

N° 165

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

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

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France,

Par M. Jean-François LE GRAND,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Détraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, Jean Louis Masson, Serge Mathieu, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Sénat : 108 et 164 (2002-2003)

Transports aériens.

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	4
EXPOSÉ GÉNÉRAL	6
I. LA PRIVATISATION D’AIR FRANCE, OUTIL DE SON DÉVELOPPEMENT	6
A. LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE L’ENTREPRISE CONSTITUE UN FREIN À SON ÉVOLUTION FUTURE	6
1. <i>Les partenaires éventuels d’Air France n’accepteront pas de consolidation capitalistique équivalent à une nationalisation par un pays étranger</i>	6
a) La position de nos partenaires européens est sans ambiguïtés	6
b) Les alliances actuelles ne permettent pas d’écarter ce point	6
2. <i>Air France doit pouvoir faire appel, comme toute grande entreprise, aux marchés de capitaux</i>	7
a) Les marchés de capitaux, instrument privilégié du financement de l’activité économique	7
b) Le maintien de la propriété publique de l’entreprise la pénaliserait par rapport à ses concurrents directs	8
B. LE GOUVERNEMENT PRÉCÉDENT A LAISSÉ INACHEVÉE LA NÉCESSAIRE ÉVOLUTION D’AIR FRANCE	8
1. <i>L’ouverture du capital de 1999</i>	8
a) Une mise sur le marché couronnée de succès	8
b) L’entrée du personnel au capital de la compagnie	8
2. <i>Le capital d’Air France aujourd’hui</i>	9
II. LA QUESTION PARTICULIÈRE DE LA NATIONALITÉ DE L’ENTREPRISE	9
A. LE CADRE ISSU DE LA CONVENTION DE CHICAGO	9
1. <i>La convention de Chicago, fondement du droit aérien moderne</i>	9
2. <i>Une application effective...</i>	10
3. <i>... mais peu courante</i>	10
B. LE CONTEXTE COMMUNAUTAIRE	11
1. <i>Une intégration croissante</i>	11
2. <i>Les règles communautaires interdisent au sein de l’Union européenne les discriminations entre ressortissants d’Etats membres</i>	12
3. <i>Les conséquences à long terme</i>	12
4. <i>Les conséquences à court terme pour Air France</i>	13
III. UN PROJET DE LOI PRUDENT ET PRAGMATIQUE	13
A. UN PROJET DE LOI PRUDENT	13
1. <i>Un mécanisme complexe de protection de la nationalité de l’entreprise</i>	13
a) Un dispositif inspiré de cas étrangers mais modernisé	13
b) Un système préventif à plusieurs étages	14
2. <i>Une marge de manœuvre quant à la mise sur le marché</i>	14

B. UN PROJET DE LOI PRAGMATIQUE	15
1. <i>La prise en compte de la réalité sociale de l'entreprise</i>	15
a) La préservation des avantages acquis	15
b) La distinction de plusieurs catégories au sein du personnel.....	15
2. <i>La prise en compte de la réalité économique</i>	16
a) Une période de transition.....	16
b) Le retour à des règles de fonctionnement aussi proches que possible de celles du marché	17
EXAMEN DES ARTICLES	18
• Article 1^{er} - Mesures de codification et dispositif de garantie des droits de trafic des compagnies aériennes cotées	18
• Article 2 - Composition du conseil d'administration et du conseil de surveillance d'Air France	20
• Article 3 - Prolongation du statut du personnel jusqu'à deux ans après la privatisation pour permettre la conclusion d'un accord collectif	21
• Article 4 - Prolongation du conseil d'administration après la privatisation jusqu'à l'élection d'un nouveau conseil d'administration	22
• Article 5 - Echange salaire contre actions et condition d'accession des salariés aux titres mis sur le marché	22
• Article 6 - Mise à jour du code de l'aviation civile	24
ANNEXE I - LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	25
TABLEAU COMPARATIF	26

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi que le Gouvernement vous soumet aujourd'hui marque la concrétisation d'un projet esquissé il y a près de dix années : faire d'Air France un des tout premiers acteurs européens et mondiaux du transport aérien.

En effet, la loi du 19 juillet 1993¹ prévoyait déjà le transfert au secteur privé du capital de la compagnie Air France. Cette privatisation devait permettre à Air France de rejoindre le droit commun et de s'adosser au marché des capitaux pour financer son activité et son développement.

Il est remarquable que cet objectif ne se soit jamais démenti au fil des alternances politiques et des changements de direction à la tête de cette grande entreprise. Dans son rapport² fait au nom de la commission des Affaires économiques à l'occasion de la loi de 2001 relative à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France³, votre rapporteur avait ainsi eu l'occasion de se féliciter de la sagesse avec laquelle le précédent gouvernement s'était inscrit dans cette perspective, en procédant notamment à l'ouverture du capital.

Aujourd'hui, il importe de mener cette opération à son terme logique et économique, dans des conditions qui préservent les intérêts de l'Etat, et donc des citoyens actionnaires, et ceux de l'entreprise et de ses salariés.

¹ Loi n°93-923 du 19 juillet 1993 de privatisation.

² Rapport n° 264 (1999-2000).

³ Loi n° 2001-5 du 4 janvier 2001 relative à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et aux relations de cette société avec l'Etat et portant modification du code de l'aviation civile.

Dans un contexte sectoriel extraordinairement difficile¹, Air France privatisée disposera enfin des marges de manœuvre financières dont les grandes entreprises ont besoin pour assurer leur développement. Ceci est particulièrement vrai dans le cas du transport aérien, où le jeu des grandes alliances mondiales ne cesse de se resserrer.

Le projet de loi du Gouvernement vise à organiser la mise sur le marché du capital d'Air France. Il comporte deux axes principaux : la mise en place d'un système de garantie de la nationalité de l'entreprise, et des mesures destinées à préserver les acquis sociaux des salariés de l'entreprise.

Il convient de remarquer enfin que les dispositions proposées visent aujourd'hui Air France, mais pourraient s'appliquer à toute autre société aérienne si elle venait à être cotée sur un marché réglementé.

Ce texte est donc largement empreint d'un souci de protection. Votre commission se félicite que le Gouvernement fasse montre, avec ce projet, de son attention à la réalité économique concrète de ce secteur d'activité.

¹ On peut rappeler que les pertes des compagnies aériennes depuis le 11 septembre 2001 équivalent à la somme de tous leurs gains depuis la fin de la seconde Guerre mondiale, soit 31 milliards de dollars.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA PRIVATISATION D'AIR FRANCE, OUTIL DE SON DÉVELOPPEMENT

A. LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE L'ENTREPRISE CONSTITUE UN FREIN À SON ÉVOLUTION FUTURE

1. Les partenaires éventuels d'Air France n'accepteront pas de consolidation capitalistique équivalent à une nationalisation par un pays étranger

a) La position de nos partenaires européens est sans ambiguïtés

Les autres Etats membres de l'Union européenne n'ont pas fait le choix de privatiser leurs compagnies aériennes pour voir celles-ci être rachetées ou dominées par une compagnie d'Etat étrangère. Ce point a été pleinement illustré par l'échec du rapprochement d'Air France avec Iberia, dans lequel cet élément a pesé lourdement.

