs, cadres et assimilés, les salariés sont divisés en deux collèges votant séparément. Le premier collège comprend les ingénieurs, cadres et assimilés, le second, les autres salariés. Les statuts fixent la répartition des sièges en fonction de la structure du personnel (...)* ».

Les dispositions de l'article 2 du présent projet de loi s'appliqueront aussi bien au conseil d'administration qu'au conseil de surveillance, de manière à permettre à la société Air France de modifier son mode de gouvernance, sans remettre en cause les dispositions relatives à la composition du conseil et à l'élection des administrateurs salariés.

3. Les mesures transitoires (article 4 du présent projet de loi)

L'article 4 du présent projet de loi prévoit les conditions dans lesquelles il sera procédé aux modifications de la composition du conseil d'administration à l'issue du processus de privatisation de l'entreprise.

Le premier alinéa déroge aux dispositions de l'article 8-1 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations, introduit

par l'article 1^{er} de la loi n° 94-640 du 25 juillet 1994, qui dispose que « *les statuts de toute société dont le transfert au secteur privé a été décidé en application de l'article 2 de la loi de privatisation n° 93-923 du 19 juillet 1993 sont modifiés par une assemblée générale extraordinaire tenue avant ce transfert pour stipuler que le conseil d'administration ou le conseil de surveillance, selon le cas, comprend : (...)* »

Trois membres représentant les salariés et un membre représentant les salariés actionnaires, s'il compte quinze membres ou plus ».

Cette disposition étant contradictoire avec la rédaction de l'article 2 du présent projet de loi, l'article 4 prévoit que, pour son application à la société Air France, « *les statuts de cette société peuvent prévoir que la représentation des salariés et des salariés actionnaires au conseil d'administration ou, selon le cas, au conseil de surveillance, est celle prévue par l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile dans sa rédaction issue de l'article 2 de la présente loi* ».

Les deux alinéas suivants de l'article 4 prévoient les conditions dans lesquelles sera modifiée la composition du conseil d'administration de la société Air France à l'issue de sa privatisation.

Ils prévoient que l'ensemble des membres du conseil d'administration et le président de la société Air France resteront en fonction lors du transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société, et qu'une assemblée générale des actionnaires devra être convoquée dans les deux mois suivant ce transfert.

Les membres du conseil d'administration et le président de la société Air France seront nommés lors de la réunion de la première assemblée générale postérieure au transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société, à l'exception des administrateurs élus par les salariés et des administrateurs représentant les salariés actionnaires.

L'élection et la désignation des représentants des salariés et des salariés actionnaires aura lieu dans un délai de six mois suivant le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société, selon les dispositions de l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile dans sa rédaction issue de l'article 2 du présent projet de loi.

Les dispositions relatives aux représentants des salariés et des salariés actionnaires au conseil d'administration visent essentiellement à permettre l'organisation d'élections au sein de la société, ainsi que les évolutions de la représentation syndicale qui pourraient en résulter.

La représentation syndicale au sein du personnel d'Air France, telle qu'elle résulte des élections au comité d'entreprise du 8 mars 2001, est retracée dans le tableau suivant :

Résultat des élections au comité d'entreprise d'Air France du 8 mars 2001

syndicats	Audience (en % global de la compagnie)
ALTER (syndicat de pilotes) <i>Personnel navigant technique</i>	1,20
SNOMAC (syndicat des mécaniciens navigants) <i>Personnel navigant technique</i>	0,54
SNPL (syndicat de pilotes) <i>Personnel navigant technique</i>	3,26
SNPNAC (syndicat de pilotes) <i>Personnel navigant technique</i>	0,54
SPAC (syndicat de pilotes) <i>Personnel navigant technique</i>	1,09
SPAF (syndicat de pilotes) <i>Personnel navigant technique</i>	0,79
SNPNC <i>Personnel navigant commercial</i>	5,62
CFDT <i>Toutes catégories de personnel</i>	15,80
CFTC <i>Toutes catégories de personnel</i>	2,90
CGC + UNAC, dont :	12,87
CFE/ CGC <i>Personnel au sol</i>	6,55
UNAC/ CGC <i>Personnel navigant</i>	6,32
CGT + UGICT	26,05
FO + FO Cadres	18,45
SNMSAC (syndicat des mécaniciens au sol) <i>Personnel au sol</i>	3,30
STC (syndicat des travailleurs corses) <i>Personnel au sol</i>	0,21
SUD AERIEN <i>Personnel au sol</i>	3,67
UNSA <i>Personnel au sol et navigant commercial</i>	3,71

Source : Air France

4. Les dispositions relatives au passage des salariés d'Air France du statut public au droit privé (article 3 du présent projet de loi)

Le personnel d'Air France n'est pas régi par le droit du travail, mais par un statut, le dernier alinéa de l'article R. 342-13 du code de l'aviation civile prévoyant que « *le conseil d'administration soumet le statut du personnel à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget. A défaut de décision expresse intervenant dans un délai de deux mois à compter de la réception de la délibération, l'approbation est considérée comme acquise de plein droit* ».

L'article 3 du présent projet de loi prévoit le maintien, pour une durée n'excédant pas deux ans, du statut public des salariés d'Air France.

Ce délai doit permettre la négociation d'accords d'entreprises entre les syndicats et la direction d'Air France. En effet, en l'absence d'accords d'entreprise, et compte tenu du fait que tous les métiers des salariés d'Air France ne sont pas couverts par une convention collective, certains d'entre eux seraient soumis purement et simplement à la législation du droit du travail, ce qui constituerait une dégradation majeure de leurs conditions d'emploi et de travail.

D'après les informations recueillies par votre rapporteur pour avis, et sans préjuger de l'issue des négociations entre la direction et les syndicats, les accords d'entreprise devraient permettre de transposer aussi fidèlement que possible dans le droit privé, les dispositions actuelles du statut public.

Votre rapporteur pour avis souligne par ailleurs que toutes les personnes embauchées par la société Air France seront soumises aux conditions en vigueur au sein de l'entreprise : statut public avant la conclusion des accords d'entreprise, et droit privé à l'issue de leur conclusion. Il ne s'agit évidemment pas de créer une dichotomie en matière de conditions d'emploi au sein de la société, les dispositions du présent article ayant pour but de maintenir la paix sociale et de développer le dialogue social au sein de l'entreprise.

IV. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIONNARIAT SALARIÉ (ARTICLE 5 DU PROJET DE LOI)

L'actionnariat salarié est particulièrement développé dans le secteur du transport aérien, notamment aux Etats-Unis, où les salariés d'United Airlines détiennent par exemple la majorité du capital de l'entreprise. Dans ce dernier cas, cette situation a favorisé le vote d'augmentations de salaires très importantes qui ont mis à mal la santé financière de la compagnie. Confrontée à la crise du secteur, celle-ci a dû se placer sous le chapitre 11 de la législation américaine sur les faillites.

Les dispositions du présent projet de loi devraient permettre de porter à peu moins de 20 % la part du capital d'Air France détenue par les salariés.

A. LES PRÉCÉDENTS

1. Le plan de redressement d'Air France de 1994

L'article 17 de la loi n° 94-679 du 8 août 1994 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier prévoyait que *« I. L'Etat est autorisé, jusqu'au 30 juin 1998 au plus tard, à céder gratuitement des actions de la Compagnie nationale Air France aux salariés de cette entreprise qui, dans le cadre d'un accord collectif de travail, auront consenti, volontairement et individuellement, à une réduction de leurs salaires pour une durée de trois ans. (...) »*

« III. La part des actions cédées dans les conditions prévues par la présente loi ne peut excéder, au 30 juin 1998, une fraction du capital de l'entreprise supérieure à 20 %.

