

N° 67

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 novembre 1990.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur le projet de loi modifiant les annexes I et II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public,*

Par M. Philippe de BOURGOING,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, *président* ; Louis Virapoullé, François Giacobbi, Charles de Cuttoli, Michel Darras, *vice-présidents* ; Charles Lederman, Germain Authié, René-Georges Laurin, Marcel Rudloff, *secrétaires* ; Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Pierre Biarnes, Christian Bonnet, Philippe de Bourgoing, Raymond Bouvier, Jean Chamant, Raymond Courrière, Etienne Dailly, André Dagnac, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean-Marie Girault, Paul Graziani, Hubert Haenel, Daniel Hœffel, Charles Jolibois, Lucien Lanier, Bernard Laurent, Paul Masson, Daniel Millaud, Lucien Neuwirth, Charles Ornano, Georges Othily, Robert Pagès, Claude Pradille, Albert Ramassamy, Roger Romani, Michel Rufin, Jacques Sourdille, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon, Georges Treille.

Voir le numéro :

Sénat : 34 (1990-1991).

---

Transports aériens.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	5
<b>PREMIÈRE PARTIE - LA PRISE DE CONTRÔLE D'U.T.A. ET D'AIR INTER PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE AIR FRANCE</b> .....	7
<b>I. UNE OPÉRATION DE CONCENTRATION EN FORME DE NATIONALISATION</b> .....	7
<b>A. DES PRISES DE CONTRÔLE DIRECTES ET INDIRECTES</b> .....	7
1. La prise de contrôle directe d'U.T.A. par Air France .....	7
2. La prise de contrôle indirecte d'Air Inter par Air France ...	8
3. La prise de contrôle indirecte d'Aéromaritime International .....	9
<b>B. UNE NATIONALISATION INNOMMÉE</b> .....	9
1. Une atteinte au dogme du «ni-ni» .....	9
2. Une double prise de contrôle sans expropriation .....	10
<i>a) La jurisprudence du Conseil constitutionnel semble exclure la qualification de nationalisation</i> .....	10
<i>b) L'apport a-t-il été librement consenti ?</i> .....	11
<b>II. LA CRÉATION D'UN NOUVEAU GROUPE EN VUE D'AFFRONTER LA CONCURRENCE COMMUNAUTAIRE</b> .....	12
<b>A. UN CONTEXTE DE DÉRÉGLEMENTATION ET DE CONCURRENCE ACCRUE</b> .....	12
1. Un mouvement venu des États-Unis .....	12
2. Des réponses diversifiées à la concurrence .....	13
<b>B. UN GROUPE NATIONAL CONCURRENTIEL</b> .....	14
1. Le regroupement des forces nationales .....	14
2. Une logique de moyens et de produits .....	14

	<u>Pages</u>
<b>C. L'OEIL DE BRUXELLES</b> .....	16
<b>1. L'ouverture d'un contrôle</b> .....	16
<b>2. Les fondements juridiques du contrôle</b> .....	17
<b>3. Les hésitations de la Commission</b> .....	17
<b>4. Les termes de l'accord</b> .....	18
<b>DEUXIÈME PARTIE - LE PROJET DE LOI</b> .....	20
<b>I. L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI DE DÉMOCRATISATION DU SECTEUR PUBLIC</b> .....	20
<b>A. LA LOI DU 26 JUILLET 1983</b> .....	20
<b>1. La définition des établissements et entreprises publics concernés</b> .....	20
<b>2. La présence d'administrateurs salariés élus au sein des conseils d'administration ou de surveillance</b> .....	21
<i>a) L'élection des représentants des salariés</i> .....	21
<i>b) Le statut des représentants des salariés</i> .....	21
<i>c) La composition des conseils d'administration ou de surveillance</i> ..	23
<b>3. Les droits spécifiques d'expression des salariés</b> .....	25
<b>B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE PROJET DE LOI</b> .....	26
<b>1. Air Inter reste dans le droit commun des sociétés soumises au respect de l'ensemble des dispositions de la loi de 1983 (article premier)</b> .....	26
<b>2. La nouvelle composition des conseils d'administration d'U.T.A. et d'Aéromaritime International (art. 2)</b> .....	26
<b>3. Un dispositif transitoire (art. 3)</b> .....	28
<b>II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION DES LOIS</b> .....	29
<b>A. CERTAINES QUESTIONS RESTENT EN SUSPENS</b> .....	29
<b>1. Les modalités de composition du conseil d'administration d'U.T.A.</b> .....	29
<b>2. Le financement du rachat et des investissements</b> .....	29
<b>B. UNE LONGUE PÉRIODE DE TRANSITION</b> .....	30
<b>C. UNE ADOPTION CONFORME QUI NE SAURAIT VALOIR APPROBATION DES OPÉRATIONS DE PRISE DE CONTRÔLE</b> .....	31
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	33

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à notre examen a pour objet de tirer les conséquences de la prise de contrôle d'U.T.A. et d'Aéromaritime International par Air France, le 22 janvier 1990, en matière de représentation des salariés au conseil d'administration.

Ces sociétés se trouvant désormais répondre aux conditions fixées par l'article premier de la loi modifiée n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, il convenait en effet de les faire figurer à l'annexe II de ce texte afin que des représentants des salariés de ces compagnies soient élus par les personnels et puissent siéger au conseil d'administration dans des conditions comparables à celles qui ont été retenues en 1984 pour Air France et Air Inter.

Après avoir rappelé les modalités selon lesquelles se sont déroulées les opérations de prise de contrôle, le présent rapport évoquera rapidement les interrogations qu'elles soulèvent tant au regard des principes juridiques et politiques qui régissent les nationalisations, que des dispositions de l'article 86 du traité de Rome, puis il examinera les conséquences de l'entrée de ces compagnies aériennes dans le champ d'application de la loi du 26 juillet 1983, avant de se prononcer sur le dispositif transitoire proposé à l'article 3 pour tenir compte du retard pris dans la mise en oeuvre des obligations définies par cette loi.

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **LA PRISE DE CONTRÔLE D'U.T.A. ET D'AIR INTER PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE AIR FRANCE**

Sans entrer dans le détail des opérations de prise de contrôle qui ont été effectuées au début de cette année, il a toutefois semblé utile d'en rappeler les principales modalités, avant de s'interroger sur leur véritable nature.

Si le nouveau groupe ainsi constitué est présenté par ses responsables comme une réponse efficace à la concurrence internationale, il a toutefois attiré l'attention de la Commission des Communautés européennes qui surveille avec attention les processus de concentrations sectorielles.

#### **I. UNE OPÉRATION DE CONCENTRATION EN FORME DE NATIONALISATION**

##### **A. DES PRISES DE CONTRÔLE DIRECTES ET INDIRECTES**

###### **1. La prise de contrôle directe d'U.T.A. par Air France**

Le 22 janvier 1990, Air France, société nationale dont 99,4 % du capital appartient à l'Etat, achetait à Chargeurs S.A. un bloc de 930.000 actions de la société U.T.A. (Union de transports aériens), soit 54,58 % du capital de cette société, pour un montant total de 3,8 milliards de francs. Ce faisant, Air France prenait le contrôle majoritaire d'U.T.A. en versant un prix unitaire de 4.083 francs pour chacune de ces actions qui, la veille, au moment où leur cotation avait été suspendue, valaient 2.779 francs l'une.

Le jeu de la garantie de cours associée à cette procédure de cession de bloc de contrôle, permettait en outre aux actionnaires minoritaires qui détenaient alors 17,10 % du capital, d'apporter leurs titres au prix de la cession.