De même, les discussions entamées par Air France avec KLM sont conditionnées par une évolution de la nature de son actionnariat.

b) Les alliances actuelles ne permettent pas d'écarter ce point

Il est vrai que, depuis la création de l'alliance Skyteam en juin 2000, Air France a tissé un solide réseau d'accords commerciaux et stratégiques. Dans le cas d'Alitalia, un échange de capital a même été réalisé. Mais celui-ci n'a porté que sur 2 % du capital.

D'autre part, la nature actuelle des alliances stratégiques s'explique largement par le poids de la condition de nationalité. Le transport aérien a en effet comme spécificité que la nationalité de l'entreprise est un critère essentiel à son activité.

Avant de développer ce point¹, il importe de noter que, si cet obstacle à la consolidation spontanée du secteur était levé, ce qui pourrait notamment être le cas dans le cadre communautaire, les alliances commerciales et stratégiques seraient rapidement étayées par des rapprochements capitalistiques. Si elle demeurait publique, Air France serait marginalisée, car tenue à l'écart de ce mouvement très important dont les alliances actuelles ne sont qu'un embryon.

La situation actuellement favorable d'Air France et son intégration dans le jeu des alliances entre compagnies aériennes n'est donc pas un acquis pérenne dont la compagnie pourrait désormais se contenter.

2. Air France doit pouvoir faire appel, comme toute grande entreprise, aux marchés de capitaux

a) Les marchés de capitaux, instrument privilégié du financement de l'activité économique

Historiquement, les marchés de capitaux ont été créés pour répondre au développement des entreprises, dont les investissements étaient de plus en plus importants. Au fur et à mesure du développement technologique, l'activité économique n'a cessé de renforcer son recours aux capitaux. Or le transport aérien se caractérise par la mise en jeu de très importantes masses de capital.

Comparées aux finances de l'Etat, notamment dans la période actuelle de fortes contraintes budgétaires, les ressources en capital des marchés financiers apparaissent à la fois importantes et de nature à être mobilisées très rapidement. Ce dernier point est extrêmement important dans le cas du transport aérien, dans la mesure où cette activité est particulièrement sensible aux aléas conjoncturels, ce qui impose aux compagnies aériennes une grande réactivité. Cet aspect sectoriel est du reste pleinement mis en valeur par les difficultés actuelles des grandes compagnies aériennes américaines, qui peinent à s'adapter au ralentissement de leur activité associé à l'accroissement de la concurrence, notamment celle des compagnies à bas coûts.

¹ Cf. II.

b) Le maintien de la propriété publique de l'entreprise la pénaliserait par rapport à ses concurrents directs

Ceux-ci auront en effet un accès plus abondant et plus souple au financement, avantage d'autant plus décisif que les contraintes liées à la nationalité des compagnies auront été atténuées, voire levées.

B. LE GOUVERNEMENT PRÉCÉDENT A LAISSÉ INACHEVÉE LA NÉCESSAIRE ÉVOLUTION D'AIR FRANCE

1. L'ouverture du capital de 1999

a) Une mise sur le marché couronnée de succès

Depuis le 22 février 1999, Air France est cotée sur le 1^{er} marché de la Bourse de Paris. Lors de sa première cotation, la société comptait 2,4 millions d'actionnaires particuliers. Le même intérêt se manifestait auprès des professionnels de la place, puisque la demande de titres par les investisseurs institutionnels couvrait quarante fois l'offre.

b) L'entrée du personnel au capital de la compagnie

Cette ouverture du capital a été l'occasion de faire du personnel le principal actionnaire de la compagnie, après l'Etat.

Trois accords, signés avec le personnel navigant technique (PNT), le personnel navigant commercial (PNC) et le personnel au sol (PS), ont abouti à ce que le personnel détiennent aujourd'hui près de 12 % du capital. Il convient de remarquer que cette évolution s'est faite par deux mécanismes différents.

Avec les PNT a été mis en place un accord d'échange entre des actions de la compagnie et des réductions de salaires, dans le cadre d'un plan septennal. Cette proposition avait rencontré un succès indéniable, puisque 78,8 % des pilotes avaient accepté l'échange, pour un montant d'environ 215 millions d'euros. Les PNT détiennent ainsi aujourd'hui plus de 6 % du capital.

Les accords avec les PNC et le PS prévoyaient des achats d'actions à conditions préférentielles, notamment dans le cadre de fonds communs. Les

actions des salariés, qui détiennent désormais près de 5 % du capital, sont à 93 % regroupées dans des fonds communs de placement.

2. Le capital d' Air France aujourd'hui

Au 31 mars 2002¹, le capital d'Air France était composé de près de 220 millions d'actions de 8,50 euros de nominal. La répartition du capital était la suivante au 22 avril 2002 :

RÉPARTITION DU CAPITAL AU 22 AVRIL 2002

Etat	54 %
Salariés et anciens salariés	13 %
Autres	33 %

Le titre est pris en compte par les indices boursiers Euronext 100 et SBF 120, ce qui témoigne de son poids et de sa liquidité. L'action cotait à 8,66 euros au moment de la rédaction de ce rapport.

II. LA QUESTION PARTICULIÈRE DE LA NATIONALITÉ DE L'ENTREPRISE

A. LE CADRE ISSU DE LA CONVENTION DE CHICAGO

1. La convention de Chicago, fondement du droit aérien moderne

L'accord relatif au transit des services aériens internationaux signé à Chicago le 7 décembre 1944 a défini le cadre du transport aérien civil jusqu'à ce jour. La nationalité des entreprises aériennes en constitue une clef de voûte, car les services aériens étaient alors conçus comme indissociables de l'exercice de la souveraineté. L'internationalisation des échanges et surtout le formidable développement de l'aviation civile depuis un demi-siècle ont

¹ Date de clôture du dernier exercice.

transformé la réalité du transport aérien. Ce cadre juridique reste néanmoins valable.

La principale raison de cette immuabilité des règles internationales est sans doute à rechercher, paradoxalement, dans l'importance pratique de ces règles. En effet, les conventions régissant le transport aérien et l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) rassemblent tous les pays du monde. Toute modification d'un système conventionnel aussi étendu se révèle donc très complexe à mettre en oeuvre.