« IV. La valeur des actions attribuées aux salariés ne peut excéder la valeur, actualisée sur la durée de l'accord, des réductions de salaire qu'ils ont consenties, nettes de contribution sociale généralisée et de cotisations sociales et majorées des cotisations patronales et salariales d'assurance vieillesse du régime général de la sécurité sociale et de retraite complémentaire, appréciée le jour de l'accord collectif. Elle ne peut excéder pour chaque salarié le plafond annuel retenu pour le calcul des cotisations de sécurité sociale applicable au jour de la mise en vigueur de l'accord collectif de travail, multiplié par le nombre d'années d'application de l'accord. (...) »

« Les actions sont allouées proportionnellement au montant de la réduction de salaire consentie par chaque salarié et des majorations définies au IV du présent article. Pour chaque année civile il est procédé au plus tard

le 31 mars de l'année suivante, à la constatation pour chacun des salariés de la réduction de son salaire. Cette constatation entraîne la cession à son profit du nombre d'actions correspondant. (...)

« IX. Sous réserve des dispositions de l'article 94-A du code général des impôts, la valeur de ces actions n'est pas retenue pour le calcul de l'assiette de tous impôts, taxes et prélèvements assis sur les salaires ou les revenus. Elle n'a pas le caractère d'éléments de salaires pour l'application de la législation du travail et de la sécurité sociale ».

L'article prévoyait également une période d'incessibilité des actions afin d'éviter tout désengagement des salariés et toute spéculation sur le cours de l'action Air France.

L'ouverture du capital aux salariés devait alors favoriser l'engagement du personnel pour le redressement d'Air France, qui connaissait alors de très importantes difficultés financières et dont l'avenir était incertain. Le plan de redressement d'Air France comprenait plusieurs volets. Le plus important d'entre eux était la recapitalisation de la compagnie, à hauteur de 20 milliards de francs, soumise à l'approbation de la Commission européenne. Cette recapitalisation avait pour principal objectif de permettre le désendettement de la compagnie aérienne.

L'autre volet du plan de redressement de la compagnie reposait sur une amélioration de sa productivité et de sa compétitivité. Le projet pour l'entreprise, adopté par référendum par le personnel de l'entreprise le 27 mars 1994 prévoyait que *« chacun devra améliorer la contribution en temps de travail : pour le personnel au sol, cela signifie travailler pendant le temps pour lequel il est payé, pour le personnel navigant, cela veut dire (...) l'adaptation des normes de rémunération »*¹. Le dispositif volontaire d'échange salaire-actions visait à réduire la masse salariale qui s'élevait alors à 16 milliards de francs. La direction de la compagnie aérienne escomptait réaliser, grâce à ce procédé, une économie annuelle de 400 millions de francs, dont 280 millions de francs au titre des salaires directs et 120 millions de francs au titre des charges sociales liées aux salaires.

La diminution des salaires devait entraîner une augmentation de la valeur de la société, grâce à la diminution de ses coûts fixes. Cette augmentation de valeur devait compenser l'essentiel de la fraction de capital que l'Etat cédait gratuitement aux salariés dans le cadre du dispositif volontaire d'échange salaire-actions. La réduction de salaire à laquelle devaient consentir les employés devait alors porter sur une durée de trois ans.

Environ un tiers des salariés d'Air France avaient souscrit à cette offre d'échange salaire-actions en 1994, pour des montants cependant réduits,

¹ *In Projet pour l'entreprise « Reconstruire Air France 1994-1997 »*

puisque les salariés ne détenaient que 2,1 % du capital à l'issue de cette opération.

2. L'ouverture de capital de 1998

L'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier a prévu les modalités d'ouverture du capital de la société Air France, comprenant des mesures relatives au développement de l'actionnariat salarié, dont les modalités sont reprises par l'article 5 du présent projet de loi et explicitées ci-après.

A l'occasion de l'ouverture du capital d'Air France, en 1999, l'offre préférentielle réservée aux salariés avait porté sur 15 % du capital mis sur le marché, ce que permettait la loi de 1998, alors que la loi de privatisation de 1986 limitait le montant de cette offre à 10 % du volume des titres mis sur le marché.

S'agissant de l'offre d'échange salaire-actions, seuls les syndicats de pilotes avaient accepté de signer des accords en ce sens au sein de l'entreprise. Près de 80 % du personnel navigant technique avait souscrit à l'offre, pour une part du capital de 6 % de la société, l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 prévoyant que l'offre pourrait porter sur 12 % du capital.

B. LE DISPOSITIF PROPOSÉ PAR LE PRÉSENT PROJET DE LOI

1. Les offres d'actions aux salariés d'Air France

L'article 5 du présent projet de loi, modifiant l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, prévoit que deux offres distinctes seront faites aux salariés à l'occasion du transfert de la majorité du capital de la société Air France vers le secteur privé :

- d'une part, le III de l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998 prévoit que : *« en cas de cession d'une participation de l'Etat dans la société Air France suivant les procédures du marché financier, des titres doivent être proposés de l'entreprise, à ceux des filiales dans lesquelles elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital social ou aux anciens salariés s'ils justifient d'un contrat d'une durée accomplie d'au moins cinq ans avec l'entreprise ou ses filiales.*

« Leurs demandes doivent être intégralement servies, pour chaque opération, à concurrence de 10 % de celle-ci. Si les demandes excèdent 10 %, le ministre chargé de l'économie peut décider qu'elles seront servies à concurrence de 15 % au plus. Chaque demande individuelle ne peut toutefois être servie qu'à concurrence de cinq fois le plafond annuel de la sécurité sociale.

« Si ces demandes excèdent le seuil ainsi défini par le ministre, ce dernier fixe par arrêté les conditions de leur réduction ».

Cette offre préférentielle accordée aux salariés vise à développer l'actionnariat salarié. Les conditions de cette offre ne sont pas modifiées par rapport à celles prévues par le III de l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998 et mises en oeuvre à l'occasion de l'ouverture du capital de la société en 1999 : les rabais offerts aux salariés pourront s'élever à 20 % du montant des titres, les délais de paiement pourront s'étaler sur trois ans, et des actions gratuites pourront être offertes par l'Etat en contrepartie de l'incessibilité temporaire des titres.

- d'autre part, le II de l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998, modifié par le présent article, prévoit la possibilité pour l'Etat de céder *« gratuitement ou à des conditions préférentielles aux salariés d'Air France qui auront consenti à des réduction de leur salaire, des actions de cette société, dans la limite de 6 % de son capital »*. Cette offre reprend également les dispositions prévues par le II de l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998, en modifiant les conditions de mise en oeuvre de ce mécanisme, compte tenu notamment de la diminution de la part du capital de la société détenue par l'Etat. Le II de l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998 prévoyait que *« l'Etat est autorisé à céder gratuitement, dans la limite de 12 % du capital, des actions de la société qui auront consenti à des réductions de leurs salaires pour la durée de leur carrière professionnelle dans le cadre d'un accord collectif de travail passé entre la direction et une ou plusieurs organisations syndicales représentatives des personnels concernés »*. A l'époque, seul les pilotes avaient signé un accord sur ce point et avaient souscrit des actions à hauteur d'environ 6 % du capital d'Air France. L'échange salaire-actions proposé par le présent projet de loi devrait cette fois être offert à l'ensemble du personnel de la société. Il pourra porter jusqu'à 6 % du capital de la société, soit le reliquat de l'offre non souscrite en 1999. Un accord entre la direction et les syndicats devrait préciser les conditions de l'offre prévue par le présent projet de loi.