Le 12 février 1990, au terme de la procédure de garantie de cours, Air France se trouvait finalement détenir 70,95 % du capital d'U.T.A., seules 0,73 % des actions détenues par les minoritaires n'ayant pas été apportées. La société nationale avait ainsi acquis le contrôle total de la compagnie U.T.A.

## **2. La prise de contrôle indirecte d'Air Inter par Air France**

Au 31 décembre 1986, Air France, fondateur d'Air Inter, détenait 24,95 % du capital de cette compagnie. Avec la S.N.C.F., Air France était donc déjà l'un des deux principaux actionnaires d'Air Inter. Venait ensuite U.T.A. qui était actionnaire à hauteur de 14,69 %.

Entre 1987 et 1989, U.T.A. comme Air France ont à plusieurs reprises réévalué leurs participations au capital d'Air Inter, Air France compensant, notamment, le désengagement partiel de la S.N.C.F.

Au 31 décembre 1989, Air France détenait ainsi 36,53 % du capital d'Air Inter, tandis qu'U.T.A. avait porté sa participation à 35,80 %.

La prise de contrôle d'U.T.A. par Air France, le 22 janvier 1990, permettait en conséquence à cette dernière de détenir, directement ou indirectement, 72,33 % du capital d'Air Inter, soit le contrôle total de cette société.

Contrairement à la prise de contrôle d'U.T.A. par Air France, cette opération n'était accompagnée d'aucune procédure de garantie de cours au bénéfice des actionnaires minoritaires, -la S.N.C.F. pour 12,32 %, la Caisse des dépôts et consignations pour 4,1 %, les chambres de commerce et d'industrie pour 2,39 %, le Crédit Lyonnais pour 4 % et des investisseurs privés pour 4,86 %-, dans la mesure où, aux termes de l'article 5-4-6 du nouveau règlement général du Conseil des bourses de valeurs sur les O.P.A. homologué par un arrêté du 28 septembre 1989, l'obligation de garantie de cours ne s'applique aux filiales cotées, -Air Inter est inscrite au marché hors cote-, des sociétés dont on prend le contrôle, que si ces filiales constituent «une part essentielle» de l'actif de la maison mère. Tel n'est pas le cas des 35,80 % détenus par U.T.A. dans le capital d'Air Inter même si ceux-ci représentent environ un milliard de francs.

La situation qui résulte du cumul des participations directes et indirectes détenues par Air France dans Air Inter n'a donc pas été envisagée par la réglementation boursière qui n'a prévu de prendre en compte que les effets, sur le contrôle d'un groupe, du changement de contrôle de la société holding coiffant ce groupe. Sans aller plus avant dans ce constat, on s'interrogera toutefois sur la pertinence de cette rédaction qui a permis à Air France de ne pas se voir imposer une procédure de garantie de cours, tant il est vrai que la prise de contrôle total d'U.T.A. par Air France a considérablement réduit le pouvoir, –et donc la valeur–, attaché aux titres détenus par les actionnaires minoritaires qui ne peuvent désormais plus prétendre jouer éventuellement les arbitres entre les principaux actionnaires ni faire valoir leurs intérêts, sans qu'une procédure de garantie de cours ait pourtant été ouverte pour leur permettre de se dégager.

### **3. La prise de contrôle indirecte d'Aéromaritime International**

Le rachat de la majorité du capital d'U.T.A. permet à Air France de prendre en outre le contrôle de la compagnie charter Aéromaritime International, filiale d'U.T.A.

Le 22 janvier 1990, Chargeurs S.A. a cédé sa participation, qui s'élevait alors à 48,6 % du capital, à la société U.T.A.-Transports, filiale à 99,99 % d'U.T.A. Le 6 avril 1990, U.T.A. rachetait à U.T.A.-Transports sa participation dans Aéromaritime International portant ainsi sa participation à 99,9 % du capital de cette société.

## **B. UNE NATIONALISATION INNOMMÉE**

### **1. Une atteinte au dogme du «ni-ni»**

Dans sa «Lettre à tous les Français», le Président de la République indiquait, le 9 avril 1988, qu'il convenait de laisser *«s'apaiser les bouillonnements que le va-et-vient nationalisations-privatisations ne prolongerait pas sans dommages»* car *«le délai qui nous sépare du grand marché européen est trop court pour que soit pris le risque de bouleverser à nouveau le paysage économique»*.

Ainsi que l'a très magistralement exposé notre collègue, M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des Finances du Sénat, dans le récent rapport d'information qu'il a consacré au contrôle des entreprises publiques (Sénat n° 315 - 1989-1990), les frontières du secteur public français ne sont pas restées parfaitement figées depuis cette date. C'est ainsi que le capital de nombreuses sociétés publiques a été ouvert, voire cédé, à des personnes privées dans le cadre du dispositif dit de «respiration du secteur public» mis en place par la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986.

Le cas de figure présenté par l'opération réalisée par Air France est d'une autre nature puisqu'il emporte, à l'inverse, un nouvel accroissement du secteur public. Notre collègue M. Roger Chinaud, range certes cette opération au nombre de ce qu'il appelle des «quasi-nationalisations», mais les trois autres exemples qu'il cite à cet égard, —les acquisitions de Rhône Poulenc, les tentatives de «dénoyautage» de la Société Générale par l'intermédiaire de la Caisse des dépôts et consignations et l'extension du contrôle public sur Framatome à la suite de la faillite de Creusot-Loire—, ne sont guère comparables à l'opération qui vient d'être réalisée.

## **2. Une double prise de contrôle sans expropriation**

*a) La jurisprudence du Conseil constitutionnel semble exclure la qualification de nationalisation*

L'article 34 de la Constitution donnant compétence au seul législateur pour «fixer les règles concernant les nationalisations d'entreprises», l'opération réalisée par Air France n'aurait-elle pas dû être soumise à l'approbation du Parlement ?

La jurisprudence du Conseil constitutionnel a toutefois conduit le Gouvernement à exclure le recours à une telle procédure dans la mesure où, dans sa décision n° 83-167 du 19 janvier 1984, le Conseil constitutionnel a précisé que :

*«La nationalisation au sens de l'article 34 de la Constitution implique que le transfert de propriété d'une entreprise résulte d'une décision de la puissance publique à laquelle le ou les propriétaires sont obligés de se plier ; que la prise de participation dans le capital d'entreprises ne saurait en raison du caractère contractuel de l'opération, constituer une nationalisation».*

Il résulte de cette décision, d'une part, que sans expropriation il n'y a pas nationalisation au sens constitutionnel du terme, d'autre part, qu'une simple prise de participation à caractère purement contractuel ne saurait constituer une nationalisation. Reste qu'on peut s'interroger sur la nature d'une opération qui n'est certes pas, en droit, une expropriation, —chargeurs S.A. a librement cédé son bloc de contrôle majoritaire—, mais qui dépasse indéniablement la simple prise de participation dès lors qu'il s'agit ni plus ni moins d'une prise de contrôle qui porte, en définitive, tant sur la majorité simple que sur la majorité qualifiée du capital et des droits de vote des sociétés concernées.

*b) L'apport a-t-il été librement consenti ?*

Certes, il n'y a pas eu expropriation au sens juridique du terme. On observera toutefois que les pouvoirs publics qui détiennent les droits de trafic aérien peuvent en fait en refusant d'accorder ces droits, contraindre une compagnie aérienne à cesser une activité devenue non rentable et privée de toute perspective de développement.