Pour cette raison, le paysage aérien international est fortement marqué par la section 5 de l'article 1^{er} de cet accord, qui stipule que « chaque Etat contractant accorde aux autres Etats contractants les libertés de l'air suivantes [...] : le privilège de survoler son territoire sans atterrir ; le privilège d'atterrir à des fins non commerciales ». D'où s'ensuit que l'exploitation de liaisons aériennes à des fins commerciales est soumise à l'accord par le pays d'arrivée de droits de trafic. Cette autorisation est obtenue dans le cadre d'accords bilatéraux d'Etat à Etat, ce qui suppose que soit connue la nationalité de chaque compagnie désirant exploiter des liaisons internationales.

2. Une application effective...

La perspective qu'un changement de nationalité remette en cause les droits de trafics d'une compagnie, pour être rare, n'est pas théorique. Après son rachat par British Airways en 1992, Air Liberté avait ainsi perdu ses droits de trafic au Maroc. De même les Etats-Unis ont-ils restreint les droits de trafic d'Aerolinas Argentinas après sa prise de contrôle par Iberia.

3. ... mais peu courante

Les exemples de perte de droits de trafic, s'ils existent, restent peu nombreux, dans la mesure où une telle évolution nuit gravement à la situation économique de la compagnie aérienne. Il n'est donc pas dans l'intérêt économique d'un investisseur étranger d'entrer au capital d'une entreprise dont la valeur va s'effondrer du fait même de son entrée.

Le cas le plus vraisemblable est donc celui d'un dépassement accidentel du seuil de nationalité. Toutefois, dans la mesure où peuvent être mis en place des seuils d'alerte, par exemple lorsque les 45 % de participation

étrangère sont franchis, et où la remise en cause des droits de trafic n'est pas instantanée, ce risque demeure très limité. Naturellement, il convient d'y parer avec un mécanisme de protection de la nationalité. De tels mécanismes existent donc chez tous nos principaux partenaires pour les grandes compagnies aériennes.

B. LE CONTEXTE COMMUNAUTAIRE

1. Une intégration croissante

La recomposition du paysage aérien européen tend à faire émerger trois grandes compagnies, chacune adossée à une alliance mondiale. British Airways fait ainsi partie de Oneworld, Lufthansa de Star Alliance et Air France de Skyteam. A ces trois alliances principales s'ajoute, sans doute de façon provisoire, l'alliance Wings représentée en Europe par KLM.

POIDS DES ALLIANCES STRATÉGIQUES DANS LE TRAFIC MONDIAL EN 2001

	Trafic total (millions de -passagers - kilomètres transportés)	Part du trafic mondial en 2001
STAR ALLIANCE Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Austrian Airlines Group, British Midlands, Lufthansa, Mexicana Airlines, SAS, Singapore Alirlines, Thai Airlines, United Airlines, Varig	612	23 %
ONEWORLD Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Ibéria, LAN-Chile, Qantas	456	17 %
SKYTEAM Aeromexico, Air France, Alitalia, Delta Airlines, Korean , CSA - Czech	344	13 %
WINGS KLM, Northwest	175	7 %
TOTAL	1 587	60 %

Source : Direction générale de l'aviation civile - septembre 2002

Dans ces conditions, une concentration croissante des compagnies aériennes européennes paraît inéluctable. Dans le cas d'Air France, la privatisation devrait permettre le renforcement du partenariat avec Alitalia et un rapprochement de KLM, cohérent avec le rapprochement aux Etats-Unis de Continental et Northwest de Delta Airlines.

Cette évolution se heurte à l'obstacle de la nationalité des entreprises, qui menace de remettre en jeu leurs droits de trafic. Il est à noter du reste que les alliances sont la conséquence de cette difficulté, qu'elles visent à

contourner. Toutefois, le système actuel a sans doute atteint ses limites économiques.

L'essentiel reste cependant qu'il atteint désormais également ses limites juridiques.

2. Les règles communautaires interdisent au sein de l'Union européenne les discriminations entre ressortissants d'Etats membres

Par huit arrêts¹ du 5 novembre 2002, la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) a jugé contraires au traité, et notamment à son article 43 (ex-52), les accords bilatéraux liant les Etats-Unis à huit Etats membres, quant aux droits de trafic de leurs compagnies aériennes.

En effet, ces accords bilatéraux, classiquement inspirés de la section 5 de l'article 1^{er} de la convention de Chicago², donnent aux parties le droit de restreindre ou supprimer les droits de trafic d'une compagnie dès lors qu'une des parties « n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants » de l'autre partie.

Or l'article 43 du traité stipule que « les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un Etat membre dans le territoire d'un autre Etat membre sont interdites (...) La liberté d'établissement comporte (...) la constitution et la gestion d'entreprises ». Par conséquent, une entreprise détenue ou contrôlée par des ressortissants d'un Etat membre autre que celui où s'exerce l'activité ne saurait être pénalisée par rapport à une entreprise nationale.

3. Les conséquences à long terme

Il fait peu de doutes qu'à long terme, les Etats membres de l'Union devront renégocier l'ensemble de leurs accords bilatéraux, afin d'y intégrer une « clause communautaire » en lieu de la « clause de nationalité ». Ce sont donc près de 1800 traités qui devront être renégocier, ce qui pourrait prendre plus de dix ans.

¹ C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98

² Accord du 7 décembre 1944 précité.

4. Les conséquences à court terme pour Air France

Le dispositif de protection de la nationalité proposé par le projet de loi doit répondre à la difficile exigence de protéger la nationalité française de la compagnie sans être discriminatoire envers les ressortissants d'autres Etats membres de l'Union. De ce point de vue, le texte proposé par le Gouvernement ne comporte effectivement pas de disposition discriminatoire envers les ressortissants d'autres Etats membres, ce qui garantit sa validité future lorsque les accords bilatéraux commenceront d'être renégociés.

Il convient donc de s'interroger sur la mise en oeuvre pratique du dispositif de cession forcée, du point de vue de la non-discrimination, dans le cas peu probable où le mécanisme devrait être appliqué. Seraient contraints de céder leurs titres en cas de besoin en premier lieu les non-ressortissants d'un Etat de l'Union, dans l'ordre inverse de leur entrée au capital. Puis, dans le cas très hypothétique où cela n'aurait pas suffi, tous les autres actionnaires dans le même ordre, jusqu'à ce qu'une part suffisante d'actionnariat étranger soit sortie du capital. Cet élément implique une possibilité théorique que des actionnaires français entrés récemment au capital soient contraints de céder leurs titres. Votre rapporteur insiste toutefois sur le caractère peu vraisemblable d'une telle hypothèse.