2. Une fiscalité avantageuse pour les salariés ayant souscrit à l'offre d'échange salaire-actions

Le dernier alinéa du texte proposé par le I de l'article 5 du présent projet de loi pour le II de l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998

dispose que *« sous réserve des dispositions de l'article 150-0D du code des impôts, la valeur des actions mentionnées au présent II n'est pas retenue pour le calcul de l'assiette de tous impôts, taxes et prélèvements assis sur les salaires ou les revenus. Elle n'a pas le caractère d'élément de salaire pour l'application de la législation du travail et de la sécurité sociale »*. Cette disposition reprend, au mot près, les dispositions figurant dans les dispositions législatives autorisant les échanges salaire-actions de 1994 et 1998. Ainsi que le notait le rapporteur général de votre commission dans son commentaire de l'article 17 de la loi n° 94-679 du 8 août 1994 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, *« la fiscalité des titres obéit à un régime plus favorable que l'impôt sur le revenu, et (...) la part de revenu à laquelle les salariés auront renoncé supportera une fiscalité plus légère que si cette part était restée intégrée au salaire.*

« Pour la détermination de la plus-value, le gouvernement a indiqué à votre rapporteur qu'il entendait considérer que la gratuité des actions cédées avait pour conséquence la fixation de leur prix d'acquisition à une valeur équivalente à zéro, et non à leur valeur au moment de leur cession gratuite. Le gouvernement souhaite en effet éviter que la réduction d'impôt sur le revenu s'accompagne d'une exonération de fait si le prix d'acquisition est déterminé à la valeur de l'action de l'entreprise (...) ».

Les actions d'Air France cédées aux salariés n'étant pas assimilées à un élément de salaire, sont exonérées d'impôt sur le revenu. Cette disposition constitue d'ailleurs le principal facteur incitatif pour la participation des employés de la société à l'échange salaire-actions proposé. L'avantage fiscal découlant de l'échange salaire-actions sera d'autant plus important que les participants sont fortement imposés à l'impôt sur le revenu. Par conséquent, si le dispositif d'échange salaire-actions est proposé à l'ensemble des salariés de la compagnie, il sera surtout avantageux pour les salariés les plus payés, soit, pour l'essentiel, le personnel navigant technique (PNT) et les cadres de l'entreprise.

Si les actions ne sont assujetties ni à la contribution sociale généralisée, ni à la contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS), ni à l'impôt sur le revenu, elles entrent en revanche dans le champ de l'impôt de solidarité sur la fortune, des droits de succession, et de la fiscalité des plus-values applicables à la cession des titres. Pour l'imposition des plus-values, celle-ci se fera « au premier franc », la valeur d'acquisition des titres étant nulle. On notera que l'article 5 de la loi de finances pour 2003, adopté par le Sénat sur proposition de sa commission des finances, a relevé le seuil de cession en-deçà duquel les plus-values de cession de valeurs mobilières ne sont pas imposées au titre de l'impôt sur le revenu à 15.000 euros, contre 7.650 euros, pour les plus-values réalisées à compter du 1^{er} janvier 2003.

3. Le remboursement par Air France du coût pour l'Etat de la cession gratuite d'actions

Lors du précédent échange « salaire contre actions » de 1999, l'Etat avait, en tant que détenteur de la quasi-totalité des titres, bénéficié de la quasi-intégralité de l'accroissement de valeur de la société résultant des abandons de salaires consentis par les pilotes de la compagnie ayant adhéré au dispositif d'échange. Comme le prévoit la loi, la Commission de participation et des transferts, chargée de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, avait vérifié que l'augmentation de la valeur de la participation de l'Etat dans l'entreprise était au moins égale à la contre-valeur des actions cédées aux pilotes, et avait considéré que les intérêts de l'Etat étaient préservés.

Dans le cas de l'échange salaire-actions prévu par le présent projet de loi, l'Etat ne bénéficiera pas de l'intégralité de la création de valeur de la société résultant des abandons de salaires consentis par les salariés, mais d'une part de cet accroissement, correspondant à sa part du capital de la société. Par conséquent, le coût des actions gratuites accordées aux salariés par l'Etat dans le cadre du dispositif d'échange « salaire contre actions » n'est pas intégralement compensé par la création de valeur résultant des abandons de salaires correspondants. L'accord portant sur l'échange salaire-actions devra être conclu avant l'opération de privatisation. Par conséquent, l'augmentation de la valeur revenant à l'Etat portera sur la part du capital de la société en sa possession avant la mise sur le marché des titres.

Le deuxième alinéa du II proposé par l'article 5 pour l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier prévoit que : « *La société Air France rembourse à l'Etat le coût, déterminé selon des critères fixés par décret en Conseil d'Etat (...)* ». Cette convention devra être approuvée par la Commission des participations et des transferts, chargée de s'assurer de la préservation des intérêts patrimoniaux de l'Etat.

L'alinéa suivant prévoit plusieurs modalités de remboursement par la société Air France à l'Etat de la différence entre le coût des actions gratuites délivrées par lui et la part revenant à l'Etat de l'augmentation de la valeur de la société résultant des abandons de salaire consentis par les salariés :

- l'attribution à l'Etat de titres d'Air France ;

- l'attribution par la société Air France d'actions gratuites, au titre de l'article 12 ou 13 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations. L'article 12 de cette loi prévoit notamment que les salariés de l'entreprise ayant acquis des actions de la société « *peuvent bénéficier d'une attribution gratuite d'actions qui ne saurait excéder une action par action acquise directement de l'Etat et conservée au moins un an à compter de la*

date à laquelle cette action s'est trouvée à la fois cessible et intégralement payée. En aucun cas, la valeur des actions ainsi attribuées à une personne, estimée sur la base du prix de cession par l'Etat, ne peut excéder la moitié du plafond mensuel de la sécurité sociale. Cette décision est prise par un arrêté du ministre chargé de l'économie, au moment de la mise sur le marché ». L'article 13 prévoit notamment que les personnes physiques de nationalité française ou résidentes ayant acquis des titres d'une société mis sur le marché par l'Etat « *peuvent bénéficier d'une attribution gratuite d'actions qui ne saurait excéder une action pour dix actions acquises directement de l'Etat et conservées au moins dix-huit mois après leur paiement intégral, dans la limite, pour ces dernières, d'une contre-valeur ne dépassant pas 4.575 euros. Les personnes physiques ayant la qualité de ressortissants de l'un des Etats membres de la Communauté européenne peuvent avoir accès à ces offres dans les mêmes conditions. Les avantages et les modalités propres à chaque opération sont arrêtées par le ministre chargé de l'économie ».*

Dans l'hypothèse où cette solution serait retenue pour le remboursement de l'Etat par Air France, Air France se substituerait à l'Etat pour la délivrance d'actions gratuites, tant aux salariés de la société qu'aux personnes physiques françaises ou résidentes s'étant portés acquéreurs de titres Air France, en guise de remboursement à l'Etat du coût de la délivrance des actions gratuite aux salariés d'Air France.

- enfin, le remboursement de l'Etat par Air France pourra évidemment s'effectuer par le biais d'un versement direct des sommes concernées.