Tel était d'ailleurs le sens des propos tenus par le président de Chargeurs S.A., M. Jérôme Seydoux, le 21 septembre 1988, lorsqu'il déclarait au journal *Le Monde* : «*Si U.T.A. n'a pas de nouvelles destinations pour se développer, si elle n'a pas de perspectives pour mobiliser son personnel, si elle reste enfermée dans une Afrique en crise et un Pacifique marginal, nous n'avons que le choix de nous vendre à Air France*».

On observera enfin que la cession à laquelle, dans une large mesure, Chargeurs S.A. a été contrainte, s'est effectuée à la satisfaction du Premier ministre qui déclarait le 6 février 1990 sur Europe n° 1 : «*J'ai piloté cette affaire, faire racheter U.T.A. par Air France, c'est-à-dire mettre de l'ordre dans l'organisation du service aérien français*».

## **II. LA CRÉATION D'UN NOUVEAU GROUPE EN VUE D'AFFRONTER LA CONCURRENCE COMMUNAUTAIRE**

### **A. UN CONTEXTE DE DÉRÉGLEMENTATION ET DE CONCURRENCE ACCRUE**

#### **1. Un mouvement venu des Etats-Unis**

Depuis 1979, un processus de déréglementation mondiale a été engagé dans le secteur des transports aériens, sous l'impulsion de l'administration Carter. Avant cette date, chaque Etat défendait sa ou ses compagnies nationales et négociait l'ouverture de ses aéroports aux avions d'un autre Etat.

Depuis 1979, le Congrès a libéralisé le transport aérien sur le territoire américain : toute compagnie réunissant les conditions techniques et financières requises pour exploiter des avions, s'est vue autorisée à créer des vols à n'importe quel prix et pour n'importe quelle destination.

Pendant cinq ou six ans, le marché américain a vu fleurir des dizaines de compagnies qui se sont livrées une concurrence tarifaire particulièrement féroce, marquée par des successions de faillites et de rachats. Aujourd'hui, sept transporteurs américains contrôlent 90 % du marché intérieur américain et le niveau des tarifs s'est considérablement élevé.

Sans que la déréglementation américaine s'impose d'emblée aux compagnies européennes ou asiatiques, les effets de la nouvelle situation créée aux Etats-unis ont tout d'abord conduit les gouvernements et ces compagnies à répondre à la politique conduite par les compagnies américaines, par des concessions tarifaires et une amélioration du service.

Les transporteurs européens, pour leur part, apparaissent particulièrement touchés par la concurrence américaine qui, en raison de l'importance des compagnies américaines, –en moyenne 40 millions de passagers transportés par an, 400 à 500 avions et un système de réservation électronique à l'échelle mondiale–, contrôle le marché et obtient des conditions privilégiées d'achat pour les avions et le carburant. Ils subissent en outre la concurrence asiatique qui

connaît une croissance particulièrement rapide fondée sur un service de qualité assuré par des personnels faiblement rémunérés.

Dans un tel contexte, avec une centaine d'avions en moyenne et une quinzaine de millions de passagers transportés chaque année, les compagnies européennes supportent des frais d'exploitation sensiblement plus élevés que leurs concurrentes.

## **2. Des réponses diversifiées à la concurrence**

Dans cet environnement concurrentiel, les compagnies aériennes ont développé plusieurs stratégies d'accompagnement ou d'accélération de la croissance de leurs activités :

- la croissance interne pratiquée par American Airlines et United Airlines aux Etats-Unis ou par Air Inter en France qui a transporté 15 millions de passagers en 1989 contre 2,4 millions en 1969 et 9,2 millions en 1982 ;

- les rachats de compagnies concurrentes qui se traduisent par des situations quasi monopolistiques sur les marchés intérieurs ; ainsi en Europe, les rachats de British Caledonian par British Airways et d'U.T.A. par Air France ;

- les alliances techniques pour l'entretien des moteurs ou les réservations, à l'image du système Amadeus qui regroupe Air France, Lufthansa et Iberia ou du système Galileo exploité par British Airways, Alitalia et Sabena ;

- les rapprochements qui s'accompagnent souvent de prises de participation croisées, notamment pratiqués par Swissair ou la compagnie scandinave S.A.S..

Les années 80 ont par ailleurs été marquées par un mouvement de privatisation des compagnies européennes, privatisation complète pour British Airways, privatisation partielle pour Lufthansa dont 48 % du capital est aujourd'hui détenu par des investisseurs privés.

A compter du 1er janvier 1993, la concurrence va connaître de nouveaux développements au sein de la Communauté européenne. Les droits de trafic passeront en effet sous le contrôle communautaire, les limites en matière de capacité seront abolies et la politique tarifaire devra être revue. Reste toutefois, d'ici cette date, à trouver

un accord sur le cabotage, les modalités d'un contrôle aérien européen et la définition des pouvoirs de négociations de la Commission avec les pays tiers.

## **B. UN GROUPE NATIONAL CONCURRENTIEL**

### **1. Le regroupement des forces nationales**

Dans ce contexte, l'opération qui vient d'être réalisée par Air France présente un caractère quelque peu atypique.

Certes, elle permet à Air France de s'aligner en quelque sorte sur les grands transporteurs européens qui ont la maîtrise du transport aérien intérieur et qui n'ont pas à partager avec d'autres transporteurs les droits de trafic internationaux au départ de leur pays.

Ainsi que l'indiquait en janvier 1990, M. Bernard Attali, président d'Air France, qui présentait en ces termes ce regroupement : *« face à une compétition qui s'annonce redoutable, le temps des querelles franco-françaises stérilisantes est désormais révolu »* ; *« l'opération doit permettre à la France de se doter des moyens nécessaires pour affronter à armes égales les grands groupes aériens européens et mondiaux, à la veille de l'ouverture du grand marché unique de 1993 »*.

Toutefois, le nouveau stade dans le processus de concentration dans le transport aérien français qu'elle permet d'atteindre apparaît original dans la mesure où il passe, au moins pour l'heure, par le contrôle public de ce secteur.

### **2. Une logique de moyens et de produits**

Aux termes des indications qui ont été données par M. Attali, il y a donc, dans ce rapprochement, *« une logique de moyens mais aussi de produits »*, le nouveau groupe devant s'articuler autour de quatre pôles :

### Les 10 premières compagnies européennes (résultats 1989)

	Passagers transportés	CA (milliards de F)	Progres-sion 1988 (%)	Résultats nets (MF)	Progres-sion 1988 (%)
1 British Airways ..	25	46	+ 13,6	2.320	+ 40
2 Lufthansa .....	23,4	41,5	+ 10,2	420	+ 25
3 Alitalia .....	16,2	22	+ 15,8	- 151	- 66
4 Air France (*) ..	16	39,6	+ 11,8	841	- 27
5 Air Inter .....	15,6	8,6	+ 17	115	- 22
6 SAS .....	15	29,5	+ 9	2.210	- 40
7 Iberia .....	14,9	19,2	+ 6,7	NC	-
8 Swissair .....	8,6	18,2	+ 13	360	+ 25
9 KLM ex. cios le 31-3-89 .....	6,9	18	+ 6,8	1.120	+ 19
10 UTA .....	0,86	6,7	+ 10,5	243	- 67

(\*) Les résultats d'Air France ne consolident pas ceux d'Air Inter et d'UTA d'où le rachat est intervenu en janvier de cette année. A cette date, le nouveau groupe Air France est devenu numéro un en Europe avec 32,5 millions de passagers transportés et 55 milliards de francs de chiffre d'affaires cumulé.