III. UN PROJET DE LOI PRUDENT ET PRAGMATIQUE

A. UN PROJET DE LOI PRUDENT

1. Un mécanisme complexe de protection de la nationalité de l'entreprise

a) Un dispositif inspiré de cas étrangers mais modernisé

Le dispositif proposé par le Gouvernement se caractérise par sa complexité, reflet d'un souci de protéger les droits de trafic tout en se conformant aux divers aspects du droit communautaire. Il est proche de celui mis en oeuvre pour la compagnie allemande Lufthansa depuis juin 1997. Toutefois, le dispositif proposé est original dans la mesure où, pour la première fois en Europe, il tâche de concilier le droit né des accords bilatéraux et le droit communautaire.

b) Un système préventif à plusieurs étages

Le système proposé est graduel, à mesure qu'augmente le risque de remise en cause des droits de trafic. Il comporte **quatre phases** :

– **l'identification**, par la mise au nominatif des titres. Cet élément constitue un premier signal dissuasif adressé au marché, qui connaît du reste les contraintes particulières pesant sur le transport aérien dans le domaine de la nationalité des entreprises ;

– **l'information** : passé un seuil d'alerte, qui sera défini par décret en Conseil d'Etat¹, mais qui sera sans doute compris entre 40 et 45 % de détention du capital par des actionnaires non-ressortissants d'un Etat membre de l'Union, la société commence à contrôler l'identité des actionnaires et informe le marché de la possibilité d'une cession forcée des titres détenus par les investisseurs étrangers entrés le plus tardivement au capital. Cette information devrait dissuader tout investisseur étranger d'entrer au capital, sous peine de voir son titre vendu à des conditions de marché qu'il n'aurait pas choisi. L'exemple de British Airways, qui a fait jouer sa procédure d'information du public en août 2002, a montré l'attention du marché financier à cet aspect, puisque la part de l'actionnariat étranger est retombée rapidement ;

– **l'injonction** de cession aux actionnaires non communautaires les plus récents ;

– **la saisine** du président du tribunal de grande instance de Paris pour qu'il désigne un mandataire chargé de procéder d'office à la vente des titres excédentaires par rapport au seuil de nationalité.

Enfin, le projet de loi du Gouvernement permet en outre à la compagnie aérienne d'inscrire dans ses statuts une clause d'agrément accroissant encore le contrôle sur la détention des titres.

Le large éventail des mesures et leur aspect contraignant promettent de jouer un fort effet dissuasif pour des investisseurs étrangers insuffisamment soucieux du simple aspect économique de la question des droits de trafic.

2. Une marge de manœuvre quant à la mise sur le marché

Le Gouvernement ne s'est pas fixé, par ce projet, de date-butoir pour procéder la privatisation. Cela lui permettra de procéder à la mise sur le

¹ Cf. article L. 330-12 du projet de loi.

marché au moment le plus favorable aux intérêts de l'Etat-actionnaire et de l'entreprise. Cette prise en compte de la réalité du marché est aussi sans doute un gage d'une bonne transition vers les règles concurrentielles.

B. UN PROJET DE LOI PRAGMATIQUE

1. La prise en compte de la réalité sociale de l'entreprise

a) La préservation des avantages acquis

Le projet de loi prévoit une période de transition pour laisser le temps d'une négociation collective fructueuse, qui tienne compte des avantages acquis auxquels les salariés sont attachés. Ces avantages reflètent l'histoire de l'entreprise et expriment, d'une certaine façon, son identité. La privatisation n'est pas un prétexte idéologique à une dégradation des conditions de travail, mais l'adaptation d'un outil de production à une évolution de son environnement économique qui lui impose d'être plus performant, plus réactif et plus innovant.

b) La distinction de plusieurs catégories au sein du personnel

Le projet de loi reflète la pleine conscience qu'a le Gouvernement d'une réalité sociale et syndicale très particulière. Air France emploie des salariés dans des conditions parfois radicalement différentes, qui tiennent aux aspects concrets de son activité. Une division classique dans les compagnies aériennes distingue les personnels navigants et les personnels au sol. Entre les personnels navigants eux-mêmes existe une séparation de fait entre les personnels navigants commerciaux (PNC) et les personnels navigants techniques (PNT). Ces distinctions se traduisent en particulier par des différences considérables dans les conditions de rémunération.

L'histoire d'Air France a parfois été marquée par des oppositions très fortes entre certaines catégories de personnel, qui estimaient avoir des intérêts divergents, voire contraires. Ces affrontements ont, logiquement, pénalisé l'entreprise. La reconnaissance dans la loi des différences de situation des catégories de personnel est donc de nature à pérenniser la structuration du dialogue sociale, en reprenant les acquis de l'histoire de l'entreprise.

Concrètement, cette sensibilité à la réalité de la composition salariale de l'entreprise s'exprime par une dérogation au droit commun quant à la composition des conseil d'administration et de surveillance de l'entreprise, qui pourront compter jusqu'à six représentants du personnel :

- un représentant des PNT ;
- un représentant des PNC ;
- un représentant des PS non-cadres ;
- un représentant des PS cadres ;
- un représentant des salariés actionnaires PNT ;
- un représentant des autres salariés actionnaires.

La représentation spécifique des PNT au sein des salariés actionnaires reflète le fait que leur surface financière leur permet d'acquérir plus de titres que les autres catégories de salariés.

2. La prise en compte de la réalité économique

a) Une période de transition

Outre la disposition accordant jusqu'à deux ans aux partenaires sociaux pour convenir d'un accord collectif qui se substituera au statut du personnel, le souci du Gouvernement de ne pas bouleverser le bon fonctionnement de l'entreprise se traduit par la prolongation du conseil d'administration jusqu'à la désignation du nouveau conseil, après la privatisation.

Un délai supplémentaire est accordé pour la désignation ou l'élection des six représentants du personnel.

b) Le retour à des règles de fonctionnement aussi proches que possible de celles du marché

L'ensemble du dispositif proposé devrait aboutir à faire d'Air France une grande entreprise à même de défendre ses intérêts au niveau européen et mondial. Les spécificités qu'elle conservera seront d'une part celles liées au transport aérien en général et qui pèsent sur toutes les grandes compagnies ; d'autre part, celles qui reflètent son histoire et sa culture d'entreprise, faite parfois de tensions sociales et de difficultés, mais aussi de succès et de prouesses techniques ou commerciales.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Mesures de codification et dispositif de garantie des droits de trafic des compagnies aériennes cotées

Cet article se décompose en trois éléments :

– au 1^o), la modification du titre du chapitre du code de l'aviation civile (CAC) regroupant les articles L. 330-1 à L. 330-9. Le titre III du Livre III du CAC ne comprenait jusqu'à aujourd'hui qu'un chapitre unique intitulé « Contrôle technique d'exploitation ». Le projet de loi prévoit que ce chapitre soit désormais intitulé « Dispositions générales ».