Le remboursement de l'Etat par la société Air France diminuera la valeur de la société. La « rétroaction » de ce remboursement sur la valeur des actions détenues par l'Etat devra évidemment être prise en compte pour le calcul du montant qu'Air France devra rembourser à l'Etat par la Commission des participations et des transferts.

On notera que la convention passée entre la société Air France et l'Etat prévoyant les modalités du remboursement à l'Etat du coût des actions gratuites sera approuvée directement par le conseil d'administration de la société, sur le rapport des commissaires aux comptes, mais ne sera pas soumise à l'approbation de l'assemblée générale, ainsi que le prévoit l'article L. 225-40 du code de commerce. Dès lors que l'Etat ne détiendra plus qu'environ 20 % du capital de la société Air France à l'issue du transfert de la majorité du capital au secteur privé, la majorité des actionnaires aura intérêt à ne pas approuver la convention prévoyant le remboursement de l'Etat, celui-ci venant diminuer le résultat de la société. En cas de refus de l'assemblée générale d'approuver cette convention, les intérêts patrimoniaux de l'Etat ne seraient pas préservés, d'où la nécessité de prévoir une dérogation à l'article L. 225-40 du code de commerce.

A l'issue de la délivrance d'actions gratuites par l'Etat et du remboursement par Air France à l'Etat du coût de cette opération, les actionnaires devraient voir la valeur de leurs actions, augmentée par la création de valeur résultant des abandons de salaire consentis par les salariés, et diminuée suite au remboursement de l'Etat par Air France, légèrement accrue. Air France verra son patrimoine réduit compte tenu du remboursement de l'Etat, mais ses résultats seront améliorés compte tenu de la contraction de la masse salariale résultant des abandons de salaires consentis par les salariés. Enfin, **la neutralité financière de cette opération pour l'Etat sera garantie par le contrôle effectué par la Commission des participations et des transferts sur le montant du remboursement dû par Air France.**

On notera cependant que l'Etat supportera une dépense fiscale, au demeurant modeste, résultant de la réduction des revenus imposables des salariés ayant consenti à des réductions de salaires, qui ne sera pas intégralement compensée par l'imposition des plus-values lors de l'éventuelle cession ultérieure des actions par les salariés.

Votre rapporteur pour avis relève d'ailleurs qu'il n'est pas fait mention de cette dépense fiscale dans le fascicule des « voies et moyens », pas plus que ce ne fut le cas en 1999.

Le IV inséré par le II de l'article 5 du présent projet de loi dans la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 tend à prévoir que l'offre préférentielle d'actions aux salariés ainsi que l'offre d'échange « salaire contre actions » n'auront lieu qu'une seule fois, à l'occasion du transfert de la majorité du capital d'Air France du secteur public au secteur privé. En effet, en vertu de l'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998, l'Etat devrait proposer ces offres à chaque fois qu'il met des titres de la société sur le marché. La référence aux articles 11 et 12 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations permet de ne viser que l'opération de privatisation proprement dite, et d'éviter que l'Etat soit contraint à renouveler ces offres aux salariés d'Air France à l'occasion de chaque mise sur le marché ultérieure de titres, en prévoyant que les dispositions relatives aux offres faites aux salariés cesseront d'être applicables à la société Air France dès que la part détenue par l'Etat au capital d'Air France sera inférieure à 20 %.

On rappellera que l'Etat devrait, dans un premier temps, conserver environ 20 % du capital de la société Air France, mais pourrait se désengager davantage ultérieurement, en fonction de l'évolution de la situation de la compagnie et de l'évolution des marchés financiers.

V. L'ABROGATION DE DISPOSITIONS ANCIENNES

L'article 1^{er} du présent projet de loi prévoit que les conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4 et L. 330-6 du code de l'aviation civile sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat. Cette disposition doit être appréhendée en regard avec la suppression du premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile, prévue par l'article 6 du présent projet de loi. Il s'agit donc d'une conséquence, qui ne modifie pas le droit existant, puisque le premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile dispose que « *les conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4, L. 330-6 du titre III et L. 342-1, L. 342-2 et L. 342-3 du titre IV sont déterminées par décret en Conseil d'Etat* ».

A. L'EXERCICE DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC PAR LA COMPAGNIE AIR FRANCE

Les conditions d'exercice des missions de service public par les compagnies aériennes ont profondément évolué au cours des dernières années.

A l'époque d'Air Inter, la compagnie bénéficiait de l'exclusivité sur les liaisons aériennes domestiques, en contrepartie de son engagement d'assurer sa mission de service public. Elle devait ainsi effectuer, sans subvention, une péréquation interne entre les lignes bénéficiaires et les lignes déficitaires, selon les termes d'une convention conclue avec l'Etat, dans le but de développer les liaisons interrégionales et la desserte des régions enclavées.

Très rapidement après le rachat de la compagnie Air Inter par Air France, cette dernière décidait, le 15 novembre 1990, de suspendre 57 lignes aériennes intérieure, décision présentée comme « *un aménagement de vols en élaguant des lignes non rentables ne présentant pas de perspectives d'équilibre à terme suffisamment proches ou d'intérêt stratégique essentiel pour le développement de l'entreprise* »¹.

Le principal mécanisme permettant aujourd'hui d'assurer le maintien de certaines lignes régionales non rentables est assuré par le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), qui prend en charge la péréquation en faveur des aéroports ne disposant pas de ressources suffisantes pour couvrir leurs dépenses de sûreté, d'une part, et en faveur des lignes aériennes non rentables, d'autre part.

¹ Cité dans le rapport n° 330 (1990-1991) de la commission de contrôle chargée d'examiner la gestion administrative, financière et technique de l'entreprise nationale Air France et des sociétés de toute nature, comme des Compagnies aériennes qu'elle contrôle puis d'en informer le Sénat, présidée par M. Ernest Cartigny et rapportée par M. Serge Vinçon, page 125.

L'attribution des lignes non rentables bénéficiant du soutien du FIATA s'effectue dans des conditions visées par la législation communautaire, impliquant le recours à un appel d'offre auquel peuvent participer toutes les compagnies aériennes communautaires. Par conséquent, l'évolution du statut d'Air France sera sans conséquence sur l'exercice en France des missions de service public par la compagnie.

La suppression de l'article L. 342-2 du code de l'aviation civile prévoyant les obligations imposées à la société Air France dans l'intérêt général résulte du caractère obsolète de ces dispositions, dès lors que les obligations de service public imposées par les Etats aux compagnies aériennes ne font plus l'objet, ainsi que le prévoit l'article, de « *contrats préalables assortis de cahiers des charges, passés entre la société, d'une part, l'Etat, les collectivités publiques de la métropole et d'outre-mer, d'autre part* ».

Il sera toutefois toujours possible pour l'Etat de confier à Air France des missions d'intérêt général et d'édicter des obligations de service public en procédant à des appels d'offre pour l'exploitation de lignes aériennes non rentables dans le cadre d'une contractualisation, ou encore à des réquisitions dans le cas d'une situation d'urgence.

B. LA SUPPRESSION DE LA TUTELLE DE L'ETAT

L'abrogation des articles L. 341-1 et L. 342-1 du code de l'aviation civile, visée au dernier alinéa de l'article 6 du présent projet de loi, tend notamment à supprimer la tutelle de l'Etat mentionnée à l'article L. 342-1 (« *La société Air France est soumise au contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile et à un contrôle économique et financier* »), qui est incompatible avec le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société. Par ailleurs, la mention de ce que la société peut faire et ne peut pas faire (« *[la société] a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens. Elle peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre. Toutefois, elle ne peut créer ou gérer des entreprises de fabrication de matériel aéronautique, ni prendre de participation dans de telles entreprises* ») visée à l'article L. 341-1 est supprimée pour les mêmes raisons.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 5 février 2003, sous la **présidence de M. Jean Arthuis, président, la commission** a procédé à **l'examen du rapport**.