### Premier semestre 1990

	Chiffre d'affaires (mlrs F*)	Rés. net	
		(Millions)	(%)
American .....	31,3	604,5	(- 60,6)
United Airlines .....	28,9	616	(- 54)
Delta (janv.-sept. 90) .....	NC	53,8	(- 87)
Continental .....	14,3	649,5	(+ 657)
British Airways (avril-juin) .....	13,3	1.560	(+ 62)
Lufthansa .....	19 (1)	-	-
Air France (2) .....	27,7	- 263	NS
Alitalia .....	9,25	- 145	(+ 80)
KLM (avril-juin) .....	4,95	122,9	(- 82)
SAS .....	15,2	369	(- 40)
Cathay Pacific .....	6,75	18.000	(+ 4,1)
Singapore .....	16,4	533	(- 12,7)
JAL .....	23,47 (e)	-	-

(\*) 1 dollars US: 5,50 FF.

(1) Recettes du trafic.

(2) Y compris Air Inter et UTA.

- un produit international régulier passagers offert par Air France et U.T.A. ;
- un produit de développement moyen courrier offert par Air Inter ;
- un produit charter appuyé sur Air Charter, filiale d'Air France, et Aéromaritime International ;
- un produit fret assuré par les flottes cargo d'Air France et d'U.T.A..

Doté de 125 avions et employant près de 70 000 salariés, ce groupe se veut à terme, selon les vœux formulés par son président, «un ensemble cohérent» qui permettra à chaque composante de conserver sa spécificité au prix d'une «coordination forte» : «nous sommes en train de constituer une armée, mais cet ensemble doit rester souple car nous sommes engagés dans une guerre de mouvement».

## C. L'«OEIL» DE BRUXELLES

### 1. L'ouverture d'un contrôle

Le 15 février 1990, M. Karel Van Miert qui est chargé des transports à la Commission des Communautés européennes, indiquait que le groupement opéré sous l'égide d'Air France s'inscrivait «dans la logique de construction du marché unique. Il ajoutait : «de telles concentrations se sont déjà effectuées dans la plupart des Etats membres. Elles participent du mouvement général de rassemblement des forces qui s'opère dans la Communauté économique européenne face à la concurrence des pays tiers».

Le même jour, Sir Leon Brittan, le commissaire chargé de la concurrence, tenait un tout autre discours lorsqu'il déclarait : «ce rachat soulève des questions fondamentales quant au respect des règles communautaires de concurrence, des inquiétudes graves qui ont trait en particulier à la protection des utilisateurs dans le marché unique».

Le 16 février, la direction générale de la concurrence de la Commission adressait une lettre de griefs au président d'Air France. Malgré la réponse circonstanciée fournie le 30 mars par celui-ci, des demandes complémentaires d'information étaient adressées les 29 juin et 6 juillet auxquelles il était également répondu. De

nombreux entretiens ont en outre permis d'éclairer les raisons et la nature de l'opération.

## **2. Les fondements juridiques du contrôle**

Fondé sur l'article 86 du traité de Rome relatif aux abus de position dominante, ce contrôle ne pourrait, en l'espèce, conduire à une sanction que si la Commission identifiait une pratique abusive définie par le traité comme l'exploitation, de façon abusive, par une ou plusieurs entreprises, d'une position dominante sur le marché commun ou une partie substantielle de celui-ci.

A cet égard, quatre cas de figure non limitatifs sont évoqués par le traité :

- la pratique de prix ou de conditions de vente inéquitables ;
- la limitation des débouchés de la production ou du développement technique dans des conditions préjudiciables aux consommateurs ;
- le traitement inégal des partenaires commerciaux pour des prestations équivalentes conduisant, de ce fait, à leur infliger un désavantage dans la concurrence ;
- la subordination de la conclusion de contrats à l'acceptation, par ces partenaires, de prestations supplémentaires n'ayant pas de liens avec l'objet de ces contrats.

## **3. Les hésitations de la Commission**

Pendant plus de huit mois, le Gouvernement français et de la Commission des Communautés européennes ont « négocié » les modalités de l'ouverture à la concurrence exigées en contrepartie de l'acceptation du regroupement. Les propos tenus par Sir Leon Brittan dans l'entretien qu'il avait accordé au *Figaro* le 4 juillet 1990 permettaient toutefois d'entrevoir les solutions possibles. Le commissaire chargé de la concurrence avait en effet déclaré qu'il convenait qu'Air France « accepte que soient respectés les deux principes suivants : d'abord, qu'il y ait de la place dans l'espace aérien

*français pour une véritable concurrence, notamment en matière de lignes. Ensuite qu'il y ait une ou plusieurs entreprises pour exploiter ces lignes».*

Plusieurs dossiers sont en attente de règlement devant la Commission, -le rapprochement Sabena-K.L.M.-British Airways notamment-, et les approches divergentes des directions de la concurrence et des transports traduisent en fait les difficultés que rencontre la Communauté pour définir une doctrine qui concilie le développement des alliances nécessaires à la mise en oeuvre d'un effet d'échelle susceptible de permettre aux transporteurs européens d'affronter la concurrence des compagnies américaines, et la protection du consommateur qui a intérêt au maintien d'une concurrence sur les principales lignes.

Sans peut-être souscrire à l'intégralité des propos récemment tenus par M. Heinz Ruhnau, président du directoire de Lufthansa, qui reprochait à la Commission de faire preuve d'un «*esprit bureaucratique*», de ne pas assumer, en matière de transport aérien, «*le rôle dynamique*» qui devrait être le sien, enfin de «*se conduire comme les administrations d'Etat auxquelles elle tend à se substituer*», il est toutefois permis de s'interroger sur les effets néfastes des incertitudes qui ont pesé ou pèsent encore, souvent pour de longs mois, sur les opérations de regroupement ou d'alliance réalisées par les compagnies européennes.

#### **4. Les termes de l'accord**

Le 30 octobre 1990, la Commission des Communautés européennes annonçait qu'elle avait finalement donné son accord au rapprochement des trois compagnies de transports aériens, Air France, Air Inter et U.T.A..

Cette approbation est assortie de plusieurs exigences qui peuvent être ainsi résumées :

- huit dessertes domestiques seront ouvertes à la concurrence de nouvelles compagnies françaises (Paris-Nice, Paris-Strasbourg, Paris-Bastia et Paris-Ajaccio au 1er mars 1991 ; Paris-Marseille, Paris-Toulouse, Paris-Bordeaux et Paris-Montpellier au 1er mars 1992) ;
- d'autres compagnies françaises pourront en outre assurer, en concurrence avec le groupe Air France, des vols

internationaux, dans un premier temps, au 1er mars 1991, sur quinze dessertes, puis sur quinze nouvelles dessertes au 1er juillet 1991, enfin sur dix dessertes supplémentaires à compter du 1er mars 1992 ;

- enfin, la compagnie Air France qui possède 35 % du capital de la compagnie T.A.T., se désengagera progressivement du capital de celle-ci (25 % au 1er janvier 1991, 15 % au 1er juillet 1991, 0 % au 1er juillet 1992).

La France se trouvera ainsi engagée de plain-pied et selon des délais très courts, dans un processus d'ouverture à la concurrence pour des lignes domestiques de toute première importance comme Paris-Nice (2,5 millions de passagers par an), Paris-Marseille (1,9 million), Paris-Toulouse (1,8 million), Paris-Bordeaux (1,4 million), Paris-Strasbourg (950 000) et Paris-Montpellier (800 000), soit les six premières lignes françaises, l'ensemble des huit destinations ainsi ouvertes représentant 52 % du trafic d'Air Inter.