– au 2^o), l'ajout à ce même chapitre d'un nouvel article L. 330-10 prévoyant la détermination par décret en Conseil d'Etat des conditions d'application des articles L. 330-3 (prise en compte du programme d'exploitation dans la délivrance de l'autorisation d'exploitation de services de transport aérien public), L. 330-4 (mise sous séquestre des appareils exploités sans autorisation régulière) et L. 330-6 (obligation de contrôle technique). Cet article L. 330-10 nouveau ne modifie en rien le droit positif, puisqu'il ne fait que déplacer des dispositions auparavant prévues à l'article L. 342-4 du CAC.

– au 3^o), l'ajout d'un chapitre II nouveau au Titre III du Livre III du CAC, intitulé « Dispositions applicables aux entreprises de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé ».

Ce chapitre II comprendrait quatre articles nouveaux, mettant un place de préservation des droits de trafic des compagnies aériennes cotées, ceux-ci étant liés à la nationalité de l'entreprise considérée :

- article L. 330-11. Cet article prévoit la mise au nominatif des actions de la société de transport aérien considérée. Cette disposition est commune dans le secteur, dans la mesure où elle constitue le point de départ du contrôle de l'identité de l'actionnariat. Les statuts de l'entreprise peuvent prévoir que les détenteurs de titres ne s'étant pas pliés à cette formalité sont privés de leur droit de vote pour toute assemblée d'actionnaire. Enfin, élément ultime du dispositif, les statuts de l'entreprise peuvent prévoir des conditions

d'agrément par la société des cessions d'actions, même entre actionnaires. Ce dernier point doit permettre qu'un investisseur étranger contraint à la cession forcée ne puisse revenir immédiatement au capital en rachetant des actions à un autre actionnaire.

Il importe de remarquer que ce dispositif lourd garantit que l'actionnaire étranger ait bien conscience de la particularité de l'entreprise lors de son investissement, et du risque de cession forcée dès lors que la part du capital détenue par des intérêts étrangers approcherait les 50 %.

- article L. 330-12. Cet article donne la possibilité à l'entreprise d'enjoindre à certain de ses actionnaires de vendre leurs titres, dès lors que la nationalité de l'entreprise et donc ses droits de trafic, seraient exposés. Ce risque sera apprécié au regard de seuils définis ultérieurement par décret en Conseil d'Etat.

Sont visés par ce dispositif, en premier lieu, les actionnaires non ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne. Seront contraints à la cession les actionnaires entrés le plus récemment au capital.

Il convient de noter qu'un tel recours à la contrainte n'est prévu qu'après une phase d'information des actionnaires et du public. En réalité, cette information devrait aboutir à faire baisser la participation des actionnaires étrangers les plus récents. British Airways a ainsi fait baisser la part de l'actionnariat étranger dans son capital après une campagne d'information en août 2002. Pour l'actionnaire étranger, il n'y a pas de rationalité à rester au capital d'une société dont la valorisation pourrait s'effondrer brutalement du fait même de ce maintien. Du reste, il convient de noter que cet aspect propre au secteur aérien est bien connu des investisseurs, qui l'intègrent dans leur comportement.

L'information du public sera déclenchée à partir d'un seuil d'alerte, par exemple 45 %, ce qui permettra d'éviter toute fluctuation aux abords immédiats du seuil de nationalité.

- article L. 330-13. Cet article prévoit la possibilité d'une cession forcée, dès lors que des actionnaires ne se seraient pas pliés à l'injonction de vendre qui leur aurait été faite. La société peut saisir le président du tribunal de grande instance de Paris pour qu'il désigne une entreprise d'investissement ou un établissement de crédit agréé chargé de vendre ces titres sur le marché.

Là encore, cette disposition apparaît largement théorique. Toutefois, au vu des enjeux et afin de garantir aux investisseurs la pérennité de l'entreprise et de ses droits de trafic, il est opportun de prévoir un tel mécanisme, qui garantit l'effectivité de l'ensemble du dispositif en toutes circonstances.

- article L. 330-14. Cet article vise à garantir qu'en cas de cession forcée, l'actionnaire ne soit pas spolié par une vente dans un marché peu liquide, qui se ferait à un cours sous-évalué. Cette disposition permet à des investisseurs étrangers redoutant que le seuil maximal de participation étrangère ne soit proche de continuer à investir, avec l'assurance qu'en cas de cession impromptue, leurs actions seraient vendues à un cours conforme à la valorisation de l'entreprise par le marché. Ce dispositif permet de maintenir la liquidité du titre même aux abords des seuils définis par le décret en Conseil d'Etat.

L'article L 330-14 ajoute une sécurité supplémentaire, en permettant à l'entreprise de racheter ses propres titres, au delà de la limite de droit commun de 10 % du capital prévue par les articles L. 225-206 à L. 225-217 du code de commerce. Toutefois, les titres en sus des 10 % du capital doivent être revendus dans le délai d'un an, afin de conserver à cette faculté son caractère exceptionnel et limité dans le temps.

Ce dispositif complexe vise donc à multiplier les assurances que l'équilibre de l'entreprise ne puisse être remis en cause par une prise de contrôle par des intérêts étrangers. Il ne s'agit là en rien d'un dispositif discriminatoire, mais d'un système exorbitant du droit commun, obligatoire au vu des spécificités du secteur du transport aérien.

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

Article 2

Composition du conseil d'administration et du conseil de surveillance d'Air France

L'article 2 du projet de loi modifie l'article L. 342-3 du CAC, introduit par la loi de janvier 2001¹. Comme en 2001, l'objectif de la disposition proposée est d'adapter le droit social commun aux spécificités de l'entreprise, qui accordent une représentation supérieure des salariés au conseil d'administration de l'entreprise.

¹ Loi n° 2001-5 du 4 janvier 2001 précitée.

Quoique l'objectif du projet de loi et de la privatisation soit de rapprocher Air France du droit commun, dans toute la mesure du possible, il importe de tenir pleinement compte de la réalité sociale de cette entreprise à statut. Les dispositions envisagées permettent donc le maintien d'une représentation des salariés par six administrateurs, là où le droit commun n'en permettrait pas plus de cinq¹.

La répartition de ces administrateurs est de un administrateur pour chacun des quatre collèges salariés : PNT, PNC, PS cadres et PS non-cadres. S'ajoutent ensuite des représentants des PNT actionnaires et des autres salariés actionnaires, dans un nombre déterminé par les statuts, mais qui est à l'heure actuelle de un par catégorie².

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

Article 3

Prolongation du statut du personnel jusqu'à deux ans après la privatisation pour permettre la conclusion d'un accord collectif

L'article 3 du projet vise à organiser un passage harmonieux du personnel du statut au droit du travail. Afin que les salariés ne pâtissent en rien de cette évolution, il convient que les partenaires sociaux de l'entreprise aboutissent à un accord collectif. Pour ce faire, le projet prévoit une période pouvant aller jusqu'à deux ans avant que ne s'applique le droit commun du travail.

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

¹ Cf. art. L. 225-27 du code de commerce.