M. Yves Fréville, rapporteur pour avis, a indiqué à titre préalable que le projet de loi «entreprise de transport aérien et société Air France» n'était pas à proprement parler un projet de privatisation d'Air France, car la compagnie figurait sur la liste des entreprises privatisables en 1993 et pourrait donc être privatisée en l'absence de projet de loi spécifique.

Par ailleurs, plusieurs dispositions de ce projet sont applicables à toutes les sociétés de transport aérien françaises qui pourraient être cotées, même si ce n'est que le cas d'Air France aujourd'hui. Enfin, la date de privatisation d'Air France dépendra de l'évolution du secteur du transport aérien et des marchés financiers.

Il a ensuite souhaité répondre à deux questions préalables :

- pourquoi privatiser Air France ?
- pourquoi une loi est-elle nécessaire pour ce faire ?

Il a souligné que l'évolution du transport aérien en Europe et la consolidation annoncée de ce secteur pourraient conduire les compagnies à conclure des alliances capitalistiques, ce qui nécessitait un transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Air France. Il a considéré qu'il n'y avait pas de raison de maintenir la compagnie dans le secteur public en l'absence de monopole naturel, s'agissant d'un secteur hautement concurrentiel, notant par ailleurs que les missions de service public assurées par Air France peuvent l'être quel que soit le statut de la société. Enfin, il a rappelé qu'après une importante crise financière de la compagnie, ayant nécessité une recapitalisation de 20 milliards de francs de l'Etat entre 1994 et 1996, Air France connaissait actuellement une situation assainie, et résistait mieux à la crise mondiale du secteur que la quasi-totalité des compagnies aériennes internationales, ce qui permettait d'envisager une privatisation dans de bonnes conditions pour l'Etat et pour la compagnie.

M. Yves Fréville, rapporteur pour avis, a indiqué que la loi de 1948 qui a créé Air France prévoyait une ouverture de capital que l'Etat n'a jamais mise en œuvre. En 1986, la société ne figurait pas sur la liste des entreprises privatisables, bien qu'en 1987, une ouverture du capital ait été envisagée, puis annulée à la suite du « krach boursier ». En 1993, la société Air France figurait sur la liste des entreprises privatisables, et une opération d'échange « salaire-contre actions » était proposée aux pilotes de la compagnie.

Cette opération a été renouvelée en 1999, lors de l'ouverture du capital engagée par le gouvernement de M. Lionel Jospin, au terme de laquelle l'Etat a conservé 54 % du capital.

M. Yves Fréville a indiqué que l'opération de transfert de la majorité du capital d'Air France du secteur public vers le secteur privé organisée par le présent projet de loi devait conduire à une réduction de la part du capital détenu par l'Etat à un peu moins de 20 %, soit l'équivalent du capital qui devrait être détenu par les salariés de l'entreprise à l'issue du processus.

M. Yves Fréville, rapporteur pour avis, a considéré qu'une loi était nécessaire afin de prévoir les mécanismes tendant à préserver la nationalité ou le caractère communautaire de la compagnie. Il a rappelé que pour assurer des liaisons aériennes intra-communautaires, une compagnie aérienne doit être majoritairement détenue et effectivement contrôlée par des intérêts communautaires, tandis que pour les liaisons aériennes vers des pays tiers, elle doit avoir un actionnariat majoritairement français.

Il a toutefois souligné que des arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 5 novembre 2002 remettaient en cause les accords bilatéraux accordant des droits de trafic aux compagnies aériennes, en prévoyant que ces droits relèveraient désormais d'une compétence partagée entre les Etats membres et les institutions communautaires.

Il a ensuite présenté le dispositif proposé par le projet de loi afin de garantir le maintien de la nationalité d'Air France. Il a indiqué qu'un suivi de l'actionnariat était rendu possible grâce à des possibilités élargies d'identification des actionnaires, ainsi que d'agrément pour les cessions d'actions. En cas de risque pesant sur la nationalité de leur compagnie, celle-ci peut enjoindre les derniers actionnaires étrangers entrés dans son capital de vendre leurs titres. Enfin, en cas de refus de la part de ces derniers, la société peut saisir le tribunal de grande instance de Paris afin de faire procéder à la vente forcée des titres.

Il a souligné que ce dispositif était dissuasif, et qu'il ne devrait pas y avoir lieu d'y recourir. En effet, une compagnie détenue majoritairement par des actionnaires étrangers perdrait le bénéfice de ses droits de trafic, qui constituent l'essentiel de sa valeur, dès lors, les investisseurs étrangers n'auraient aucun intérêt à acquérir des titres conduisant à une telle situation.

L'information du public et du marché devrait s'avérer suffisante pour éviter de recourir aux mécanismes d'injonction et de vente forcée prévus par le projet de loi.

M. Yves Fréville, rapporteur pour avis, a ensuite présenté les dispositions relatives au développement de l'actionnariat salarié. Il a indiqué que la privatisation s'accompagnerait d'une offre préférentielle réservée aux

salariés, mais également d'une offre d'échange « salaire contre actions » portant sur 6 % du capital, soit la part de l'offre similaire qui n'avait pas été souscrite par les pilotes en 1998. Il a indiqué que l'offre d'échange s'adressait cette fois à l'ensemble des salariés de la société.

La réduction de la masse salariale résultant de la mise en œuvre de cet échange augmentera la valeur de la société et des titres émis sur le marché. A la différence de 1998, cette création de valeur ne bénéficiera pas intégralement à l'Etat, et la société devra rembourser la différence entre la valeur des actions gratuites accordées aux salariés et la création de valeur revenant à l'Etat résultant des abandons de salaires correspondants.

M. Yves Fréville a indiqué qu'un dispositif fiscal avantageux, identique à celui retenu en 1998, serait appliqué à cette offre, afin d'inciter les salariés à y participer. En effet, la valeur des actions ne sera pas retenue pour le calcul des impôts et taxes assis sur les revenus, mais uniquement pour le calcul de l'impôt sur la fortune, des droits de succession et de l'imposition sur les plus-values.

M. Yves Fréville, rapporteur pour avis, a indiqué que le projet de loi comportait d'autres dispositions relatives notamment à la composition du conseil d'administration et au statut des salariés.

Sur ce dernier point, il a indiqué que les statuts des salariés seraient maintenus pendant une durée maximale de deux ans afin de permettre la négociation d'accords d'entreprises entre les syndicats et la direction.

En conclusion, **M. Yves Fréville** a rappelé qu'une modification des statuts de la société Air France constituait un préalable indispensable à sa privatisation. Il a fait part de ses incertitudes quant à la date de cette opération, celle-ci dépendant de l'évolution du secteur du transport aérien et des marchés boursiers.

Un large débat s'est alors ouvert.

M. Jacques Oudin a souhaité connaître les raisons pour lesquelles il importait, à l'avenir, que la nationalité française de la compagnie soit préservée à tout prix, et ce qui justifiait le maintien d'une part significative du capital par l'Etat à l'issue du processus. Il a également voulu connaître les conditions d'emploi des personnels qui seraient embauchés après la privatisation, mais avant la conclusion des accords d'entreprise prévus par le projet de loi.

M. Maurice Blin s'est interrogé sur les mécanismes tendant à préserver la nationalité des compagnies aériennes en vigueur dans les autres pays. Il a souhaité connaître le montant des recettes escomptées par l'Etat lors de la mise sur le marché des titres Air France. Enfin, il a voulu connaître la position des syndicats de la compagnie sur cette opération.

M. François Marc s'est interrogé sur les motivations conduisant le gouvernement à privatiser Air France, compte tenu notamment de la modicité des recettes attendues pour l'Etat, et de la conjoncture stratégique et commerciale favorable que connaît Air France. Il a également émis des doutes sur l'efficacité des mécanismes de suivi de l'évolution de l'actionnariat. Il s'est enfin interrogé sur l'exercice des missions de service public par la société Air France une fois que celle-ci sera détenue par des capitaux privés.

M. Michel Moreigne a émis des doutes sur l'efficacité du mécanisme d'injonction de vente des titres détenus par des actionnaires étrangers pouvant être mis en œuvre par des sociétés françaises cotées de transport aérien.

M. René Trégouët a souhaité connaître les obligations applicables aux compagnies aériennes des autres Etats en matière de préservation de leur nationalité. Il a souligné que la complexité du transport aérien et les contraintes particulières qui s'y appliquent en matière de sécurité en faisaient un secteur à part, ce qui justifiait que le processus de privatisation mis en œuvre diffère du droit commun.

M. Auguste Cazalet a déploré l'absence de concurrence sur certaines lignes intérieures de transport aérien en France et ses conséquences négatives en matière de prix et de capacité.

En réponse à M. Jacques Oudin, **M. Yves Fréville, rapporteur pour avis**, a indiqué que tous les salariés seraient embauchés selon les conditions du statut public actuellement en vigueur, puis, après la conclusion des accords d'entreprise négociés entre les syndicats et la direction, selon un régime de droit privé. Il a rappelé que le maintien de la nationalité d'Air France était nécessaire, même si à l'avenir, la préservation des droits de trafic pourrait être conditionnée à un actionnariat et un contrôle effectif communautaires compte tenu de l'évolution engagée suite aux arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 5 novembre 2002. S'agissant du maintien d'une participation importante de l'Etat au capital d'Air France, il a estimé que celle-ci permettait d'assurer une base stable à l'actionnariat de la compagnie, avec la part détenue par les salariés, mais pourrait être supprimée ultérieurement.

En réponse à M. Maurice Blin, il a exposé les différents mécanismes tendant à préserver la nationalité des compagnies aériennes dans les pays européens, notant par exemple que l'Etat néerlandais disposait d'une action préférentielle vis-à-vis de la compagnie aérienne KLM.

Il a indiqué qu'il était impossible de connaître avec précision le montant des recettes qui pourrait être tiré de la privatisation d'Air France par l'Etat, mais que celui-ci pourrait être de l'ordre d'un milliard d'euros.

Enfin, il a indiqué que la majorité des syndicats d'Air France était opposée à la privatisation de la compagnie, sans toutefois en contester de manière importante les modalités techniques.

En réponse à M. François Marc, **M. Yves Fréville, rapporteur pour avis**, a considéré que la principale motivation de la privatisation d'Air France n'était pas liée au patrimoine de l'Etat, mais à l'intérêt propre de la société, qui bénéficiera d'une plus grande réactivité et d'un meilleur accès aux marchés de capitaux, et pourra conclure des alliances capitalistiques avec d'autres compagnies. Il a indiqué que les mécanismes de contrôle de l'évolution de l'actionnariat étaient efficaces et a rappelé que leur objet était essentiellement dissuasif.

A titre d'exemple, il a indiqué que British Airways avait été confrontée à un risque de contrôle majoritaire par des actionnaires étrangers, qui avait été écarté rapidement suite à une information du marché faisant part de cette situation et des mesures que pourrait être amenée à prendre la compagnie pour y faire face.

S'agissant de l'exercice des missions de service public par Air France, il a considéré que le statut de la société était sans influence sur leur réalisation, compte tenu des mécanismes actuels recourant à des appels d'offre.

En réponse à M. Michel Moreigne, **M. Yves Fréville, rapporteur pour avis**, a estimé que la procédure d'injonction prévue par le projet de loi était d'autant plus efficace qu'elle conduisait à une vente forcée des titres en cas de refus par les actionnaires étrangers concernés d'y accéder.

En réponse à M. René Trégouët, il a indiqué que le contrôle de l'évolution de leur actionnariat était une obligation pour toutes les compagnies de transport aérien.

La commission a alors décidé d'émettre un avis favorable à l'adoption du projet de loi.

ANNEXE :

L'ETAT ACTIONNAIRE – RAPPORT 2002¹ : EXTRAIT RELATIF A AIR FRANCE

La compagnie Air France est une société anonyme cotée à la bourse de Paris depuis le mois de février 1999. Le capital de la société, au 31 mars 2002, est détenu par l'Etat à hauteur de 55,9 % et par le personnel d'Air France à hauteur d'environ 11 %.

Le groupe Air France est présent dans quatre principaux métiers : le transport de passagers, le cargo, la maintenance aéronautique (Air France Industrie) et le catering (Servair). La compagnie détient par ailleurs une participation de plus de 23 % au capital de la société Amadeus qui est l'un des principaux Global Distribution System (GDS) mondiaux.

I. FAITS MAJEURS DE L'EXERCICE 2001-2002 (1ER AVRIL 2001 – 31 MARS 2002)

Cet exercice a été marqué par une crise sans précédent pour le transport aérien. Au ralentissement économique mondial qui a débuté début 2001 se sont ajoutées les conséquences des attentats du 11 septembre 2001 qui ont entamé la confiance des passagers dans ce mode de transport et entraîné le dépôt de bilan d'un certain nombre de compagnies aériennes.

A. ÉLÉMENTS INTERNES À L'ENTREPRISE

L'alliance Sky Team officialisée le 22 juin 2000 et qui regroupe Air France, Delta, Aeromexico, Korean Air et CSA a été étendue à Alitalia en juillet 2001. Sky Team s'impose comme l'une des alliances les plus puissantes grâce à la résonance entre les principaux « hubs » des différentes compagnies, à la complémentarité de leurs réseaux et à une intégration commerciale forte. Cette alliance dans le secteur du transport de passagers a été déclinée dans celui du Cargo avec le lancement de Sky Team Cargo en septembre 2000.

Air France a continué à renforcer sa position sur le marché domestique en poursuivant la restructuration de son pôle régional dont elle

¹ Rapport remis au Parlement et au Haut Conseil du secteur public en application de l'article 42 de la loi sur les nouvelles régulations économiques.

avait pris le contrôle en 2000 dans le cadre de la fusion entre Regional Airlines avec Proteus et Flandre Air.

B. ÉLÉMENTS DE CONJONCTURE ET DE CONTEXTE

1. Conjoncture

La conjoncture s'est révélée particulièrement défavorable pour le secteur au cours de l'exercice 2001-2002 avec une diminution de 4,1 % du trafic. Dans ce contexte déprécié, Air France a bien résisté avec un trafic progressant de 1,6 % pour l'activité de transport de passagers et diminuant de 5 % pour l'activité fret Avec une offre en progression de 3,5 % contre une diminution globale de l'offre mondiale de 1,8 %, Air France a été l'un des principaux bénéficiaires de la reprise du trafic enregistrée au 4^{ème} trimestre de l'exercice et des difficultés d'un certain nombre de compagnies (Swiss Air, Sabena, Air Lib).

2. Contexte

Le marché domestique a été profondément bouleversé au début de l'exercice. D'une part, le pôle français de Sair Group, composé d'AOM, d'Air Liberté et d'Air Littoral, a rencontré des difficultés importantes nécessitant une réduction du périmètre de son réseau. D'autre part, le TGV Méditerranée, qui est entré en service le 7 juin 2001, a entraîné une réduction de la part de marché de l'aérien par rapport au ferroviaire sur les liaisons entre Paris et le Sud-Est de la France.

3. Statut

Le statut d'Air France avait été modifié de manière importante au cours de l'exercice précédent. La loi du 4 janvier 2001 et le décret du 21 juin 2001 ont allégé les modalités d'exercice de la tutelle de l'Etat au profit d'un renforcement du rôle du conseil d'administration, dont la composition a été modifiée pour prendre en compte l'ouverture du capital réalisée en 1999 et le développement important de l'actionnariat salarié.

C. COMMENTAIRE SUR L'ACTIVITÉ ET LA SITUATION FINANCIÈRE

L'exercice 2001/2002 a été marqué par la prise en compte en année pleine dans le périmètre de consolidation des compagnies régionales (Régional

Airlines, Birt Air, City Jet) et par l'intégration de 24 filiales du groupe Servair et de Fréquence plus.

Sur l'exercice, l'offre passagers (en siège-kilomètres offerts) a augmenté de 3,5 %, tandis que le trafic (exprimé en passagers-kilomètres transportés) progressait de 1,6 % entraînant une diminution du taux de remplissage qui atteint 76,6 % (une performance qui demeure néanmoins satisfaisante si on la compare à celle de 1999, soit 76,1 %). Le maintien du remplissage ne s'est pas fait au détriment de la recette unitaire (RPKT) qui est stable (- 0,6 %, - 0,4 % après prise en compte des effets de réseau et de change). Au sein des compagnies aériennes européennes, Air France a encore gagné des parts de marché, passant de 15,4 % à 16,9 %. Ce résultat a été obtenu dans un contexte de crise majeure pour le secteur du transport aérien au niveau mondial. L'adaptation de l'offre, le caractère performant du hub de Roissy, son réseau équilibré ainsi que la défaillance de plusieurs compagnies aériennes ont permis à Air France de dégager des résultats positifs sur l'année contrairement à la plupart des compagnies aériennes ¹.

1. La structure financière

La compagnie, engagée dans un programme important de renouvellement de sa flotte, en particulier sur le segment des appareils moyens et longs courriers, a néanmoins adapté ce programme pour préserver sa structure financière dans le contexte des événements du 11 septembre 2001. Les investissements, au niveau du groupe, ont ainsi représenté 1.475 M € au cours de l'exercice 2001/2002 contre 2.043 M € au cours de l'exercice 2000/2001. Les produits de cessions d'immobilisations et de filiales ont porté sur près de 513 M €. Les investissements nets ont été financés par les flux générés par l'exploitation. La trésorerie du groupe s'est légèrement consolidée (1.047 M € au 31 mars 2002). Le ratio d'endettement est stable à 0,74 en 2002. Les fonds propres atteignent 3,99 M € et l'endettement net est resté stable à 2,95 M €.

2. L'exploitation

La compagnie a enregistré une progression de 2 % (0,1 % à périmètre constant) de son chiffre d'affaires qui s'élève à 12,53 M €.

L'EBITDAR (earning before interest, taxes, depreciation, amortization and rentals ou excédent brut d'exploitation avant déduction des

¹ *Lufthansa et British Airways affichent ainsi des résultats avant impôts respectivement de - 663 M € et - 806 M €.*

loyers opérationnels aéronautiques) progresse de seulement 2,5 % (baisse de 1,3 % à périmètre constant), pour atteindre 1,65 M €, ce qui souligne l'impact de l'augmentation importante des coûts. Cette évolution s'explique avant tout par la maîtrise des charges externes (7.466 M €) qui diminuent de 0,3 % (diminution de 1,1 % à périmètre constant) suite à la mise en place d'un plan d'économie.

Le résultat net part du groupe est en diminution de 63 % (57 % à périmètre constant) pour atteindre 153 M €. Ce résultat est néanmoins remarquable dans le contexte de la crise frappant le secteur (air France est la 3^{ème} compagnie au monde par sa rentabilité derrière Singapour Airlines et Quantas) et du fait de l'augmentation des dotations aux amortissements et aux provisions.

Les résultats d'Air France ont permis de dégager un dividende à 0,10 € par action, en diminution de 55 % par rapport à l'exercice précédent.

3. Les principales données hors bilan

Les engagements sociaux de la compagnie provisionnés au bilan s'élèvent à 576 M € dont 327 M € au titre des retraites et 249 M € au titre des indemnités de départ à la retraite et de cessation de service.

Les engagements relatifs à la flotte comprennent les engagements de locations et les commandes de matériels aéronautiques, en particulier d'appareils. S'agissant des locations, les engagements du groupe Air France s'élèvent à 3.853 soit 1.736 M € au titre des locations financées et 2.476 M € au titre des locations opérationnelles. S'agissant des commandes de matériel aéronautique, les engagements de la compagnie s'élèvent à 5.327 M €. Ces engagements comprennent les commandes fermes : 7 Airbus A380 passées au cours de l'exercice et livrables au-delà de 5 ans.

A. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1. Le conseil d'administration

Le conseil d'administration s'est réuni à sept reprises au cours de l'exercice 2001-2002.

2. Les comités du conseil d'administration

Le conseil d'administration a été modifié par la loi du 4 janvier 2001 et par le décret du 21 juin 2001. Le nombre d'administrateurs a été porté de 18 à 21 et sa composition a été modifiée pour prendre en compte l'ouverture du capital et le développement de l'actionnariat salarié. Le conseil d'administration est désormais composé de six représentants de l'Etat, cinq personnalités qualifiées, six représentants des salariés, deux représentants des salariés actionnaires et deux représentants des actionnaires autres que l'Etat et les salariés.

Le conseil d'administration a créé en septembre 1999 deux comités spécialisés :

a) Comité d'audit

Le comité d'audit est composé de deux personnalités qualifiées, d'un administrateur représentant de l'Etat, d'un administrateur représentant des pilotes-actionnaires et d'un administrateur représentant des autres catégories de personnel. Ce comité a pour principale attribution d'examiner les comptes sociaux et consolidés afin d'éclairer le conseil d'administration sur leur contenu et de veiller à la fiabilité et à la qualité des informations. Le comité s'est réuni à deux reprises au cours de l'exercice 2001-2002 pour examiner les comptes sociaux et consolidés semestriels au 30 septembre, et examiner le programme d'audit pour l'exercice 2002 ainsi que les conséquences des changements de normes comptables (passage aux normes IASC).

a) Comité de stratégie

Le comité de stratégie est composé du Président de la compagnie, de deux administrateurs représentant l'Etat, d'une personnalité qualifiée, d'un administrateur représentant les pilotes, de deux administrateurs représentant les autres catégories de personnel et d'un administrateur représentant les pilotes-actionnaires. Ce comité est chargé de l'étude des orientations stratégiques concernant l'activité du groupe, les évolutions de son périmètre en matière de flotte ou de filiales, l'acquisition ou la cession d'actifs aériens ou non aériens, la politique de sous-traitance et d'alliances. Le comité s'est réuni une fois pour débattre de la stratégie de la compagnie face à la menace des compagnies à bas prix (Low Cost) et du projet de prise de participation d'Air France au capital d'une nouvelle compagnie aérienne panafricaine suite à la faillite d'Air Afrique.

B. PERSPECTIVES

Les résultats d'Air France confirment la pertinence de la stratégie de la compagnie. Cette stratégie repose sur un « hub » performant, une alliance mondiale et une consolidation du marché domestique. Les principaux enjeux pour la compagnie consistent à valoriser au mieux ces atouts pour faire face aux incertitudes qui pèsent sur la croissance mondiale et l'évolution du coût du carburant. D'une part, Air France prévoit d'élargir l'alliance Sky Team à de nouveaux partenaires. D'autre part, la compagnie a engagé un plan de restructuration de son pôle régional qui devrait parvenir à l'équilibre d'ici deux ans.

CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AIR FRANCE

(Compte tenu des modifications intervenues dans la composition du conseil d'administration depuis la date de publication du rapport sur l'Etat actionnaire en 2002, votre rapporteur pour avis a souhaité faire figurer, dans le cadre de ce présent rapport, la composition actuelle de ce conseil).

Administrateurs désignés en raison de leurs compétences particulières

M. Jean-Cyril Spinetta, Président

M. Jean-Marc Espalioux

M. Francesco Mengozzi

Mme Patricia Barbizet

M. Pierre Weill

Administrateurs représentant l'Etat

M. Jean-Pierre Aubert

M. Bruno Fareniaux

M. Michel Guyard

M. Jean-Pierre Jouyet

M. Pierre-Mathieu Duhamel

M. Gilles Ricono

Administrateurs représentant les salariés actionnaires

M. Christian Magne

M. Christian Paris

Administrateurs représentant les actionnaires autres que l'Etat et les salariés

M. Jean-François Dehecq

M. Pierre Richard

Administrateurs représentant les salariés

M. Hughes Gendre

M. Paul Laprêvotte

M. Daniel MacKay

Mme Marie Ramon

M. Pascal Mathieu

M. Yvon Touil

Censeur

Poste à pourvoir

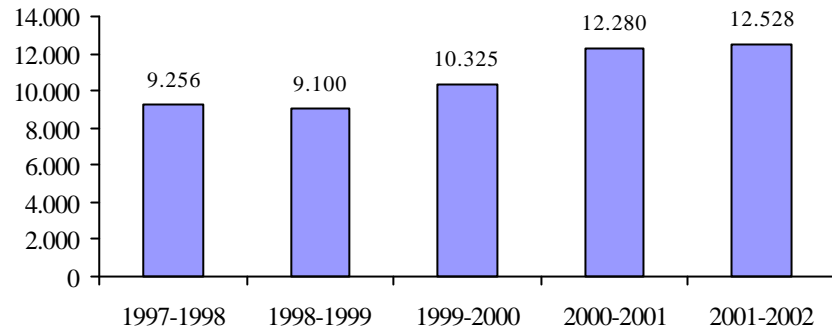
Air France – Exercices 1997 à 2001

Air France							
Comptes consolidés	En millions d'euros	1997/ 1998	1998/ 1999	1999/ 2000	2000/ 2001	2001/ 2002	Observations
Degré d'appartenance au secteur public	Capital détenu par l'Etat (en %)	94,2	73,4	56,8	55,9	55,9	
	Capital détenu par le secteur public hors Etat (en %)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Valeurs boursière de la participation de l'Etat eu 31/12	/	/	2.003	2.385	2.459	Cotation sur le premier marché règlement mensuel à compter du 22 février 1999
I. Activité et résultat	Chiffre d'affaires	9.256	9.100	10.235	12.280	12.528	
	Dont réalisé à l'étranger	4.224	4.211	4.371	6.094	6.242	Zone géographique de vente hors France métropolitaine
	Rapport d'exploitation/résultat opérationnel	377	208	333	355	157	Recalculé par les rédacteurs du rapport (hors cessions de matériels aéronautiques et amortissements sur écarts d'acquisition)
	Résultat financier	- 170	- 126	- 188	- 137	- 112	
	Capacité d'autofinancement/marge brute d'autofinancement	1.065	891	1.036	947	920	Calculé par les rédacteurs du rapport, MBA depuis l'exercice 1999/2000
	Résultat net – part du groupe	286	249	354	421	153	
	Résultat net – intérêts minoritaires	3	4	4	4	3	
	Résultat net de l'ensemble consolidé	289	253	357	425	156	
II – Immobilisations nettes	Total des immobilisations nettes	6.678	6.747	7.488	8.908	9.148	
	Dont écart d'acquisition net	0	0	52	133	125	
	Dont immobilisations incorporelles nettes	234	226	212	206	190	
	Dont immobilisations financières nettes	266	261	487	543	540	

Comptes consolidés		En millions d'euros	1997/ 1998	1998/ 1999	1999/ 2000	2000/ 2001	2001/ 2002	Observations
III – Informations sur les fonds propres	Capitaux propres – part du groupe		2.407	2.704	3.485	3.875	3.961	
	Intérêts minoritaires		20	23	22	25	29	
IV – Dividendes et autres versements assimilés	Dividendes versés au cours de l'exercice		0	0	0	34	61	
	Dont reçus par l'Etat		0	0	0	17	0	
	Autres rémunérations de l'Etat		-	-	-	-	-	Sans objet
V - Provisions	Provisions pour risques et charges		1.198	1.076	1.093	994	937	
VI – Informations sur l'endettement financier	Dettes financières nettes		2.473	2.278	2.034	2.915	2.953	Y compris obligations remboursables en actions (ORA) et titres à durée indéterminée (TDI)
	Dettes financières brutes à plus d'un an		3.510	3.173	2.884	3.319	3.482	Y compris ORA et TDI
VII – Données sociales	Effectifs en moyenne annuelle		54.325	55.199	59.190	64.717	70.156	
	Charges de personnel		2.799	2.961	3.094	3.435	3.738	
VIII - Ratios	Résultat (groupe + minoritaires) / Chiffre d'affaires		3,1 %	2,8 %	3,5 %	3,5 %	1,2 %	
	Charges de personnel / Effectifs moyens (en milliers d'euros)		52	54	52	53	53	
	Résultat (groupe minoritaires) / Fonds propres		11,9 %	8,3 %	9,4 %	10,2 %	3,7 %	Dettes financières y compris ORA et DTI, fonds propres hors ORA et DTI
	Dettes financières nettes / Fonds propres		101,9	83,5	58	74,8	74	
Autres complémentaires informations	Obligations remboursables en actions		194	193	0	0	0	
	Titres à durée indéterminée		366	335	298	259	216	

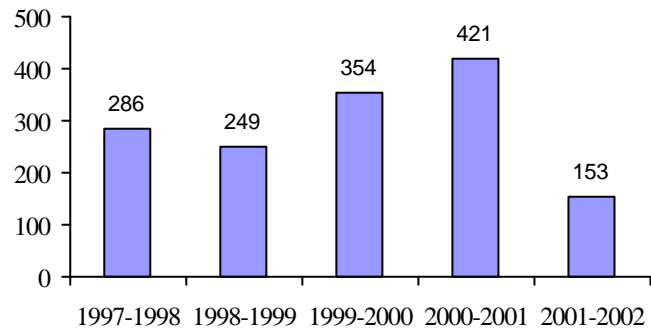
Evolution du chiffre d'affaires

(en millions d'euros)



Evolution du résultat net-part du groupe Résultat net revenant à l'entreprise consolidante

(en millions d'euros)



Evolution des capitaux propres et des dettes financières nettes

(en millions d'euros)