L'ouverture à la concurrence de quarante routes internationales sur les soixante-dix existantes est également importante mais elle devra être accompagnée, pour être effective, de négociations avec les pays concernés à l'arrivée, négociations qui ne sont pas nécessairement très aisées à conduire.

Le ministère des transports, aux termes du communiqué qu'il a publié, considère que cet accord rejoint «*la volonté du Gouvernement français de participer à la construction de l'Europe de l'aviation civile, dans le respect des intérêts du transport aérien français*» même si le calendrier retenu pour l'ouverture anticipe sur les mesures de libération aérienne adoptées par les douze ministres des transports de la Communauté, alors placés sous la présidence de M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le calendrier communautaire ne prévoit en effet la mise en oeuvre du marché unique du transport aérien, -suppression des contrôles de capacité, liberté tarifaire, multidésignation des compagnies aériennes, attribution des droits de trafic en fonction du cahier des charges-, qu'à compter du 1er janvier 1993.

## **DEUXIÈME PARTIE**

### **LE PROJET DE LOI**

#### **I. L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI DE DÉMOCRATISATION DU SECTEUR PUBLIC**

Le projet de loi, dans ses articles premier et 2, modifie et complète les annexes I et II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Après avoir rappelé les grandes lignes de ce texte, on précisera dans quelles conditions les quatre sociétés Air France, Air Inter, U.T.A. et Aéromaritime International y sont soumises.

##### **A. LA LOI DU 26 JUILLET 1983**

###### **1. La définition des établissements et entreprises publics concernés**

Le champ d'application du principe de la «démocratisation» des structures de décision que sont les conseils d'administration ou de surveillance par la présence de salariés élus par leurs pairs au sein de ces conseils, est défini par le titre premier de la loi du 26 juillet 1983.

L'article premier soumet aux dispositions des titres II et III de la loi, soit les entreprises qui remplissent les critères qu'il définit, -statut de l'entreprise, nature de l'activité, statut des personnels, nombre de salariés, contrôle du capital-, soit les entreprises qui sont énumérées dans l'annexe I.

Sont en outre soumises au titre II, sous réserve des dispositions relatives à la composition des conseils d'administration ou de surveillance, et III, les établissements publics et les sociétés contrôlées par des capitaux publics qui ne respectent pas les critères

définis à l'article premier ainsi que les établissements et entreprises figurant à l'annexe II de la loi.

Enfin sont soumises aux seules dispositions du titre III, les sociétés énumérées à l'annexe III.

Le tableau reproduit ci-après propose un récapitulatif schématique de la définition du champ d'application de la loi du 26 juillet 1983.

## **2. La présence d'administrateurs salariés élus au sein des conseils d'administration ou de surveillance**

### *a) L'élection des représentants des salariés*

Aux termes de la loi du 26 juillet 1983, les salariés des établissements ou sociétés entrant dans le champ d'application défini à l'article premier de la loi, sont représentés au conseil d'administration ou de surveillance de l'entreprise par des représentants qu'ils élisent dans les conditions fixées au chapitre II du titre II de la loi, au scrutin secret, de liste, avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne et sans panachage. Une représentation spécifique des cadres a été prévue sans toutefois que les élections soient organisées en collèges électoraux distincts. Enfin, le deuxième alinéa de l'article 4 dispose que, dans les sociétés énumérées à l'annexe II, certaines catégories particulières de salariés bénéficient d'une représentation spécifique par l'intermédiaire de collèges électoraux distincts.

Les listes de candidats sont parrainées soit par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives au plan national, soit par 10 % des représentants élus en qualité de titulaires ou de suppléants aux instances représentatives du personnel formant des «listes diverses» (art. 16).

### *b) Le statut des représentants des salariés*

Les salariés ainsi élus ont les mêmes droits et obligations que les autres membres du conseil d'administration ou de surveillance (art. 21), sous réserve des quelques exceptions introduites par la loi de 1983, notamment pour ce qui concerne la détention d'un nombre minimum d'actions ou l'ancienneté du contrat de travail lorsqu'il s'agit d'un salarié administrateur.

Tableau 1  
Champ d'application de la loi

Articles de la loi	Application générale de la loi	Dérogations : les dispositions du titre II, chapitre I <sup>er</sup> , relatives à la composition et au fonctionnement des CA ou CS ne sont pas applicables à :
1 <sup>er</sup> al. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— EPIC, autres que ceux dont le personnel est soumis à un régime de droit public.</li> <li>— Autres établissements publics de l'État, assurant tout à la fois une mission de service public à caractère administratif et à caractère industriel et commercial, lorsque la majorité de leur personnel est soumise aux règles du droit privé.</li> </ul>	<p>EPIC et autres établissements publics de l'État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des 24 derniers mois est inférieur à 200 ;</li> <li>— et qui ne détiennent aucune filiale au sens de l'art. 1<sup>er</sup> al. 4 (cf. art 4).</li> </ul>
1 <sup>er</sup> al. 2	<p>Annexe I : (a)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— BFCE</li> <li>— COFACE</li> <li>— CEPME</li> <li>— CDD</li> <li>— SNEA</li> <li>— Air Inter</li> </ul>	Air Inter (cf. annexe II).
1 <sup>er</sup> al. 3	<p>Entreprises du 1<sup>er</sup> rang</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Entreprises nationales</li> <li>— Sociétés nationales</li> <li>— S.E.M. - S.A. dans lesquelles l'État détient directement plus de la moitié du capital social</li> <li>— Sociétés à forme mutuelle nationalisées.</li> </ul>	<p>Entreprises et sociétés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des 24 derniers mois est inférieur à 200 ;</li> <li>— et qui ne détiennent aucune filiale au sens de l'art. 1<sup>er</sup> al. 4 (cf. art 4).</li> </ul>
1 <sup>er</sup> al. 4	Sociétés anonymes, filiales directes ou indirectes depuis plus de 6 mois, de l'un des établissements ou sociétés mentionnés à l'art. 1 <sup>er</sup> et ayant employé en moyenne 200 salariés au moins au cours des 24 derniers mois.	
1 <sup>er</sup> al. 5	<p>Codétenues :</p> <p>Sociétés anonymes dont plus de la moitié du capital est détenu, directement ou indirectement et depuis plus de 6 mois, conjointement par l'État, ses établissements publics ou les sociétés mentionnées à l'art. 1<sup>er</sup> et ayant employé en moyenne 200 salariés au moins au cours des 24 derniers mois.</p>	
4	<p>Annexe II : CNCA. Établissements et sociétés mentionnés au titre III.</p> <hr/> <p>Annexe III : ERAP. Matra et ses filiales.</p>	<p>Les établissements publics et sociétés.</p> <hr/> <p>Dérogations : l'ensemble du titre II, relatif à la démocratisation des CA ou CS ne s'applique pas à ces établissements et entreprises publics.</p>

- (a) BFCE : Banque française du commerce extérieur.  
COFACE : Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur.  
CEPME : Crédit d'équipement des petites et moyennes entreprises.  
CDD : Caisse des dépôts-développement.  
SNEA : Société nationale Elf-Aquitaine.

Le mandat de ces conseillers est gratuit et leur responsabilité, lorsqu'elle est mise en cause, s'apprécie compte tenu de cette gratuité, c'est pourquoi ils ne peuvent, par exemple, être déclarés solidairement responsables avec les administrateurs représentant les actionnaires (art. 22).

De même, leur mandat est incompatible avec toute autre fonction de représentation des intérêts du personnel à l'intérieur de l'entreprise ou de ses filiales afin qu'aucune confusion ne puisse être établie entre les fonctions d'administrateur et celles de revendication ou de représentation (art. 23).