² Le traitement particulier réservé aux PNT, qui a souvent été la source de tensions internes à l'entreprise, s'explique par le fait que ces salariés ont les moyens financiers d'investir plus massivement dans le capital de l'entreprise.

Article 4

Prolongation du conseil d'administration après la privatisation jusqu'à l'élection d'un nouveau conseil d'administration

Cet article organise la permanence du conseil d'administration d'Air France durant la période transitoire entre la privatisation et l'élection d'un nouveau conseil d'administration, selon les dispositions de l'article L. 342-3 nouveau du CAC. Là encore, le texte vise à permettre un passage harmonieux de l'entreprise au secteur privé, en prenant en compte la spécificité des administrateurs représentant les salariés, pour lesquels la période de transition peut être prolongée de quatre mois.

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

Article 5

Echange salaire contre actions et condition d'accession des salariés aux titres mis sur le marché

Cet article modifie l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998¹ dans ses dispositions qui visaient Air France et prévoyaient, à l'occasion de l'ouverture du capital, d'une part un échange salaire contre actions et d'autre part une accession prioritaire des salariés au capital mis sur le marché. Cet article aborde plusieurs points successifs :

– la cession par l'Etat, à titre préférentiel ou gratuit, de jusqu'à 6 % du capital d'Air France aux salariés qui auront consenti des réductions de salaires ;

- le remboursement avant deux ans par Air France à l'Etat du coût de cet échange salaire-actions ;

¹ Loi n°98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

– la conclusion, à cette fin, d'une convention entre Air France et l'Etat qui précisera les modalités de ce remboursement. Cette convention devra être approuvée par la commission de privatisation¹, et par le conseil d'administration, où les représentants de l'Etat, par dérogation à l'article L. 225-40 du code de commerce, prendront part au vote ;

– ces actions gratuites ne seront pas considérées comme des éléments de salaire, et ne seront pas imposées comme telles. En revanche, lors de leur revente, qui ne pourra intervenir avant un certain délai fixé par décret et n'excédant pas cinq ans, les salariés seront imposés sur l'intégralité de la plus-value réalisée, qui équivaudra en l'espèce à leur prix de vente² ;

– le plafond d'un quart de la rémunération annuelle, prévu par l'article L. 443-2 du code du travail, ne s'applique pas à cet échange salaire-action ;

– l'échange salaire-actions et l'accès prioritaire des salariés à 10 %³ des titres mis sur le marché sont cumulables. Ainsi, les salariés qui auraient accepté un échange salaire-actions pourraient en outre se porter acquéreur de titres mis sur le marché, avec la garantie que leur demande soit intégralement servie à hauteur de 10 %⁴ des titres ;

– l'opportunité de l'échange salaires-actions et de l'accès prioritaire aux titres mis sur le marché ne vaudra plus lorsque la participation de l'Etat sera devenue inférieure à 20 %, conformément à l'article 2 de la loi du 19 juillet 1993 précitée.

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

¹ L'article 3 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 définit la composition et les fonctions de cette commission.

² Conformément à l'article 150-0 D du code général des impôts.

³ « Si les demandes excèdent 10 %, le ministre chargé de l'économie peut décider qu'elles seront servies à concurrence de 15 % au plus » (article 51, III de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 précitée).

⁴ Idem.

Article 6

Mise à jour du code de l'aviation civile

Cet article porte des dispositions de coordination et de toilettage du CAC. La suppression des articles L. 341-1, L. 342-1 et L. 342-2 du code traduit le retour d'Air France au droit commun, et la prise en compte de l'obsolescence des dispositions visées.

Votre commission des Affaires économiques a adopté un amendement de rectification d'une erreur matérielle au I de cet article, la référence à l'article L. 341-4, inexistant, étant remplacée par celle à l'article L. 342-4.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement, et l'article ainsi modifié.

*

* *

Lors de sa réunion du mercredi 5 février 2003, la commission des affaires économiques, après examen du rapport, s'est déclarée favorable à l'adoption du projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et à la société Air France tel qu'amendé lors de sa discussion, les groupes socialiste et communiste, républicain et citoyen votant contre.

ANNEXE I

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

- M. Jean-Marc Bardy, Directeur des Affaires juridiques d’Air France ;
- M. Philippe Calavia, Directeur général d’Air France, délégué aux Affaires économiques et financières ;
- M. Hugues Gendre, Administrateur d’Air France, représentant les salariés (SNPL) ;
- M. Paul Laprêvotte, Administrateur d’Air France, représentant les salariés (CFDT) ;
- M. Daniel Mackay, Administrateur d’Air France, représentant les salariés (FO) ;
- Mme Isabelle Martel, Sous-Directeur des Participations à la Direction du Trésor ;
- M. Bernard Maugis, Secrétaire national du Syndicat CGT-Air France ;
- M. Yoric Pelhâte, Chargé des relations institutionnelles d’Air France ;
- M. Jean-Luc Secondi, Secrétaire général du Syndicat général FO-Air France ;
- M. David-Olivier Tarac, Adjoint au Chef de Bureau Transports et Urbanisme à la Direction du Trésor ;
- M. Yvon Touil, Administrateur d’Air France, représentant les salariés (CGT).

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur ---	Texte du projet de loi ---	Propositions de la Commission ---
	<p data-bbox="611 689 1010 779">Projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France</p> <p data-bbox="754 815 866 846">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="592 882 1029 972">Le titre III du livre III du code de l'aviation civile (partie législative) est modifié comme suit :</p> <p data-bbox="592 1008 1029 1097">1° Les articles L. 330-1 à L. 330-9 constituent un chapitre Ier intitulé : « Dispositions générales ».</p> <p data-bbox="592 1133 1029 1196">2° Il est ajouté à ce chapitre Ier un article L. 330-10 ainsi rédigé :</p> <p data-bbox="592 1232 1029 1384">« Art. L. 330-10. - Les conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4 et L. 330-6 sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »</p> <p data-bbox="592 1420 1029 1482">3° Il est créé un chapitre II ainsi rédigé :</p> <p data-bbox="743 1545 877 1576">« Chapitre II</p> <p data-bbox="592 1612 1029 1729">« Dispositions applicables aux entreprises de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé</p> <p data-bbox="592 1765 1029 1953">« Art. L. 330-11. - Les titres émis par les sociétés qui sont l'objet du présent chapitre prennent les formes prévues aux articles L. 228-1 et suivants du code de commerce, sous réserve des dispositions suivantes.</p>	<p data-bbox="1067 689 1469 779">Projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France</p> <p data-bbox="1209 815 1321 846">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="1158 882 1372 913"><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Les statuts d'une société titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée en application de l'article L. 330-1 et dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé déterminent les conditions dans lesquelles la société impose la mise sous forme nominative des titres composant son capital. Cette obligation peut ne s'appliquer qu'aux actionnaires détenant une certaine fraction du capital ou des droits de vote. Les statuts prévoient une procédure d'identification des détenteurs de titres. Ils précisent les informations qui doivent être communiquées à la société par les détenteurs de titres sous forme nominative, afin de permettre à cette dernière de s'assurer du respect des règles et stipulations fixées par les règlements communautaires, les accords internationaux ou le présent chapitre, et notamment de celles relatives à la composition et à la répartition de son actionnariat ou à son contrôle effectif, au sens desdites règles et stipulations.