Les représentants des salariés disposent de deux moyens spécifiques leur permettant d'exercer leur mandat : un contingent d'heures de délégation compris entre 15 heures et 19 heures 30 par mois selon l'importance de l'entreprise (art. 26) et un programme de formation à la gestion des entreprises (art. 27).

Enfin les représentants des salariés au conseil d'administration ou de surveillance bénéficient de protections spécifiques dans le déroulement de leur carrière (art. 28), pour le maintien de leur contrat de travail et en cas de licenciement (art. 29). Dans ce dernier cas, l'employeur doit au préalable recueillir l'avis du conseil d'administration ou de surveillance et l'autorisation de l'inspecteur du travail ou de l'autorité qui en tient lieu ; en cas d'annulation de cette autorisation, le salarié est réintégré de plein droit dans son emploi ou un emploi équivalent et dans son mandat d'administrateur. Le respect de ces deux dernières dispositions est passible de sanctions correctionnelles et le préjudice qui en résulte peut être indemnisé.

*c) La composition des conseils d'administration ou de surveillance*

L'introduction de représentants des salariés au conseil d'administration ou de surveillance a emporté une modification de la composition de ces conseils qui est désormais soit tripartite (art. 5), -représentants de l'Etat, personnalités et représentants élus des salariés-, soit bipartite (art. 6), -représentants des actionnaires désignés par l'assemblée générale et représentants élus des salariés-. Les deux tableaux reproduits ci-après précisent les modalités particulières de composition de ces conseils.

Tableau 2  
La composition tripartite des conseils

Entreprises publiques concernées	Nombre d'administrateurs
<ul style="list-style-type: none"> <li>— EPIC et autres établissements publics de l'État mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>, al. 1 :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>— ayant employé au moins 200 salariés en moyenne depuis 24 mois ;</li> <li>— et qui possèdent une ou plusieurs filiales au sens de l'article 1<sup>er</sup>, al. 4.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A déterminer pour chacune des catégories d'administrateurs.</li> <li>• Le nombre de représentants des salariés doit être égal au moins au 1/3 du nombre des membres du conseil.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Entreprises et sociétés nationales, SEM et SA dans lesquelles l'État détient directement plus de la moitié du capital social :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• lorsque plus de 90 % du capital est détenu par des personnes morales de droit public ou par des sociétés mentionnées à l'art. 1<sup>er</sup> ;</li> <li>• qui ont employé au moins 200 salariés en moyenne depuis 24 mois et qui détiennent une ou plusieurs filiales au sens de l'art. 1<sup>er</sup>, al. 4.</li> </ul> </li> <li>— sociétés centrales de groupes d'entreprises nationales d'assurance ;</li> <li>— sociétés à forme mutuelle nationalisées :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• ayant employé au moins 200 salariés en moyenne au cours des 24 derniers mois ;</li> <li>• et qui possèdent une ou plusieurs filiales au sens de l'art. 1<sup>er</sup>, al. 4.</li> </ul> </li> <li>— la Banque française du commerce extérieur (BFCE) cf. annexe II de la loi ;</li> <li>— la Cie française d'assurance pour le commerce extérieur (COFACE) cf. annexe II de la loi.</li> </ul>	<p><i>En principe :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 6 représentants de chacune des catégories d'administrateurs (soit 18 au total)</li> </ul> <p><i>Exceptions :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 5 représentants de chacune des catégories d'administrateurs (soit 15 au total) dans :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• les banques,</li> <li>• les établissements financiers,</li> <li>• les établissements de crédit à statut légal spécial dont les effectifs sont inférieurs à 30 000 ;</li> </ul> </li> <li>— 5 représentants de chaque catégorie (soit 15 au total) dans les compagnies financières, les représentants des salariés étant désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives au plan national et représentées au sein de la compagnie et de ses filiales, compte tenu de leur représentativité.</li> </ul>

Tableau 3  
La composition bipartite des conseils

Entreprises publiques concernées	Nombre d'administrateurs
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Sociétés anonymes filiales depuis plus de 6 mois de l'un des établissements ou sociétés mentionnés à l'art. 1<sup>er</sup> et qui ont employé en moyenne 200 salariés au moins au cours des 24 derniers mois ;</li> <li>— sociétés anonymes codétenues, au sens de l'art. 1<sup>er</sup> al. 5. et qui ont employé en moyenne 200 salariés au moins au cours des 24 derniers mois ;</li> <li>— sociétés énumérées à l'annexe 1 (à l'exception d'Air Inter, BFCE, COFACE) ;</li> <li>— SEM et SA dans lesquelles le capital, bien qu'appartenant en majorité à l'État, est cependant composé de moins de 90 % de participations publiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 18 membres dans les entreprises dont la majorité du capital est détenue par l'État ;</li> <li>— 9 à 18 membres dans les entreprises dont la majorité du capital n'appartient pas à l'État ;</li> <li>— 15 membres au plus dans les banques.</li> </ul> <p>Les représentants des salariés constituent le 1/3 des membres du conseil, sauf dans les filiales et les codétenues dont l'effectif est inférieur à 1 000 salariés et où il n'y a que 2 représentants des salariés (banques nationalisées en 1982 mises à part).</p>

### **3. Les droits spécifiques d'expression des salariés**

La loi du 26 juillet 1983 introduit par ailleurs un nouveau chapitre dans le titre VI du Livre IV du code du travail, comportant des dispositions spécifiques relatives au droit d'expression des salariés dans les entreprises et établissements du secteur public visés à l'article premier de la loi. Pour l'essentiel, ces dispositions ouvrent aux salariés de chaque atelier ou bureau constituant une unité de travail le droit de se réunir par atelier ou par bureau, pendant les heures de travail, au moins une fois tous les deux mois et à raison d'au moins six heures par an, dans des conditions précisées par les accords conclus entre le personnel et la direction de la société (art. 32).

Une autre série de dispositions reprises sous les articles L. 412-22 et suivants du code du travail précise par ailleurs que l'employeur doit engager avec les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise une négociation sur les modalités complémentaires d'exercice du droit syndical des salariés portant notamment sur le temps de participation de chaque salarié aux réunions organisées par les sections syndicales dans l'enceinte de l'entreprise, les conditions dans lesquelles certains salariés peuvent exercer des fonctions de permanent au service d'une organisation syndicale, les droits d'absence des responsables des sections syndicales (art. 33).

Il est par ailleurs prévu que le plan de formation doit être approuvé par délibération du comité d'entreprise ; à défaut, il doit être approuvé par le conseil d'administration ou, le cas échéant, par le directoire après avis du conseil de surveillance (art. 34).

Une autre disposition prévoit en outre que le secrétaire du comité d'entreprise assure la représentation de ce comité auprès du conseil d'administration ou de surveillance (art. 35).

Enfin, la loi de 1983 prévoit que, dans les entreprises visées à un article premier, peut être instituée une commission consultative d'établissement dès lors que l'établissement emploie plus de 200 salariés. Cette commission émet des avis sur les conséquences de l'implantation de l'établissement sur l'environnement et la vie locale ainsi que sur l'harmonisation des actions culturelles et sociales.

## **B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE PROJET DE LOI**

### **1. Air Inter reste dans le droit commun des sociétés soumises au respect de l'ensemble des dispositions de la loi de 1983 (article premier)**

L'article premier du projet de loi supprime la mention d'Air Inter dans l'énumération qui figure à l'annexe I de la loi du 26 juillet 1983, dans la mesure où cette société entre désormais de plein droit dans le champ d'application défini par l'article premier de ce texte.