« Ces statuts peuvent prévoir que tout actionnaire soumis à l'obligation de mise sous forme nominative de ses titres qui n'a pas son domicile, au sens de l'article 102 du code civil, ou son siège, sur le territoire français doit, pour l'application du présent chapitre, faire élection de domicile auprès d'un intermédiaire financier habilité teneur de compte domicilié en France et en informer la société.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Ils peuvent également prévoir, lorsqu'une personne n'a pas transmis les informations mentionnées aux deux précédents alinéas, ou a transmis des renseignements incomplets ou erronés malgré une demande de régularisation adressée par la société, que les titres donnant accès immédiatement ou à terme au capital, et pour lesquels cette personne a été inscrite en compte, sont privés du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à la date de régularisation, et que le paiement du dividende correspondant est différé jusqu'à cette date.

« Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 228-23 du code de commerce, les statuts peuvent prévoir les conditions dans lesquelles les cessions d'actions, y compris entre actionnaires, sont soumises à agrément de la société.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

« Art. L. 330-12. - Dans le cas où la société de transport aérien constate que la licence d'exploitation de transporteur aérien ou les droits de trafic accordés en vertu d'accords internationaux dont elle bénéficie risquent d'être remis en cause, en raison, soit d'une évolution de son actionnariat, appréciée au regard de seuils de détention du capital ou des droits de vote fixés par un décret en Conseil d'Etat, soit, par suite d'une telle évolution, d'un changement dans son contrôle effectif, au sens du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences de transporteurs aériens, annexé au présent code, 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. Sont, par priorité, l'objet de cette injonction, les 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. 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. A compter de cette injonction, les titres en cause sont privés du droit de vote jusqu'à la date de leur cession.

Propositions de la Commission

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

« Art. L. 330-12. - Dans le cas où la société de transport aérien constate que la licence d'exploitation de transporteur aérien ou les droits de trafic accordés en vertu d'accords internationaux dont elle bénéficie risquent d'être remis en cause, en raison, soit d'une évolution de son actionnariat, appréciée au regard de seuils de détention du capital ou des droits de vote fixés par un décret en Conseil d'Etat, soit, par suite d'une telle évolution, d'un changement dans son contrôle effectif, au sens du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences de transporteurs aériens, annexé au présent code, 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. Sont, par priorité, l'objet de cette injonction, les 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. 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. A compter de cette injonction, les titres en cause sont privés du droit de vote jusqu'à la date de leur cession.

Propositions de la Commission

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Art. L. 330-13. - Dans le cas où un actionnaire n'a pas cédé ses titres dans un délai de deux mois à compter de l'injonction faite par la société en application de l'article L. 330-12, la société peut saisir le président du tribunal de grande instance de Paris qui, statuant par ordonnance en référé et sans recours possible, désigne un organisme mentionné à l'article L. 531-1 du code monétaire et financier chargé de faire procéder à leur cession dans les conditions prévues à l'article L. 330-14. Les titres en possession du détenteur en infraction ne peuvent plus être cédés que dans ces conditions.

« A défaut d'une telle saisine par la société, le titulaire des titres en cause recouvre la libre disposition de ces derniers et les droits de vote qui y sont attachés.

« Art. L. 330-14. - Si l'organisme mentionné à l'article L. 330-13 constate 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. 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 façon significative. Si, à l'expiration de ce délai, l'intégralité des titres n'a pu être cédée, 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.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code de l'aviation civile</p>	<p>Dans le cas où 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 est déterminé par l'organisme selon les méthodes objectives pratiquées en cas de cession d'actifs, 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.</p> <p>« A défaut d'acquisition par la société 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.</p> <p>« Dans tous les cas, le produit de la vente des titres, net de frais, est versé sans délai à l'actionnaire concerné.</p> <p>« Les dispositions du présent article s'appliquent nonobstant les dispositions des articles L. 225-206 à L. 225-217 du code de commerce. Les actions que la société possède au-delà du seuil de 10 % prévu par l'article L. 225-210 du même code doivent être cédées dans le délai d'un an à compter de leur acquisition. »</p> <p>Article 2</p> <p>L'article L. 342-3 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 342-3. - Par dérogation à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, 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 actionnaires 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.</p>	<p>« Art. L. 342-3. - 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, selon le cas, par les articles L. 225-27 à L. 225-34 ou les articles L. 225-79 et L. 225-80 du code de commerce. Pour l'élection de ces membres, les statuts peuvent prévoir que les salariés sont répartis entre quatre collèges comprenant respectivement le personnel navigant technique, le personnel navigant commercial, les cadres et les autres salariés. Les statuts fixent alors le nombre de membres élus par chacun des collèges.</p>	
	<p>« Les statuts peuvent prévoir que la représentation des salariés actionnaires au conseil d'administration ou, selon le cas, au conseil de surveillance, peut se faire en deux catégories, comprenant respectivement le personnel navigant technique et les autres salariés. Les statuts fixent alors le nombre de membres de chaque catégorie, qui sont désignés, pour chacune d'elles, dans les conditions prévues par l'article L. 225-23 ou par l'article L. 225-71 du code de commerce. »</p>	
	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>
	<p>A compter de la date du transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société Air France, des négociations sont engagées par celle-ci avec les organisations syndicales représentatives des salariés à l'effet de conclure la convention ou les accords d'entreprise devant se substituer aux dispositions portant statut du personnel prises en vertu des dispositions du code de l'aviation civile.</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Les dispositions portant statut du personnel en vigueur à la date du transfert au secteur privé de la majorité du capital continuent de s'appliquer à la société Air France jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la convention ou des accords mentionnés à l'alinéa précédent, et au plus pendant un délai de deux ans à compter du transfert au secteur privé de la majorité du capital. Les dispositions de l'article L. 351-4 du code du travail ne s'appliquent à la société Air France qu'à partir de la même date ou, à défaut de convention ou d'accords, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter dudit transfert. Jusqu'alors continuent de s'appliquer les dispositions de l'article L. 351-12 du code du travail.

Article 4

Pour l'application à la société Air France de l'article 8-1 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations, 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.

Lors du transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société Air France, les membres ainsi que le président du conseil d'administration de cette société restent en fonction jusqu'à l'issue de la réunion de la première assemblée générale des actionnaires postérieure à ce transfert. L'assemblée générale des actionnaires doit être convoquée dans les deux mois suivant le transfert.