Cette modification est donc sans conséquence sur l'actuel statut de la société pour laquelle le décret n° 84-354 du 11 mai 1984 avait d'ores et déjà fixé la composition du conseil d'administration en application de l'article 3 de la loi de 1983. Aux termes de ce décret qui reprenait très exactement les dispositions du décret n° 84-352 du 11 mai 1984 relatif au conseil d'administration de la compagnie nationale Air France, le conseil d'administration comprend, sur un total de dix-huit membres, six administrateurs élus par les salariés, -soit un tiers des membres du conseil-, répartis comme suit :

- un élu par le personnel navigant technique ;
- un élu par le personnel navigant commercial ;
- quatre élus, dont un représentant des cadres, pour les autres salariés.

La désignation des représentants des catégories particulières de salariés s'effectue au sein de collèges électoraux distincts.

### **2. La nouvelle composition des conseils d'administration d'U.T.A. et d'Aéromaritime International (art. 2)**

L'article 2 du projet de loi fait figurer les compagnies U.T.A. et Aéromaritime International en annexe II de la loi du 26 juillet 1983. Aux termes de l'article 4 de la loi, les conseils

d'administration ou de surveillance des sociétés qui figurent dans cette annexe sont dotés de représentants des salariés élus dans les conditions fixées par le chapitre II du titre II et le nombre des membres du conseil est augmenté à cet effet afin que le nombre de ces salariés soit compris entre deux et le tiers des membres du conseil. En outre et toujours aux termes de l'article 4, le décret qui fixe le nombre de ces salariés peut organiser la représentation des catégories particulières de salariés au moyen de collèges électoraux distincts.

Les informations fournies à votre rapporteur par les services du ministre compétent quant au contenu des futurs décrets sont les suivantes :

- Pour U.T.A, le conseil d'administration, sur un total de dix-sept membres, comprendrait cinq administrateurs élus par les salariés :

- un élu par le personnel technique navigant ;
- un élu par le personnel navigant commercial ;
- trois élus, dont un représentant des cadres, par les autres salariés.

- Pour Aéromaritime International, compte tenu des effectifs moins nombreux et de la répartition des salariés entre les différentes catégories professionnelles, le conseil d'administration, sur un total de douze membres, comprendrait quatre administrateurs élus par les salariés :

- un élu par le personnel navigant technique ;
- un élu par le personnel navigant commercial ;
- deux élus, dont un représentant des cadres, pour les autres salariés.

On observera par ailleurs que le Gouvernement a précisé qu'il n'entendait pas modifier le statut particulier de société anonyme à participation ouvrière d'U.T.A. qui fait notamment figurer au nombre des administrateurs de la société désignés par l'assemblée générale des actionnaires, un représentant de la société coopérative de main d'oeuvre constituée par l'ensemble des salariés de la société et détentrice des « actions du travail » qui représentent statutairement 1/11e des actions constituant le capital de la compagnie.

Le Gouvernement fait en outre observer qu'il convient d'ajouter ce représentant des salariés aux cinq élus salariés qu'il

propose d'introduire au conseil d'administration de la société. Consultées sur ce point, le 3 août dernier, certaines organisations syndicales, -le syndicat national des personnels de l'U.T.A. (F.O.) et le syndicat général des transports de Roissy (C.F.D.T. - U.T.A.)-, ont demandé que le représentant de la société coopérative soit considéré comme un représentant des actionnaires et non pas des salariés, et qu'en conséquence le nombre des représentants des salariés au conseil d'administration d'U.T.A. soit porté à six afin de respecter le dispositif retenu pour Air France.

Pour l'heure, le Gouvernement a répondu défavorablement à cette demande au triple motif que :

- les six administrateurs prévus par le projet de loi représentent effectivement les salariés ;
- le législateur n'a pas souhaité que la représentation des salariés excède six personnes ;
- enfin la présence de sept représentants des salariés risquerait de rendre plus difficile le contrôle du conseil par la société mère Air France.

### **3. Un dispositif transitoire (art. 3)**

Le 22 juillet 1990, soit six mois après la prise de contrôle d'Air France, soit directement soit indirectement, de plus de la moitié du capital d'Air Inter, U.T.A. et Aéromaritime International, ces deux dernières compagnies, en application du paragraphe 4 de l'article premier de la loi du 26 juillet 1983, sont entrées dans le champ d'application de cette loi.

En outre, le 22 octobre dernier, au terme du délai de trois mois prévu par l'article 40 de cette loi, les dispositions relatives à la composition des conseils d'administration de ces sociétés leur sont devenues applicables de plein droit.

En raison des délais requis pour la concertation avec les personnels concernés, l'élaboration et la publication des décrets en Conseil d'Etat qui doivent être pris en application du deuxième alinéa de l'article 4 de la loi du 26 juillet 1983 ainsi que l'organisation des opérations électorales, l'article 3 du projet de loi emporte deux effets :

- d'une part, il valide la composition actuelle des conseils d'administration d'U.T.A. et Aéromaritime International

entre le 22 octobre 1990 et la date de promulgation de la loi modifiant les annexes I et II de la loi du 26 juillet 1983 ;

- d'autre part, il permet à ces conseils de délibérer valablement, dans leur composition actuelle, entre la date de promulgation de cette loi et la date de constitution de ces conseils, date qui ne saurait être postérieure au 31 mars 1991.

## **II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION DES LOIS**

### **A. CERTAINES QUESTIONS RESTENT EN SUSPENS**

#### **1. Les modalités de composition du conseil d'administration d'U.T.A.**

Ainsi qu'on l'a exposé plus haut, la composition du conseil d'administration d'U.T.A. soulève une difficulté en raison de l'existence statutaire d'un administrateur représentant de la société coopérative de main d'oeuvre qui regroupe tous les salariés dans la mesure où l'attribution d'actions dont ils bénéficient est de droit et ne suppose aucune démarche volontaire de leur part. Cette particularité statutaire a conduit le Gouvernement à estimer que le nombre des représentants des salariés doit prendre en compte l'existence de cet administrateur alors que certains syndicats contestent cette appréciation.

Sans se prononcer sur la solution qui devra être retenue par le décret, la commission a toutefois observé que, sur ce point comme sur le précédent, le Parlement est appelé à se prononcer sans avoir une connaissance exacte de la situation qui résultera de son approbation.

#### **2. Le financement du rachat et des investissements**

Pour l'heure, la solution retenue a consisté à regrouper au sein de la sphère publique, les principales compagnies de transports aériens. Rien n'exclut toutefois que, dans l'avenir, le capital de ces

sociétés soit ouvert à des actionnaires privés et qu'une partie au moins des titres acquis soit reclassée sur le marché.

Cette perspective, qui ne conduirait pas à une privatisation, dans la mesure où l'Etat resterait, directement ou indirectement, l'actionnaire majoritaire, ne semble pas envisagée dans l'immédiat, même si, par exemple, les statuts d'Air France prévoient d'ores et déjà que 30 % du capital de la société peuvent être détenus par des actionnaires privés.

Cette évolution permettrait à la fois de modifier les conditions du contrôle de la gestion de ces sociétés et d'assurer le financement d'une partie des investissements nécessaires au développement du groupe. Elle permettrait également de couvrir une partie du coût de l'acquisition d'U.T.A., le solde de la participation encore détenue par Chargeurs S.A., -28,32 %-, devant être racheté par Air France au cours des cinq années à venir.

Dans l'immédiat, la compagnie Air France devra au moins recevoir une dotation en capital de son actionnaire. Les chiffres annoncés font état d'un apport d'un milliard de francs, montant certes élevé mais qui reste très insuffisant pour assurer le financement d'une acquisition dont le coût s'élève pour l'heure à près de 5 milliards de francs.

## **B. UNE LONGUE PÉRIODE DE TRANSITION**

L'article 3 du projet de loi ouvre une période de transition qui part du 22 octobre 1990, date de l'entrée en vigueur de l'obligation de mise en conformité de la composition des conseils d'administration d'U.T.A. et Aéromatitime International avec les dispositions de la loi du 26 juillet 1983, jusqu'au 31 mars 1991, date à laquelle les auteurs du projet de loi estiment que cette mise en conformité aura pu être effectuée.

Ce délai de cinq mois qui vient s'ajouter au délai de six mois d'ores et déjà prévu par la loi de 1983 elle-même, a pu sembler long à votre commission des Lois, toutefois, compte-tenu notamment des hésitations de la commission des Communautés européennes, elle a estimé qu'il pouvait être tenu pour raisonnable.

Quant au dispositif lui-même, on observera qu'il distingue deux périodes :

- celle qui va du 22 octobre 1990 à la date de promulgation de la loi pour laquelle il efface en quelque sorte les effets de l'irrégularité de la composition des conseils d'administration sur la validité de leurs délibérations ;

- celle qui va de la date de promulgation de la loi au 31 mars 1991 pour laquelle il répute régulièrement composés les deux conseils d'administration actuels.

Ce dispositif a paru tout-à-fait acceptable à votre commission dès lors qu'il ne conduit pas à valider l'ensemble des délibérations mais seulement à écarter toute contestation portant sur la régularité de la composition des conseils d'administration.

#### **C. UNE ADOPTION CONFORME QUI NE SAURAIT VALOIR APPROBATION DES OPÉRATIONS DE PRISE DE CONTRÔLE**

La commission des Lois a émis un avis favorable à l'adoption conforme du projet de loi, non sans avoir préalablement rappelé que cette position ne saurait en rien valoir approbation des opérations de prise de contrôle dont le présent projet de loi ne fait que tirer les conséquences.

La commission tient en effet à faire valoir qu'elle ne saurait, ce faisant, souscrire à une nouvelle extension du secteur public, réalisée selon des modalités juridiques contestables.

\*

\* \*

**Sous réserve de ces observations, la commission des Lois vous propose d'adopter ce projet de loi sans modification.**

## TABLEAU COMPARATIF

### Texte en vigueur

—

**Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.**

**Article 1er - Sont régies par les dispositions de la présente loi les entreprises suivantes :**

**1. Etablissements publics industriels et commerciaux de l'Etat, autres que ceux dont le personnel est soumis à un régime de droit public; autres établissements publics de l'Etat qui assurent tout à la fois une mission de service public à caractère administratif et à caractère industriel et commercial, lorsque la majorité de leur personnel est soumise aux règles du droit privé.**

**2. Sociétés mentionnées à l'annexe I de la présente loi.**

**3. Entreprises nationales, sociétés nationales, sociétés d'économie mixte ou sociétés anonymes dans lesquelles l'Etat détient directement plus de la moitié du capital social ainsi que les sociétés à forme mutuelle nationalisées.**

### Texte du projet de loi

—

### Propositions de la commission

—

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>4. Sociétés anonymes dans lesquelles plus de la moitié du capital social est détenue, directement ou indirectement, depuis plus de six mois, à lui seul par l'un des établissements ou sociétés mentionnés au présent article, et dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est au moins égal à 200.</p>		
<p>5. Autres sociétés anonymes dans lesquelles plus de la moitié du capital social est détenue, directement ou indirectement, depuis plus de six mois, conjointement par l'Etat, ses établissements publics ou les sociétés mentionnées au présent article, et dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est au moins égal à 200.</p>		
<b>Annexe I</b>		
<p>Banque française du commerce extérieur ; Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur ; Crédit d'équipement des petites et moyennes entreprises ; Caisse des dépôts-développement ; Société nationale Elf - Aquitaine ; Air Inter .</p>	<p>Article premier.</p> <p>Dans l'énumération de l'annexe I mentionnée à l'article premier de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le sixième alinéa : " Air Inter ", est supprimé.</p>	<p>Article premier.</p> <p>Sans modification.</p>

**Texte en vigueur**

**Article 4.-** Les établissements publics et sociétés mentionnés aux 1 et 3 de l'article 1er dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est inférieur à 200 et qui ne détiennent aucune filiale au sens du 4 de l'article 1er, ainsi que les établissements publics et sociétés énumérés à l'annexe II de la présente loi, sont exclus du champ d'application des dispositions du chapitre premier du titre II.

Toutefois, les conseils d'administration ou de surveillance de ces établissements publics et sociétés comprennent des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II. En dehors des cas où leur nombre est prévu par une disposition législative, celui-ci est fixé par décret en Conseil d'Etat. Ce nombre est au moins égal à deux et au plus au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ou de surveillance. Ce même décret pourra, si les spécificités de l'entreprise le justifient, organiser la représentation de catégories particulières de salariés au moyen de collèges électoraux distincts. Les dispositions du chapitre III sont applicables à tous les représentants des salariés.

Le conseil d'administration ou de surveillance des sociétés visées à l'alinéa 1er ci-dessus compte de neuf à dix-huit membres.

En outre, les établissements et entreprises publics énumérés à l'annexe III de la présente loi sont exclus du champ d'application de l'ensemble des dispositions du titre II.

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la commission**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>—</p> <p><b>Annexe II</b></p>	<p>—</p> <p>Art. 2.</p>	<p>—</p> <p>Art. 2.</p>
<p>Caisse nationale de crédit agricole ;</p>	<p>L'annexe II mentionnée à l'article 4 de la loi du 26 juillet 1983 précitée est complétée par les alinéas suivants :</p>	<p>Sans modification.</p>
<p>Air France ;</p>	<p>"UTA (Union de transports aériens).</p>	
<p>Air Inter ;</p>		
<p>Port autonome de Dunkerque ;</p>	<p>"Aéromaritime international (A.M.I.).</p>	
<p>Port autonome du Havre ;</p>		
<p>Port autonome de Rouen ;</p>		
<p>Port autonome de Nantes - Saint - Nazaire ;</p>		
<p>Port autonome de Bordeaux ;</p>		
<p>Port autonome de Marseille ;</p>		
<p>Port autonome de la Guadeloupe ;</p>		
<p>Port autonome de Paris ;</p>		
<p>Port autonome de Strasbourg ;</p>		
<p>Etablissement et sociétés mentionnés au titre III de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication .</p>		
<p>Semmaris (Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne ).</p>		

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la commission**

**Art. 3.**

**Art. 3.**

Les délibérations que les conseils d'administration des sociétés UTA (Union des transports aériens) et Aéro-maritime International (A.M.I.) auront éventuellement prises entre la date du 22 octobre 1990 et celle de la promulgation de la présente loi sont réputées l'avoir été par un conseil d'administration régulièrement composé.

Sans modification.

**Article 4.- Cf supra article 2 du projet de loi.**

Les conseils d'administration des sociétés UTA (Union des transports aériens) et Aéro-maritime International (A.M.I.) pourront valablement siéger dans la composition résultant des statuts antérieurs, jusqu'à ce que ces conseils soient constitués conformément aux décrets prévus à l'article 4 de la loi du 26 juillet 1983 précitée et, au plus tard, le 31 mars 1991.