Article 4

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

**Loi n° 98-546 du 2 juillet 1998
portant diverses dispositions
d'ordre économique et financier**

.....
Art. 51. –

Toutefois les administrateurs de la société Air France élus par les salariés et les administrateurs représentant les salariés actionnaires restent en fonction jusqu'à l'élection ou la désignation, selon le cas, des nouveaux administrateurs, conformément aux dispositions de l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile dans sa rédaction issue de l'article 2 de la présente loi. Cette élection et cette désignation interviennent dans un délai maximum de six mois suivant le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société.

Article 5

L'article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier est modifié ainsi qu'il suit :

I. - Les dispositions du II sont remplacées par les dispositions suivantes :

Article 5

(Sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>II. - 1° L'Etat est autorisé à céder gratuitement, dans la limite de 12 % du capital, des actions de la société Air France aux salariés de cette 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 de l'entreprise et une ou plusieurs organisations syndicales représentatives des personnels concernés.</p> <p>Cet accord précise notamment le niveau et les modalités de ces réductions de salaires, le montant maximal du total des indemnités qui seront attribuées en actions ainsi que les modalités de répartition de ces indemnités entre les salariés concernés. Ce montant ne peut excéder l'augmentation de la valeur de la participation de l'Etat mentionnée au 2°.</p> <p>La cession d'actions est réservée aux salariés qui, au jour de la signature de l'accord collectif de travail, sont titulaires d'un contrat de travail à durée indéterminée.</p> <p>2° La valeur de l'entreprise ainsi que l'augmentation de la valeur de la participation de l'Etat dans l'entreprise qui résulte des réductions de salaires sont évaluées par la commission mentionnée à l'article 3 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations selon les méthodes définies au même article.</p>	<p>« II. - En cas d'opération donnant lieu à l'application du III du présent article, l'Etat est autorisé à céder gratuitement ou à des conditions préférentielles aux salariés de la société Air France qui auront consenti à des réductions de leur salaire, des actions de cette société, dans la limite de 6% de son capital.</p> <p>« La société Air France rembourse à l'Etat le coût, déterminé selon des critères fixés par décret en Conseil d'Etat, résultant pour ce dernier de la mise en œuvre de l'alinéa précédent, en tenant compte notamment de l'augmentation de valeur de la participation de l'Etat pouvant résulter des réductions de salaire.</p> <p>« Une convention passée entre la société et l'Etat prévoit les modalités de ce remboursement, qui doit intervenir au plus tard dans un délai de deux ans, et qui peut notamment prendre la forme d'une attribution à l'Etat de titres d'Air France, ou l'attribution par la société Air France d'actions gratuites, au titre de l'article 12 ou de l'article 13 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations. Cette convention doit être approuvée par la commission mentionnée à l'article 3 de ladite loi.</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Sur avis de la commission mentionnée à l'article 3 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 précitée et dans un délai de trente jours au plus tard après cet avis, un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de l'aviation civile fixe le nombre maximal des actions à céder, les modalités de la cession, son éventuel échelonnement ainsi que les délais, qui ne peuvent excéder cinq ans, pendant lesquels tout ou partie des actions sont incessibles, sauf si l'une des conditions prévues par le troisième alinéa de l'article 13 de l'ordonnance n° 86-1134 du 21 octobre 1986 relative à l'intéressement et à la participation des salariés aux résultats de l'entreprise et à l'actionnariat des salariés se trouve réalisée, à l'exclusion des cas visés au g et au h de l'article R. 442-17 du code du travail. Un arrêté du ministre chargé de l'économie détermine le nombre d'actions qui seront effectivement cédées en cas d'échelonnement des réductions de salaires.</p>	<p>« L'article L. 225-40 du code de commerce n'est pas applicable à la procédure d'approbation de la convention qui est soumise à l'approbation directe du conseil d'administration, sur le rapport des commissaires aux comptes.</p>	
<p>3° L'engagement éventuel de la procédure prévue à l'article L. 321-1-3 du code du travail ne peut intervenir qu'à l'issue de la procédure visée à l'article L. 321-1-2 du même code.</p>	<p>« Sous réserve des dispositions de l'article 150-0D du code général 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'éléments de salaire pour l'application de la législation du travail et de la sécurité sociale.</p>	
<p>4° 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 le salaire 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.</p>	<p>« Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 443-2 du code du travail ne sont pas applicables aux opérations régies par le présent II.</p>	
<p>.....</p>	<p>« Les avantages résultant de l'application des dispositions du II et du III du présent article sont cumulables. Lesdites dispositions sont sans influence sur les droits antérieurement acquis par les salariés de la société Air France au titre du présent article.</p> <p>« Un décret détermine les conditions d'application du présent II, et notamment le délai, qui ne peut excéder cinq ans, pendant lequel tout ou partie des actions visées au présent II sont incessibles. »</p>	
	<p>II. - Il est inséré un IV ainsi rédigé :</p> <p>« IV. - Les dispositions du II et du III s'appliquent tant que les articles 11 et 12 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 sont applicables à la société Air France. »</p>	

Textes en vigueur ---	Texte du projet de loi ---	Propositions de la Commission ---
<p data-bbox="220 454 496 483">Code de l'aviation civile</p> <p data-bbox="130 517 587 707">Art. L. 342-4. - 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.</p> <p data-bbox="130 775 587 1155">Par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les personnels navigants professionnels constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la société Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa.</p> <p data-bbox="130 1189 587 1346">Art. L. 341-1. - La société dite société Air France est régie par le présent code et, dans tout ce qu'elles n'ont pas de contraire à celui-ci, par les lois sur les sociétés anonymes.</p> <p data-bbox="130 1379 587 1447">Elle a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens.</p> <p data-bbox="130 1480 587 1760">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.</p> <p data-bbox="130 1794 587 1946">Art. 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.</p>	<p data-bbox="762 394 863 423">Article 6</p> <p data-bbox="587 517 1043 618">I. - Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 341-4 du code de l'aviation civile sont abrogées.</p> <p data-bbox="587 775 1043 931">II. - Les dispositions de l'article 2 de la présente loi entrent en vigueur à la date du transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société Air France.</p> <p data-bbox="587 1189 1043 1312">Les dispositions des articles L. 341-1, L. 342-1 et L. 342-2 du code de l'aviation civile sont abrogées à cette même date.</p>	<p data-bbox="1217 394 1318 423">Article 6</p> <p data-bbox="1043 517 1500 618">I. - Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile sont abrogées.</p> <p data-bbox="1145 775 1390 804">II. <i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Art. L. 342-2. - Sous réserve des dispositions applicables aux obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers intracommunautaires, les obligations qui sont imposées à la société Air France dans l'intérêt général font l'objet 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.

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission
