

N° 654 (2^{ème} partie)

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 mars 2003

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU PLAN SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat (n°632), *relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France*,

PAR M. CHARLES DE COURSON

Député

Voir les numéros :

Sénat : **108, 164, 165** et T.A. **67** (2002-2003)

Assemblée nationale : **632** et **655**.

Transports aériens.

SOMMAIRE

Pages

PREMIERE PARTIE DU RAPPORT

INTRODUCTION

I.– POURQUOI PRIVATISER AIR FRANCE ?

II.– UN PROJET DE LOI QUI CHERCHE A APPORTER UNE REPONSE ADAPTEE A L'EVOLUTION DU CADRE JURIDIQUE ET A LA FRAGILITE DES EQUILIBRES SOCIAUX DU TRANSPORT AERIEN

AUDITION DE M. GILLES DE ROBIEN, MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

DEUXIEME PARTIE DU RAPPORT

EXAMEN DES ARTICLES.....	7
<i>Article 1er</i>	<i>7</i>
<i>(art. L. 330-1 à L. 330-9 et L. 330-10 à L. 330-14 [nouveaux] du code de l'aviation civile)</i>	<i>7</i>
<i>Dispositions relatives au suivi et à la régulation de la nature de l'actionnariat des sociétés cotées de transport aérien.....</i>	<i>7</i>
A.– ANALYSE DU DISPOSITIF GLOBAL	8
1.– Article L. 330-11 nouveau du code de l'aviation civile : mise au nominatif des titres et procédure d'agrément.....	8
2.– Article L. 330-12 nouveau du code de l'aviation civile : pouvoir d'injonction de la société	10
3.– Article L. 330-13 nouveau du code de l'aviation civile : saisine du juge judiciaire pour faire procéder à une cession forcée de titres.....	12
4.– Article L. 330-14 nouveau du code de l'aviation civile : mise en œuvre de la vente forcée des titres.....	12
B.– IL EST ESSENTIEL DE S'ASSURER DE LA COMPATIBILITE DU DISPOSITIF AVEC LE DROIT COMMUNAUTAIRE ET LES PRINCIPES DE VALEUR CONSTITUTIONNELLE.....	15
1.– Le dispositif est « euro-compatible »	15
<i>a) Le dispositif n'introduit pas de discrimination entre nationaux et communautaires</i>	<i>15</i>
<i>b) Le dispositif ne recrée pas de mécanisme de golden share.....</i>	<i>15</i>
2.– Le présent article aménage des atteintes à certains principes de valeur constitutionnelle, qui se veulent proportionnées aux objectifs	

poursuivis et suffisamment encadrées par l'aménagement de dérogations législatives	16
a) <i>Le Gouvernement a veillé à s'assurer que les garanties constitutionnelles étaient suffisantes</i>	16
b) <i>Le respect du principe d'égalité paraît globalement assuré</i>	17
c) <i>Cet article est-il compatible avec les règles protégeant le droit de propriété ?</i>	18
d) <i>Cet article est-il compatible avec les règles protégeant la liberté d'entreprendre ?</i>	19
3.– Des garanties complémentaires pourraient utilement être introduites	20
a) <i>Le caractère inédit de la procédure rend délicate la comparaison avec des dispositifs existants</i>	20
b) <i>La difficulté procède de la délicate superposition de l'intérêt général et de l'intérêt socio-économique de la compagnie</i>	22
c) <i>Il est nécessaire de préciser les garanties juridictionnelles qui encadrent l'ensemble de ce dispositif</i>	24
Article 2	29
(art. L. 342-3 du code de l'aviation civile)	29
Composition du conseil d'administration et du conseil de surveillance de la société Air France	29
A.– LE MAINTIEN DES MODALITES ACTUELLES DE REPRESENTATION DES SALARIES AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE AIR FRANCE	29
B.– LA QUESTION PARTICULIERE DE LA REPRESENTATION DES SALARIES ACTIONNAIRES AU CONSEIL D'ADMINISTRATION	30
Article 3	32
Dispositions relatives au passage des salariés d'Air France du statut public au droit privé	32
Article 4	34
Dispositions transitoires relatives à la prolongation du conseil d'administration de la société Air France après la privatisation	34
A.– LA NECESSITE DE PROTEGER LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	34
B.– LA NECESSITE DE PROTEGER LA PERMANENCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	35
Article 5	37
(art. 51 de la loi n°98-546 du 2 juillet 1998)	37
Dispositions relatives à l'actionnariat salarié de la société Air France	37
A.– LE PRINCIPE D'UNE OFFRE RESERVEE AUX SALARIES EST MAINTENU	37
B.– LE DISPOSITIF RETENU POUR L'ECHANGE « SALAIRE-ACTIONS » PRESENTE CERTAINES DIFFERENCES AVEC CELUI DE 1998	38
1.– Des modalités de lancement de l'échange « salaire-actions » plus restrictives	38
2.– L'abandon de la nécessité d'un accord collectif	38
3.– Une durée d'abandon de salaire plus courte	38
4.– Une part du capital concernée par l'échange équivalente	38

5.– Une innovation : la mise en œuvre du principe de l'équilibre patrimonial.....	39
C.– DES QUESTIONS EN SUSPENS QUI DOIVENT TROUVER UNE REPONSE CLAIRE ET EQUITABLE	40
1.– Un mécanisme de régulation de la demande à introduire pour l'échange « salaire-actions ».....	40
2.– Un régime de déductibilité fiscale du remboursement à l'État à préciser	40
3.– Il est impératif de préciser la nature juridique de la convention de remboursement et les voies de recours pour les autres actionnaires.....	41
4.– La fiscalité applicable aux plus-values réalisées par les salariés ayant souscrit à l'échange « salaire-actions » doit être précisée	42
a) <i>Le projet de loi aménage un régime fiscal avantageux au niveau de l'impôt sur le revenu</i>	42
b) <i>En contrepartie, le régime fiscal de taxation des plus-values est censé reposer sur la base d'une valeur nulle d'acquisition des titres</i>	43
Article 6.....	45
(art. L. 341-1, L. 342-1, L. 342-2 et L. 342-4 du code de l'aviation civile).....	45
Mise à jour du code de l'aviation civile.....	45
A.– CET ARTICLE PROCEDE A UNE MISE A JOUR DU CODE DE L'AVIATION CIVILE	45
B.– LA SUPPRESSION DE LA TUTELLE DE L'ÉTAT SUR LA SOCIETE AIR FRANCE	45
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES	47
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER – CABINET DU MINISTRE.....	47
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER – CABINET DU SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS ET A LA MER	47
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER – DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	47
MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE – CABINET DU MINISTRE.....	47
MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE – DIRECTION DU TRESOR	47
SOCIÉTÉ AIR FRANCE	48
TABLEAU COMPARATIF	49

EXAMEN DES ARTICLES

Si les articles 2 à 6 ont pour seul objet Air France, le champ d'application de l'article 1^{er} couvre, quant à lui, l'ensemble des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par les autorités françaises et dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé. De fait, à ce jour, Air France est la seule compagnie aérienne concernée. Toutefois, on ne peut exclure que, dans le futur, d'autres entreprises de transport aérien soient cotées en bourse ; elles seront alors soumises aux dispositions de l'article 1^{er}.

Article 1er

(art. L. 330-1 à L. 330-9 et L. 330-10 à L. 330-14 [nouveaux] du code de l'aviation civile)

Dispositions relatives au suivi et à la régulation de la nature de l'actionnariat des sociétés cotées de transport aérien

Comme il l'a été exposé précédemment ⁽¹⁾, la détention par des actionnaires privés de la majorité du capital et la libre négociation sur les marchés financiers des titres d'Air France imposent que lui soient donnés les moyens de remédier à des évolutions de son actionnariat qui risqueraient de remettre en cause sa licence d'exploitation de transporteur aérien, en application de la réglementation européenne, ou ses droits de trafic, accordés en vertu d'accords internationaux bilatéraux. En effet, le maintien de la licence d'exploitation de transporteur aérien communautaire est conditionné par une détention majoritaire du capital et un contrôle effectif par des intérêts communautaires. Quant aux droits de trafic dont Air France bénéficie, ils pourraient être remis en cause si la compagnie ne satisfaisait plus aux conditions précisées dans les clauses de nationalité figurant dans les accords internationaux relatifs aux services aériens conclus par la France avec des pays tiers à l'Union européenne.

C'est l'objet du présent article, qui introduit **un mécanisme - assez largement inédit - de suivi, de contrôle et de régulation de la libre disposition des titres** détenus dans les sociétés cotées de transport aérien, **dans le but de préserver un certain équilibre dans la nationalité des actionnaires et de manière à sécuriser l'activité socio-économique des compagnies aériennes.**

Or, ce mécanisme s'inscrit dans un faisceau de contraintes juridiques complexes qui rend plus délicate son économie générale, tant en ce qui concerne **l'incompatibilité entre le droit communautaire et les accords bilatéraux en matière de droits de trafic** (soulignée par l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002) **qu'en égard à la nécessité de respecter les principes constitutionnels**, en matière de droit de propriété notamment.

⁽¹⁾ Voir l'introduction de ce rapport, II. A., pages 35 et suiv.

A.– ANALYSE DU DISPOSITIF GLOBAL

Seules les sociétés cotées sont concernées par ce dispositif, dans la mesure où les sociétés non cotées contrôlent plus étroitement leur capital, notamment par le biais des clauses statutaires d'agrément.

Le Gouvernement a fait le choix d'une procédure de « remédiation *a posteriori* » (proche de celle retenue pour Lufthansa) qui **permet, lorsque la licence ou les droits de trafic d'une compagnie aérienne cotée sont susceptibles d'être menacés (franchissement du seuil de 45 % de détention en capital et en droit de vote par des actionnaires étrangers), d'enjoindre à certains de ses actionnaires, par priorité les actionnaires non communautaires, ensuite les autres actionnaires y compris les actionnaires français, de céder tout ou partie de leurs titres**. Le Gouvernement fait l'hypothèse que ce mécanisme dissuasif ne jouera pas en réalité, la seule information du marché sur le fait que la répartition du capital d'Air France entre dans une zone « à risque » pour sa licence et ses droits de trafic devant suffire à entretenir une autorégulation du marché de nature à résorber cette situation, comme ce fut le cas pour British Airways en 2002 ⁽²⁾.

1.– Article L. 330-11 nouveau du code de l'aviation civile : mise au nominatif des titres et procédure d'agrément

Cet article vise à permettre à une « *société titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien (...) et dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé* » de suivre l'évolution de son actionnariat. Il s'agit de donner la possibilité aux sociétés cotées de transport aérien de s'assurer que les règles et stipulations relatives à son contrôle effectif, ainsi qu'à la composition et à la répartition de son actionnariat, figurant notamment dans les accords internationaux et dans les règlements communautaires, seront respectées.

Ainsi, les statuts de la société « *déterminent les conditions dans lesquelles la société impose la mise sous forme nominative des titres composant son capital* », cette obligation pouvant toutefois ne s'appliquer qu'aux actionnaires détenant une certaine fraction du capital ou des droits de vote. Les statuts de la compagnie prévoient également « *une procédure d'identification des détenteurs de titres* » et « *précisent les informations qui doivent être communiquées à la société par les détenteurs de titres sous forme nominative* ». Il est prévu que tout actionnaire soumis à l'obligation de mise sous forme nominative de ses titres qui n'a pas son domicile ou son siège en France doit se faire domicilier auprès d'un intermédiaire financier domicilié en France, et en informer la société.

⁽²⁾ British Airways a connu, au cours du mois de mars 2002, une évolution de son actionnariat de nature à mettre en péril le maintien de sa licence d'exploitation et de ses droits de trafic. Elle a annoncé publiquement que la part de son capital détenue par des non-résidents avait dépassé 48 %, rappelant aux actionnaires et aux investisseurs potentiels les conséquences qu'aurait le franchissement de la barre des 50 %, et indiquant que la compagnie pourrait être amenée à refuser certaines cessions d'actions, voire à recourir à la cession forcée des titres détenus par des actionnaires non britanniques. Suite à cette annonce, la part du capital de la compagnie détenue par des actionnaires étrangers avait rapidement diminué, faisant disparaître les risques pesant sur la poursuite de l'activité de transporteur aérien de la société.

Le Sénat a adopté un amendement, complétant le troisième alinéa du 3° de cet article par la phrase suivante : « *Cette élection de domicile pourra être valablement effectuée par tout intermédiaire inscrit pour compte de tiers visé à l'article L. 228-1 du code du commerce* ». Cette disposition permet de donner aux intermédiaires inscrits la faculté de procéder à l'élection de domicile au nom des actionnaires non résidents pour le compte desquels ils détiennent des titres. L'article L. 228-1 du code de commerce dispose que lorsque le propriétaire de titres de capital admis aux négociations sur un marché réglementé n'a pas son domicile sur le territoire français, au sens de l'article 102 du code civil, tout intermédiaire peut être inscrit pour le compte de ce propriétaire. Le projet de loi prévoit que, lorsque la mise sous forme nominative est exigée, les statuts peuvent imposer à ces mêmes actionnaires non résidents l'obligation de faire élection de domicile auprès de l'intermédiaire habilité teneur de compte et d'en informer la société. La disposition introduite par le Sénat se justifie pleinement dans la mesure où, comme il sera très difficile de faire comprendre à des actionnaires étrangers la nature de la formalité française d'élection de domicile, et donc de faire respecter en pratique cette obligation complémentaire, il est proposé de permettre à l'intermédiaire inscrit de la mettre en œuvre au lieu et place de l'actionnaire étranger pour le compte de qui il est inscrit.

Il convient de préciser que la mise au nominatif des titres est une procédure coûteuse. Elle n'est par conséquent appelée à être mise en œuvre par la société cotée de transport aérien qu'en cas de nécessité, c'est-à-dire de doute quant à l'évolution de son actionnariat. Air France procédera à des enquêtes sur une base régulière afin d'être en mesure d'évaluer le risque pesant sur son actionnariat et l'intérêt de demander une mise au nominatif des titres.

On rappellera que la procédure des titres au porteur identifiable (TPI) introduite par la loi relative aux nouvelles régulations économiques, permet à une société de suivre l'évolution de son actionnariat⁽³⁾. Mais, pour les sociétés de transport aérien cotées, la connaissance de leur actionnariat répond à une impérieuse nécessité, ce qui explique le caractère plus contraignant du dispositif retenu ici.

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

Enfin, « *les statuts peuvent prévoir les conditions dans lesquelles les cessions d'actions, y compris entre actionnaires, sont soumises à agrément de la société* ». Dès lors, les statuts de la société peuvent déroger à l'article L. 228-23 du code du commerce, en prévoyant un agrément de la société pour les cessions

⁽³⁾ Article L. 228-2 du code de commerce, introduit par la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques.

d'actions dans un cadre plus large que celui fixé par l'article L. 228-23 du code du commerce, qui dispose que *« sauf en cas de succession, de liquidation de communauté de biens entre époux, ou de cession, soit à un conjoint, soit à un ascendant ou à un descendant, la cession d'actions à un tiers, à quelque titre que ce soit, peut être soumise à l'agrément de la société par une clause des statuts. Une telle clause ne peut être stipulée que si les actions revêtent exclusivement la forme nominative en vertu de la loi ou des statuts »*.

2.– Article L. 330-12 nouveau du code de l'aviation civile : pouvoir d'injonction de la société

Cet article prévoit des dispositions visant à éviter que le seuil de 50 % de détention du capital d'une société cotée de transport aérien par des actionnaires étrangers ou non communautaires ne soit franchi. Lorsque *« la société »* constate que l'évolution de son actionnariat ou un changement de son contrôle effectif au sens du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences de transporteurs aériens, elle peut *« après avoir procédé à l'information des actionnaires et du public, enjoindre à certains des actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres »*.

Les seuils de détention du capital ou des droits de vote permettant à la société d'informer ses actionnaires et le public, puis d'enjoindre à certains de ses actionnaires de céder leurs titres seront fixés par un décret en Conseil d'État. Plusieurs seuils devraient être déterminés par ce décret ⁽⁴⁾.

Cette possibilité d'injonction s'adresse en priorité aux *« actionnaires autres que ceux ressortissants des États membres de la Communauté européenne ou des États 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, afin de ne pas pénaliser des actionnaires étrangers stables et présents depuis longtemps dans le capital de la société, mais bien ceux qui, par exemple, ont acquis des titres de la société alors que celle-ci avait déjà commencé à communiquer sur l'évolution de son actionnariat et sur les risques que cette évolution était susceptible de faire peser sur le maintien de sa licence d'exploitation de transporteur aérien et de ses droits de trafic.

Votre Rapporteur remarque que **le pouvoir d'injonction est confié, de manière vague, à « la société »**. Il est probablement préférable de confier explicitement une telle prérogative au président de la société, c'est-à-dire au président du conseil d'administration ou, s'il s'agit d'une société à conseil de

⁽⁴⁾ D'une part, plusieurs seuils d'information des actionnaires et du public, lorsque le capital de la société sera détenu par des actionnaires étrangers ou non communautaires à hauteur de 30 %, 35 % et 40 %. D'autre part, un seuil de 45 % de détention du capital détenu par des actionnaires étrangers ou non communautaires pour la mise en oeuvre d'une injonction à certains de ces actionnaires de revendre leurs titres.

surveillance, au président du directoire, qui est le plus à même d'intervenir rapidement et efficacement.

3.– Article L. 330-13 nouveau du code de l'aviation civile : saisine du juge judiciaire pour faire procéder à une cession forcée de titres

Cet article prévoit des sanctions à l'encontre des actionnaires étrangers qui n'auraient pas obtempéré à l'injonction. La société peut alors saisir le président du tribunal de grande instance de Paris, lequel désigne un organisme mentionné à l'article L. 531-1 du code monétaire et financier, chargé de faire procéder à la cession des titres. Il s'agit des entreprises d'investissement et des établissements de crédit agréés.

La saisine du président du tribunal de grande instance de Paris pour faire procéder à la cession des titres d'un actionnaire ne constitue qu'une possibilité pour la compagnie. Si elle n'exerce pas cette possibilité, *« le titulaire des titres en cause recouvre la libre disposition de ces derniers et les droits de vote qui y sont attachés »*. Votre Rapporteur souligne que **cette formule pourrait être mal interprétée dans la mesure où les actionnaires qui font l'objet d'une injonction n'ont pas perdu la libre disposition de leurs titres** puisqu'ils doivent pouvoir les céder dans un délai de deux mois. Selon le texte du projet, leurs titres ne sont donc, dans le cas où le président du tribunal de grande instance de Paris n'est pas saisi, privés que du droit de vote.

Le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 330-12 nouveau du code de l'aviation civile devra prévoir le délai dans lequel la société cotée de transport aérien devra saisir le président du tribunal de grande instance de Paris, faute de quoi les titulaires des titres en cause retrouveraient la libre disposition de ces derniers.

4.– Article L. 330-14 nouveau du code de l'aviation civile : mise en œuvre de la vente forcée des titres

Cet article précise les conditions dans lesquelles il peut être procédé à la vente forcée des titres de la société ayant saisi à cet effet le président du tribunal de grande instance de Paris. Plusieurs cas de figure sont évoqués, selon la liquidité du titre et l'évolution des cours sur le marché financier :

- si le prestataire de services d'investissement chargé par le tribunal de grande instance de Paris de faire procéder à la cession des titres incriminés estime que *« la liquidité du titre est suffisante au regard des conditions définies par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 330-12, les titres sont vendus sur les marchés où ils sont cotés »*. Afin de permettre au marché, le cas échéant, d'absorber les titres mis en vente, sans faire diminuer de manière importante leur cours, il est prévu que *« la vente peut être échelonnée sur plusieurs séances de bourse dans un délai n'excédant pas deux mois à compter de la date de désignation de l'organisme, s'il apparaît que la vente, en une seule fois, peut influencer le cours de manière significative »* ;

- si les conditions du marché ne permettent pas d'écouler l'ensemble des titres que le prestataire de services d'investissement désigné par le président du

tribunal de grande instance de Paris est chargé de vendre à l'expiration de ce délai de deux mois, « *les titres non cédés sont proposés à la société qui peut les acquérir à un prix égal à la moyenne, pondérée par les volumes, des cours de bourse des jours de cotation compris dans ce délai, constatée par l'organisme* » ;

- si « *la liquidité du titre ne permet pas qu'il soit procédé à la vente (...), les titres sont proposés à la société qui peut les acquérir* ». Le prix d'acquisition de ces titres par la société est alors déterminé par le prestataire de service d'investissement désigné par le président du tribunal de grande instance de Paris « *en tenant compte notamment, selon une pondération appropriée, de la valeur boursière des titres, de la valeur des actifs, des bénéfices réalisés, de l'existence de filiales et des perspectives d'avenir* ».

L'acquisition des titres qui ne peuvent être vendus dans des conditions jugées acceptables sur le marché financier ne constitue qu'une **faculté** pour la société concernée. Si celle-ci ne se portait pas acquéreur des titres en cause « *dans un délai fixé par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 330-12, leurs titulaires recouvrent la libre disposition de ceux-ci et les droits de vote qui y sont attachés* ». Toutefois, la compagnie aérienne aura, en pratique, tout intérêt à procéder à leur rachat, puisque les titres qui lui seront proposés seront les titres dont elle aura enjoint les titulaires de se séparer afin de préserver sa licence d'exploitation de transporteur aérien et les droits de trafic dont elle bénéficie en vertu des accords internationaux. Il est prévu que « *dans tous les cas* », c'est-à-dire quels que soient la modalité de cession des titres, le prix de leur cession et leur acquéreur, « *le produit de la vente des titres, net de frais, est versé sans délai à l'actionnaire concerné* ».

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

ANALYSE DU PROCESSUS PRÉVU PAR L'ARTICLE PREMIER

Il s'agit d'un mécanisme préventif qui, pour donner aux compagnies aériennes les moyens de respecter les conditions posées pour l'obtention et le maintien des droits de trafic, leur permet d'agir sur la composition de leur capital.

Le critère de déclenchement du mécanisme est un critère de franchissement de seuil de détention de capital par certains actionnaires.

Les conditions de mise en œuvre de l'injonction de céder, puis du processus de cession forcée, reposent sur la priorité donnée aux mesures touchant les actionnaires autres que ceux ressortissants des États membres de l'Union européenne ou des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen, et, ce, dans l'ordre chronologiquement inverse de leur entrée au capital.

Le mécanisme envisagé se déroule selon un processus encadré en plusieurs étapes.

Pour les sociétés cotées, la mise en œuvre de ce mécanisme suppose, en amont, la mise sous forme nominative des titres composant son capital. Ce **préalable** levé, les principales étapes de mise en œuvre du mécanisme de protection des droits de trafic sont les suivantes.

Première étape : constat du franchissement du seuil défini (ou de l'un des seuils) par décret en Conseil d'État.

Deuxième étape : information du public et des actionnaires, sous le contrôle des autorités de marché, du franchissement de seuil et de ces conséquences possibles.

Les actionnaires susceptibles de faire l'objet de la mesure d'injonction et de cession forcée seront en priorité, voire exclusivement, des actionnaires entrés au capital après l'information donnée au marché par la société sur sa situation au regard des droits de trafic.

Troisième étape : si, en dépit de la procédure d'information mise en œuvre, la pérennité des droits de trafic demeure mise en cause (en raison du franchissement d'un nouveau seuil, lui aussi défini par décret en Conseil d'État), la société peut adresser à certains de ses actionnaires une injonction de céder. Ce n'est là qu'une faculté dont la mise en œuvre, compte tenu de ses conséquences pour la société elle-même, implique une situation de péril avérée.

Quatrième étape : les actionnaires ayant fait l'objet d'une injonction disposent d'un délai de deux mois pour céder leurs titres, selon les procédures du marché financier. Dans ce délai, la société peut, à tout moment, renoncer à la procédure.

Cinquième étape : dans le cas où un actionnaire faisant l'objet d'une injonction n'a pas procédé à la cession de ses titres dans le délai requis, la société peut, si le péril demeure, saisir le président du tribunal de grande instance de Paris aux fins d'obtenir la nomination d'un mandataire chargé de procéder à la cession des titres en cause pour le compte de l'actionnaire défaillant.

Sixième étape : le mandataire dispose d'un délai de deux mois pour céder les titres dans des conditions définies par la loi pour assurer le respect des intérêts patrimoniaux de l'actionnaire en cause. A défaut de cession des titres dans ce délai, l'entreprise dispose de la faculté de les acquérir.

B.– IL EST ESSENTIEL DE S'ASSURER DE LA COMPATIBILITE DU DISPOSITIF AVEC LE DROIT COMMUNAUTAIRE ET LES PRINCIPES DE VALEUR CONSTITUTIONNELLE

Le mécanisme retenu est apparu au Gouvernement comme le plus efficace et le moins perturbateur de la liquidité du titre Air France (contrairement à un mécanisme d'agrément *a priori* des transactions). Il a été volontairement modernisé par rapport au modèle allemand dont il s'inspire, afin de l'entourer de garanties d'ordre constitutionnel et de s'assurer de sa compatibilité par rapport au droit européen.

1.– Le dispositif est « euro-compatible »

a) Le dispositif n'introduit pas de discrimination entre nationaux et communautaires

Le présent article paraît globalement conforme aux dispositions du droit communautaire, dans la mesure où la cession forcée s'adresse par priorité aux actionnaires non communautaires, puis - par ordre inverse d'entrée dans le capital et sans discrimination à raison de la nationalité - à tous les actionnaires communautaires. En effet, une fois les actionnaires non communautaires sortis, il peut s'avérer nécessaire d'exclure certains actionnaires communautaires non français, afin de ramener la part de l'actionnariat non français dans une zone moins risquée pour les droits de trafic. Toutefois, afin de respecter le principe général du droit communautaire de non-discrimination à raison de la nationalité, il s'avère alors nécessaire de procéder également, le cas échéant, à l'éviction d'actionnaires français selon la règle non discriminatoire du « dernier entré - premier sorti ». Ce mécanisme n'a, en réalité, qu'une faible probabilité de jouer dans la mesure où la part de l'actionnariat devrait demeurer significative ⁽⁵⁾.

b) Le dispositif ne recrée pas de mécanisme de golden share

Le Gouvernement a fait le choix de ne pas utiliser le dispositif de l'« action spécifique » institué par l'article 10 de la loi du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations ⁽⁶⁾, en raison de l'encadrement de ses conditions juridiques de mise en œuvre, à la suite des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 4 juin 2002 ⁽⁷⁾. Or, les conditions posées par la Cour ne pourraient pas être réunies, dans le présent dispositif, dans la mesure où il serait nécessaire d'explicitier les conditions d'exercice d'une telle action spécifique et où il faudrait afficher ouvertement le critère d'une détention majoritaire d'Air France par des ressortissants français, contrainte qui a été jugée contraire au Traité par la Cour de justice.

D'autres inconvénients induits par la création d'une action spécifique, sont à signaler. En premier lieu, il a été recherché dans l'élaboration du projet de loi une banalisation du dispositif de protection des droits de trafic et de la licence

⁽⁵⁾ Part de l'État et des salariés comprise entre 39 et 44 %.

⁽⁶⁾ Voir le commentaire de ce dispositif, page 39 de ce rapport (II.A.2.a).

⁽⁷⁾ Voir le commentaire de cette jurisprudence, page 40 de ce rapport (II.A.2.a).

d'exploitation, qui n'est pas conçu spécifiquement pour Air France mais également pour toute compagnie française qui viendrait à être cotée en bourse dans le futur. Or, la création d'une action spécifique pourrait difficilement être justifiée en dehors d'un contexte de privatisation.

En second lieu, le Gouvernement a cherché à rapprocher Air France, autant que faire se peut, du droit commun. Il a ainsi veillé à ce que l'exécutif n'intervienne pas dans le mécanisme de cession forcée, mais que des outils soient donnés à la compagnie pour qu'elle puisse ensuite prendre son destin en main. Instaurer une action spécifique serait contradictoire avec cet objectif et ne délivrerait pas un message de responsabilité à la société et à ses personnels.

2.- Le présent article aménage des atteintes à certains principes de valeur constitutionnelle, qui se veulent proportionnées aux objectifs poursuivis et suffisamment encadrées par l'aménagement de dérogations législatives

a) Le Gouvernement a veillé à s'assurer que les garanties constitutionnelles étaient suffisantes

Il est incontestable que la procédure envisagée, pour cette seule raison qu'elle porte atteinte à la libre disposition par certains actionnaires des compagnies aériennes de leurs titres, doit être analysée au regard des principes et règles constitutionnels relatifs à l'égalité, au droit de propriété et à la liberté d'entreprendre.

Le Gouvernement estime que le dispositif du projet est entouré de suffisamment de garanties, propres à préserver les principes constitutionnels fondamentaux :

- connaissance claire et transparente de l'actionnariat par une mise au nominatif assortie d'informations obligatoires sur la nationalité (et le cas échéant sur l'actionnariat ultime) de l'actionnaire ;

- information du public et des marchés, dès le franchissement de seuils placés relativement bas et nécessité pour Air France de préciser, dès le seuil de 45 %, si elle entend faire jouer le mécanisme de cession forcée ;

- liberté, laissée à l'actionnaire faisant l'objet d'une injonction, de ne pas céder ses titres et de s'en remettre à la saisine du juge judiciaire, qui dispose du pouvoir d'ordonner la cession forcée ;

- saisine du juge judiciaire aux fins de désignation d'un mandataire *ad hoc* chargé de procéder à la cession des titres dans le cadre d'une procédure contradictoire (ordonnance statuant en référé et « sans recours possible »), cession des actionnaires dans l'ordre inverse de leur inscription en compte nominatif en commençant par les actionnaires non communautaires ;

- encadrement très strict de la procédure de cession sur le marché, en fonction de la situation de liquidité du marché : lorsque le titre est liquide, cession au

cours de bourse ; lorsque le titre n'est pas suffisamment liquide, cession sur la base d'une analyse multicritère ;

– existence d'une clause d'agrément, étendue aux cessions de titres entre actionnaires et ayant vocation à ne s'appliquer qu'une fois le dispositif de cession forcée utilisé, ce qui doit permettre de s'assurer qu'un actionnaire non français ne revend pas ses titres à des actionnaires dont la nationalité risquerait de faire peser un risque sur la licence aérienne et les droits de trafic de la société.

Au total, le Gouvernement relève que la procédure introduite par cet article est une procédure triplement encadrée :

– par la loi et le décret tout d'abord, puisque la mise en œuvre de chacune des étapes de la procédure suppose le respect de conditions claires et objectives ;

– par les autorités de marché ensuite, au stade de l'information et à tous les stades ultérieurs, et, ce, conformément au droit commun ;

– par le juge du fond enfin, qui demeure compétent pour connaître de tout litige au fond qui pourrait naître à l'occasion de la mise en œuvre de cette procédure.

b) Le respect du principe d'égalité paraît globalement assuré

Votre Rapporteur estime que le dispositif est compatible avec la plupart des exigences tirées du respect du principe d'égalité. On rappellera que, selon une jurisprudence constante du Conseil constitutionnel, le principe d'égalité ne s'oppose pas à ce que soient introduites des différences de traitement sous réserve que celles-ci soient justifiées par une différence de situation au regard de l'objectif poursuivi par la loi ou par un motif d'intérêt général en rapport avec l'objet de la loi ⁽⁸⁾.

L'existence d'une distinction fondée sur le critère de nationalité justifie une disposition de nature législative. Et il n'est pas douteux que les actionnaires autres que ceux ressortissants de la Communauté européenne ou de l'Espace économique européen sont placés dans une situation objectivement différente de celle des actionnaires ressortissants nationaux ou communautaires au regard de l'objectif poursuivi de sécurisation des droits de trafic. En effet, c'est la présence de ces actionnaires, au-delà d'un certain seuil, qui met en péril ces droits.

Votre Rapporteur observe néanmoins que le principe d'égalité n'est envisagé que sous l'un de ses aspects : celui de la différence entre ressortissants communautaires et étrangers, prenant implicitement pour acquises, d'ailleurs, les conséquences de l'arrêt du 5 novembre 2002 et la plus grande nécessité de protéger la nature communautaire plutôt que française de l'actionnariat. L'ordre d'exercice de l'injonction, qui établit une distinction selon l'ordre d'inscription des titres, ne respecte pas strictement l'égalité au sein des titres détenus par des étrangers.

⁽⁸⁾ Voir en ce sens, par exemple, la décision n° 96-375 du 9 avril 1996, loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier (Rec., p 660), dans laquelle le Conseil constitutionnel rappelle que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que « le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que dans l'un ou l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ».

L'objectif, clairement affiché par le Gouvernement, d'euro-compatibilité du dispositif explique que cette disposition législative explicite ait été introduite.

c) Cet article est-il compatible avec les règles protégeant le droit de propriété ?

La constitutionnalité d'une atteinte au droit de propriété est appréciée au regard de deux dispositions : celles de l'article 2 de la Déclaration des droits de l'homme qui prévoit que « *le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté et la résistance à l'oppression* » et celles de son article 17 aux termes de laquelle « *la propriété est un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité* ».

Le fondement retenu est fonction de la nature de l'atteinte portée au droit de propriété, le Conseil constitutionnel distinguant ce qui est constitutif d'une privation du droit de propriété entrant dans le champ d'application de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et ce qui, tout en caractérisant une restriction au droit de propriété, n'emporte pas dépossession. Dans le premier cas, la privation du droit de propriété, pour être constitutionnelle, sera subordonnée au versement d'une indemnité juste et préalable, dans le second cas, l'atteinte au droit de propriété ne devra pas « *imposer au propriétaire une sujétion telle qu'elle aboutirait à vider de son contenu le droit de propriété* » ou y « *porter atteinte de manière excessive* ».

Il a été indiqué à votre Rapporteur qu'il était possible de considérer que sur la question particulière des cessions de titres, le dispositif envisagé par le présent article pourrait être mis en œuvre sans que ne soit requise une indemnisation corrélative et donc, sans que le Conseil constitutionnel ne se livre au cas d'espèce à un examen des modalités financières du mécanisme de cession de titres. Ce raisonnement se fonde sur une décision du 3 août 1994 ⁽⁹⁾, concernant sur ce point une disposition modifiant le régime de répartition et de cession d'actions de certaines sociétés et concernant d'ailleurs Air France, selon laquelle « *les modalités d'application d'un tel régime n'entraient pas dans le champ d'application de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme* » ⁽¹⁰⁾.

Les risques d'inconstitutionnalité paraissent, aux yeux du Gouvernement, d'autant plus limités que le mécanisme mis en place est entouré de garanties, tenant notamment à l'intervention du président du tribunal de grande instance de Paris. Il a été indiqué à votre Rapporteur que le dispositif irait, « *en ce sens, au-delà des*

⁽⁹⁾ Décision n° 94-347 DC du 3 août 1994, Loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

⁽¹⁰⁾ D'après les éléments présentés à votre Rapporteur, il en résulterait, au cas d'espèce, que le mécanisme envisagé, dans la mesure où il porte sur la cession de titres, n'entrerait pas nécessairement dans le champ d'application de l'article 17. Dès lors, il ne serait pas même certain, d'après les éléments fournis à votre Rapporteur, que le Conseil constitutionnel examine les modalités financières de la cession forcée, celui-ci considérant en effet, que dans le cas d'une atteinte au droit de propriété n'entraînant aucune dépossession, celle-ci peut ne s'accompagner d'aucune indemnité corrélative. Ce raisonnement se fonde sur la décision des 19 et 20 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, aux termes de laquelle le Conseil a jugé que « les dispositions des articles 5 et 6 de la loi présentement examinée n'opèrent aucune privation de propriété qui tomberait sous le coup de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen qui n'implique nullement que les lois ne puissent restreindre l'exercice du droit de propriété sans une indemnisation corrélative ».

exigences constitutionnelles qui ne requièrent l'intervention du juge judiciaire que pour les seules privations de la propriété immobilière ».

Votre Rapporteur estime toutefois que l'on ne peut occulter l'existence d'une difficulté à ce niveau, qui peut d'ailleurs être atténuée ou corrigée. Si l'on partage l'idée qu'il existe bien un « *intérêt général* » dans la protection des droits de trafic, il reste que ce motif n'exonère pas aussi aisément toute atteinte législative au droit de propriété. Il est indéniable qu'**un mécanisme de rachat forcé d'actions, assorti d'un mécanisme de privation de droit de vote antérieur à leur cession effective, ou provisoire en cas de non acquisition, porte atteinte au droit de propriété**. La justification éventuelle est une chose, l'atteinte en est une autre. La portée de la décision du 3 août 1994 ne saurait d'ailleurs être extrapolée : il s'agissait, en l'espèce, de prévoir les conditions de répartition et de cession d'actions au profit de salariés, et non pas de priver un actionnaire de ses actions, ce qui est le cas de figure du présent article.

Votre Rapporteur estime également qu'une indemnité juste et préalable – ce que semble, au demeurant, garantir le dispositif du présent article – est bien entendu une exigence manifestement nécessaire, dans la mesure où il est évident qu'il y a eu une privation de propriété ⁽¹¹⁾.

d) Cet article est-il compatible avec les règles protégeant la liberté d'entreprendre ?

En ce qui concerne la liberté d'entreprendre, c'est le Conseil constitutionnel qui a posé cette exigence en jugeant à de multiples reprises qu'il est loisible au « *législateur [d']apporter [à la liberté d'entreprendre] des limites exigées par l'intérêt général à condition que celles-ci n'aient pas pour conséquence d'en dénaturer la portée* » ⁽¹²⁾. Le Conseil constitutionnel a notamment considéré, s'agissant des dispositions soumettant à déclaration les acquisitions d'actions des sociétés privatisées lorsqu'elles ont pour conséquence de porter la participation d'une ou plusieurs personnes agissant de concert à 10 % ou plus du capital de la société en vue de permettre à l'autorité administrative de s'opposer à ces acquisitions, que ces dispositions ne portent pas atteinte au principe de la liberté d'entreprendre au motif que « *ce contrôle a pour but d'assurer la sauvegarde des intérêts nationaux et est assujéti à des modalités d'exercice temporaires et de portée qui ne méconnaissent pas la liberté d'entreprendre* » ⁽¹³⁾. Mais il peut être délicat de comparer le présent dispositif avec des décisions constitutionnelles relatives à des dispositifs dont il est précisé qu'ils sont assujettis à des modalités d'exercice temporaires et de portée limitée.

Au cas particulier, plusieurs éléments suffisent, aux yeux du Gouvernement, à considérer que le mécanisme mis en place n'est pas entaché d'inconstitutionnalité :

⁽¹¹⁾ Voir, par exemple, les décisions n° 82-132 DC du 16 janvier 1982 et n° 82-139 DC du 11 février 1989, relatives aux lois de nationalisation.

⁽¹²⁾ Voir en ce sens, la décision n° 90-283 DC du 8 janvier 1991.

⁽¹³⁾ Voir en ce sens la décision n° 89-254 DC du 4 juillet 1989.

– tout d’abord, cette cession forcée s’inscrit dans un contexte particulier puisqu’elle n’est pas imposée par l’autorité administrative mais par la société ;

– le Gouvernement estime que cette restriction à la liberté d’entreprendre apparaît, par ailleurs et dans son principe même, de portée limitée puisque ce mécanisme ne jouera que dans les cas où l’évolution de l’actionnariat serait de nature à remettre en cause la licence du transporteur aérien ou les droits de trafic accordés et après qu’un délai de régularisation ait été laissé aux actionnaires afin de procéder librement à la cession de leurs actions. Elle ne porterait pas, en ce sens, une atteinte disproportionnée à la liberté d’entreprendre ;

– enfin, le choix des actionnaires, objet de la cession, repose sur un critère objectif, celui de la date d’inscription, et la procédure est placée sous contrôle du juge judiciaire.

Votre Rapporteur entend néanmoins faire remarquer que l’action est un droit de vote, donc un élément de la liberté d’entreprendre, et que cette liberté fait l’objet d’une affirmation très nette dans les années récentes, avant même la censure du 12 janvier 2002 ⁽¹⁴⁾ : le 7 décembre 2000, le Conseil a censuré un dispositif pour ce seul motif. **C’est au regard d’un contrôle de proportionnalité qu’il convient d’analyser une atteinte qui prévoit une suspension de droit de vote alors que la vente forcée n’est pas encore intervenue.** Le mécanisme pourrait être comparé à un mécanisme d’expropriation pour cause d’utilité publique dont le seul déclenchement imposerait au propriétaire des incidences avant son indemnisation. Cette partie du dispositif pourrait également poser, aux yeux de votre Rapporteur, un problème spécifique au regard du principe d’égalité.

3.– Des garanties complémentaires pourraient utilement être introduites

a) Le caractère inédit de la procédure rend délicate la comparaison avec des dispositifs existants

Si les mécanismes de cession forcée évoqués dans le cas d’Air France ne constituent peut-être pas totalement une novation juridique en droit français, le caractère inédit de cette procédure rend délicate toute comparaison.

D’après le Gouvernement, la procédure mise en place s’apparente plutôt à une mesure d’exclusion. De ce point de vue, elle ne serait pas particulièrement originale ou inédite. On pourrait la comparer avec des procédures analogues

⁽¹⁴⁾ Dans sa décision du 12 janvier 2002, le Conseil constitutionnel a jugé inconstitutionnelle une disposition qui entendait subordonner les licenciements économiques à « des difficultés économiques sérieuses n’ayant pu être surmontées par tout autre moyen », le législateur ayant apporté ici à la liberté d’entreprendre une atteinte manifestement excessive au regard de l’objectif poursuivi du maintien des emplois. Dans ce cas en effet, les dispositions étaient si contraignantes que le chef d’entreprise n’apparaissait plus maître de la gestion de son entreprise. C’est ce que souligne d’ailleurs le Conseil constitutionnel, en considérant qu’elles interdisaient des licenciements pour motif économique même lorsque le « bon sens l’impose » notamment en cas de « cessation d’activité » et que « la loi conduit le juge non seulement à contrôler, comme c’est le cas sous l’empire de l’actuelle législation, la cause économique des licenciements décidés par le chef d’entreprise [...] mais encore à substituer son appréciation quant aux choix entre les différentes solutions possibles ».

instituées dans divers États membres de l'Union européenne et notamment en Allemagne.

En droit interne, la procédure mise en place serait ainsi à rapprocher des multiples procédures d'exclusion ou de cession forcée prévues par la législation. On rappellera avant tout que, **dès lors qu'il sera porté atteinte au droit de propriété des actionnaires, seul le législateur a compétence pour introduire un tel mécanisme conformément à l'article 34 de la Constitution qui prévoit que la loi fixe les règles concernant le régime de la propriété, des droits réels et de la propriété commerciale.** C'est ainsi que le code monétaire et financier en ses articles L. 433-4 et 613-25, ainsi que le code de commerce en son article L. 621-59 prévoient des mécanismes de cession forcée.

L'exemple le plus souvent mentionné est celui de l'article L. 433-4 du code monétaire et financier⁽¹⁵⁾, qui a introduit la possibilité, dans le cadre des offres publiques de retrait et lorsque la part des actionnaires minoritaires n'excède pas 5 % du capital (i.e. lorsque la liquidité du titre n'est plus assurée), de transférer automatiquement les titres concernés à l'actionnaire à l'initiative de l'offre publique de retrait. Votre Rapporteur n'est pas convaincu que la comparaison avec ce mécanisme soit totalement pertinente, dans la mesure où l'objectif visé et l'intérêt en cause ne sont pas les mêmes, et où le règlement général du conseil des marchés financiers en encadre les modalités.

Le Gouvernement fait remarquer que, si les dispositifs qui se rapprochent de celui introduit par le présent article répondent chacun à des situations particulières, ils n'en demeurent pas moins intéressants pour l'analyse du cas présent, où la procédure de cession forcée n'intervient que parce que la survie même de l'entreprise est en jeu, où elle intervient après un processus d'information complet et où la cession des titres est réalisée sous le contrôle du juge statuant en référé.

Toutefois, les différents exemples mentionnés n'ont pas, à la connaissance de votre Rapporteur, été soumis au contrôle du juge constitutionnel. Le retrait obligatoire a été soumis à la Cour de cassation. Il pose certaines questions du point de vue du respect des droits fondamentaux garantis par la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, que le juge judiciaire a pu néanmoins valider⁽¹⁶⁾. Pour autant, comme le soulignent Marie-Anne Frison-Roche et Maurice

⁽¹⁵⁾ Article L 433-4 : « I. Le règlement général du conseil des marchés financiers fixe les conditions applicables aux procédures d'offre et de demande de retrait, lorsque le ou les actionnaires majoritaires d'une société dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé ou dont les titres ont cessé d'être négociés sur un marché réglementé détiennent de concert, au sens des dispositions de l'article L. 233-10 du code de commerce, une fraction déterminée des droits de vote ou lorsqu'une société dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé prend la forme d'une société en commandite par actions. II. Le règlement général du conseil des marchés financiers fixe également les conditions dans lesquelles, à l'issue d'une procédure d'offre ou de demande de retrait, les titres non présentés par les actionnaires minoritaires, dès lors qu'ils ne représentent pas plus de 5 % du capital ou des droits de vote, sont transférés aux actionnaires majoritaires à leur demande, et les détenteurs indemnisés ; l'évaluation des titres, effectuée selon les méthodes objectives pratiquées en cas de cession d'actifs tient compte, selon une pondération appropriée à chaque cas, de la valeur des actifs, des bénéfices réalisés, de la valeur boursière, de l'existence de filiales et des perspectives d'activité. L'indemnisation est égale, par titre, au résultat de l'évaluation précitée ou, s'il est plus élevé, au prix proposé lors de l'offre ou la demande de retrait. Le montant de l'indemnisation revenant aux détenteurs non identifiés est consigné. »

⁽¹⁶⁾ Cass. Com. 29 avril 1997, n° 95-15.220, Bull. Civ ; Cass. Com. 17 juillet 2001, n° 98-20.168, Bull. civ.

Nussenbaum⁽¹⁷⁾ dans une note sur la procédure d'offre publique de retrait : « *Le droit de propriété privée permet l'exercice de la liberté par le pouvoir de refuser l'injonction d'autrui qu'il implique. En cela, il mérite de recevoir valeur constitutionnelle et appartient aux droits de l'homme. Ce lien de la propriété avec la définition négative de la liberté justifie que le premier droit du propriétaire réside dans le pouvoir de ne pas être dessaisi contre son gré. Dès lors, l'expropriation, procédure exceptionnelle, ne peut se faire qu'au vu de l'intérêt public, d'un intérêt public démontré (...) Or, le retrait obligatoire s'opère au bénéfice des actionnaires majoritaires qui peuvent, grâce à cela, devenir les maîtres absolus de la société et la soustraire au marché financier, en opérant sa radiation, une fois les actionnaires minoritaires dépossédés. Si l'analyse est bonne, la contradiction de la loi avec les normes supérieures est acquise, car il s'agirait de la satisfaction d'un intérêt privé* ». En l'espèce, la Cour de cassation s'était contentée de relever que la technique du retrait obligatoire « *découle d'un article de la loi sur les marchés financiers* », offrant donc « *un cadre légitime d'ordre social et économique* », le transfert de propriété s'opérant « *à des fins d'intérêt général qu'il lui [la loi] appartient d'apprécier* ». On rappellera la question posée par les auteurs : « *suffit-il à la loi de qualifier un procédé d'intérêt public pour qu'il le soit, alors même que la Cour européenne a régulièrement rappelé qu'il ne suffisait pas au législateur interne d'imputer fallacieusement une nature formelle à un mécanisme pour le soustraire, à dessein, à l'emprise de la Convention* » ?

Au demeurant, et afin d'éviter toute ambiguïté sur la nature du pouvoir d'injonction confié à la société par le présent article, **votre Rapporteur estime qu'il serait préférable de qualifier cette procédure de « mise en demeure » afin de souligner que le mécanisme envisagé ne constitue pas un transfert de compétence du juge au bénéfice d'une personne privée**. Ce terme doit, en effet, être interprété dans le sens qui lui est donné par le projet de loi, qui vise le pouvoir confié à la société d'amorcer la procédure de cession forcée. Il ne doit s'agir aucunement d'une délégation du pouvoir judiciaire.

b) La difficulté procède de la délicate superposition de l'intérêt général et de l'intérêt socio-économique de la compagnie

Dans le dispositif introduit par le présent article, la société doit à la fois protéger son intérêt socio-économique et un intérêt général.

L'intérêt social de l'entreprise est évident : il s'agit d'éviter que les modifications de l'actionnariat, au fur et à mesure des transactions en bourse, puissent conduire à la privation de la licence d'exploitation de transporteur aérien ou des droits de trafic accordés en vertu d'accords internationaux.

L'intérêt général est plus distendu : la protection de l'activité d'une société comme Air France répond à l'intérêt général s'agissant d'un secteur d'activité générateur de nombreux emplois directs et indirects, et qui joue un rôle majeur, d'une part, pour assurer la libre circulation des biens et des personnes à l'intérieur de la France et notamment entre la métropole et l'outre-mer et, d'autre part, dans les

⁽¹⁷⁾ Recueil Dalloz 1998, pp. 338 et suivantes.

échanges entre la France et l'étranger. En outre, ces dispositions protégeront l'ensemble des actionnaires des compagnies concernées, qui auront les moyens d'éviter que l'évolution de leur actionnariat les prive de leur activité et fasse en conséquence perdre toute valeur à leurs titres. Par ailleurs, le maintien des conditions de la participation des salariés aux organes de la société Air France est de nature à conforter le bon fonctionnement du dialogue social à l'intérieur de l'entreprise, et donc d'assurer qu'elle sera à même de fournir à ses usagers un service d'une qualité et d'une régularité élevée. On ajoutera, en outre, que, l'intérêt national qui s'attache aux règles de réquisition, notamment en cas de conflit, pourrait impliquer l'existence d'une flotte aérienne sous pavillon national et donc la sécurisation des droits de trafic de ces compagnies qui est seule à pouvoir garantir leur pérennité⁽¹⁸⁾. Enfin, et surtout, les droits de trafic dont bénéficie la compagnie n'ont pas été négociés par elle, mais par l'État.

Cette difficulté conduit votre Rapporteur à poser la question suivante : **est-ce à une personne privée (la société de transport aérien) de défendre un intérêt général ou, à tout le moins, un intérêt national, même si, ce faisant, elle défend d'abord l'intérêt socio-économique de sa société ?**

Il semble, en tout cas, que l'intérêt général en cause ne justifie pas d'imaginer confier le pouvoir d'injonction au ministre des transports plutôt qu'à la société, dans la mesure où, certes, l'État a négocié les traités internationaux sur le fondement desquels la société Air France bénéficie aujourd'hui de droits de trafic avec des pays tiers, mais la menace portant sur la substance des accords qu'il a négociés est considérée, dans le présent dispositif, comme moins impérieuse à défendre que l'intérêt socio-économique de la compagnie à voir sa licence et ses droits de trafic protégés. On ne saurait ainsi faire du ministre un acteur opérationnel de la procédure de cession forcée. Il convient plutôt de **trouver un équilibre bien proportionné entre la défense de l'intérêt général et celle de l'intérêt socio-économique de la compagnie**. D'ailleurs, substituer à la société l'intervention d'une autorité publique pourrait constituer *a contrario* une immixtion dans la gestion des entreprises portant atteinte au droit de propriété et à la liberté d'entreprendre, ce d'autant plus que cette autorité serait alors conduite à intervenir au nom de l'intérêt général, alors que les organes sociaux de l'entreprise concernée auraient considéré contraire à l'intérêt social la mise en œuvre du mécanisme.

Enfin, votre Rapporteur souligne que **si la société ne déclenche pas le dispositif d'injonction et de cession forcée, les actionnaires de la compagnie qui pourraient du fait de cette abstention subir un préjudice et contester la décision du président de la société ne trouvent pas, dans le présent article, de dispositions de nature à leur assurer un déclenchement du dispositif, dans le cas où la société aurait estimé à tort qu'elle ne devait pas le mettre en œuvre**. Le critère de déclenchement du mécanisme n'est donc pas « parfaitement objectif » dans la mesure où, si le critère est objectif, le déclenchement ne l'est pas, qui résulte de la seule appréciation de la société.

⁽¹⁸⁾ Le Conseil constitutionnel a d'ailleurs retenu la validité d'un motif tiré de la protection de l'intérêt national dans sa décision des 25 et 26 juin 1986 en relevant que l'action spécifique avait été instituée pour que « l'indépendance nationale soit préservée ».

c) Il est nécessaire de préciser les garanties juridictionnelles qui encadrent l'ensemble de ce dispositif

Votre Rapporteur estime, au total, que **le présent article gagnerait à être plus précis et plus protecteur s'agissant du droit au recours**⁽¹⁹⁾. Il existe deux problèmes à cet égard : l'article L. 330-12 ne mentionne en aucune manière les voies de recours existantes et l'article L 330-13 les exclut explicitement. Si, dans le silence de la loi, on pourrait admettre qu'il existerait une voie de recours, en revanche l'exclusion explicite pose, selon votre Rapporteur, un réel problème.

D'après le Gouvernement, cependant, les voies de recours de droit commun restent ouvertes aux actionnaires s'agissant de la procédure d'injonction. En droit des sociétés, la responsabilité des administrateurs peut être engagée envers la société et envers les tiers, individuellement ou solidairement selon le cas, s'ils ont enfreint des dispositions légales, réglementaires ou statutaires ou encore s'ils ont commis une **faute de gestion**. Les dirigeants de la société doivent agir dans l'intérêt social de la société et ils sont responsables de tous leurs actes (ou de toutes abstentions fautives) contraires aux intérêts de la société. Or, la conservation des droits de trafic de la société relève de son intérêt social. La responsabilité civile des administrateurs pourrait donc être mise en cause au moyen d'une action sociale (art. L. 225-252 du code de commerce) par un ou plusieurs actionnaires (*ut singuli* / à titre individuel). L'action sociale tend à reconstituer le patrimoine social « spolié » par les administrateurs fautifs dans l'intérêt de la société. Par conséquent, dans l'hypothèse d'un défaut de mise en œuvre de la procédure de cession forcée par les dirigeants de la société, chaque actionnaire pourrait intenter une action en responsabilité à leur encontre pour faute de gestion, que ce soit en leur nom (s'ils ont subi un préjudice sur le fondement de l'article L. 225-251 du code de commerce), ou au nom de la société si c'est la société qui a subi le préjudice (action *ut singuli*). Du reste, s'il était démontré que la décision des dirigeants a été motivée par un intérêt personnel, leur responsabilité pénale pourrait être mise en jeu. Enfin, un ou plusieurs des actionnaires, s'ils représentent au moins 5 % du capital de la société, pourraient demander une expertise de gestion afin de se ménager les éléments de preuves susceptibles d'être utiles à la solution d'un litige. Cette procédure ne permet pas d'intenter une action contre les dirigeants de la société mais pourrait être un moyen de pression efficace, notamment du fait de la cotation des actions de la société. En outre, cette procédure est ouverte au ministère public, ce qui permettrait aux autorités publiques d'évaluer l'imminence de la perte des droits de trafic.

Mais votre Rapporteur estime, en l'état actuel des informations fournies par le Gouvernement, que **ces dispositions ne sont peut-être pas suffisamment protectrices**, dans la mesure où elles ne permettent pas aux actionnaires de s'assurer qu'il sera possible d'intervenir « en temps réel », c'est-à-dire **au moment où la menace se produit sur la nationalité de l'actionnariat**.

Quant à l'exclusion de tout recours possible à l'article L. 330-13 nouveau du code de l'aviation civile, le Gouvernement estime que les voies de recours du type « recours en nullité de l'acte de procédure » ou « recours en nullité de

⁽¹⁹⁾ On rappellera d'ailleurs que ce dernier est nettement valorisé par la jurisprudence récente [N° 2000-436 DC du 7 décembre 2000 cons 26 Rec p. 176].

jugement » ne peuvent être supprimés. Il a précisé à votre Rapporteur que les conditions de cession forcée de ces actions par l'organisme visé à l'article L. 531-1 du code monétaire et financier pourront faire l'objet d'un recours, dans les conditions de droit commun, aucune disposition du présent projet de loi n'excluant un tel recours. Votre Rapporteur s'interroge néanmoins sur la portée de **la mention « sans recours possible »**, qui s'agissant par exemple de la procédure prévue à l'article 1843-4 du code civil ⁽²⁰⁾ s'applique, par sa généralité, au pourvoi en cassation comme à tout autre voie de recours. **L'exclusion des voies de recours est-elle, du reste, compatible avec les exigences de la Convention européenne des droits de l'homme ?**

*
* *

La commission a examiné deux amendements rédactionnels de **votre Rapporteur**, visant à adapter la numérotation des articles aux structures du code de l'aviation civile. Les quatre articles du code de l'aviation civile, devenant les articles L. 360-1 à L. 360-4, devraient s'insérer dans un nouveau titre relatif aux : « entreprises de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé ». La commission a *adopté* ces deux amendements (**n° 1 et 2**).

Votre Rapporteur a ensuite présenté un amendement visant à préciser que les pouvoirs d'injonction créés par le présent article sont confiés au président du conseil d'administration ou, s'il s'agit d'une société à conseil de surveillance, au président du directoire de toute société de transport aérien cotée. L'incertitude consistant à savoir si ce pouvoir doit être donné au président du conseil de surveillance plutôt qu'à celui du directoire a été résolue au vu de la plus grande capacité de réaction opérationnelle de ce dernier, dès lors que l'évolution de la nature de l'actionnariat viendrait à menacer l'activité économique de la société. Après que **M. Jean-Pierre Gorges, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques**, a fait part de son accord, la commission a *adopté* cet amendement (**n° 3**).

Elle a également examiné un amendement de votre Rapporteur tendant à prévoir que le ministre chargé des transports sera tenu informé de l'évolution de l'actionnariat des compagnies aériennes cotées, dans le cas où leur licence d'exploitation ou les droits de trafic dont elles bénéficient seraient menacés. **Votre Rapporteur** a indiqué que l'État ayant négocié les traités internationaux sur le fondement desquels la société Air France bénéficie aujourd'hui de droits de trafic avec des pays tiers, conjugué au fait qu'il reste un intérêt général, moins impérieux que l'intérêt socio-économique de la compagnie à voir sa licence et ses droits de trafic protégés, justifient de permettre au ministre d'être tenu informé de l'éventuelle menace portant sur l'intérêt général comme sur la substance des accords qu'il a négociés, sans pour autant faire du ministre un acteur opérationnel de la procédure

⁽²⁰⁾ Art. 1843-4 du code civil : « Dans tous les cas où sont prévus la cession des droits sociaux d'un associé, ou le rachat de ceux-ci par la société, la valeur de ces droits est déterminée, en cas de contestation, par un expert désigné, soit par les parties, soit à défaut d'accord entre elles, par ordonnance du président du tribunal statuant en la forme des référés et sans recours possible. »

de cession forcée. Cet amendement est justifié par le souci de parvenir à un équilibre bien proportionné entre la défense de l'intérêt général et celle de l'intérêt socio-économique de la compagnie.

M. Gilles Carrez, Rapporteur général, a souhaité savoir si cette disposition relevait du domaine de la loi. **Votre Rapporteur** a indiqué que la loi devait aménager pour le ministre cette possibilité d'être tenu informé, alors même que rien ne le permettrait aujourd'hui. **Le Président Pierre Méhaignerie**, souhaitant que l'on ne rigidifie pas à outrance la législation, a jugé utile de donner l'occasion au ministre de s'exprimer en séance publique sur cet amendement. La commission a *adopté* cet amendement (n° 4).

Votre Rapporteur a rappelé que le projet de loi visait à insérer dans le code de l'aviation civile des dispositions, de portée générale, donnant aux compagnies aériennes cotées, lorsque leur licence ou leurs droits de trafic sont susceptibles d'être menacés, la possibilité d'enjoindre à certains de leurs actionnaires, par priorité les actionnaires non communautaires ou assimilés, de céder tout ou partie de leurs titres, après information de l'ensemble des actionnaires et du public. Puis, votre Rapporteur a présenté un amendement tendant à requalifier la procédure d'injonction. Cette injonction pourrait en effet apparaître comme une prérogative disproportionnée, de nature quasi-juridictionnelle, donnée au président de la société, c'est-à-dire à une personne privée. Or, ce texte ne saurait procéder à une mention d'un terme qui relève des procédures judiciaires. Pour lever toute ambiguïté, le terme « injonction » pourrait être remplacé par le terme « mise en demeure », une procédure courante en droit privé. **M. Jean-Pierre Gorges, Rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques**, a indiqué qu'il partageait la position du Rapporteur. Après que ce dernier a souligné que le Gouvernement lui avait exprimé un avis favorable sur cet amendement (n° 5), la commission l'a *adopté*.

Votre Rapporteur a ensuite présenté un amendement visant à supprimer la dernière phrase de l'article L. 330-12 nouveau du code de l'aviation civile, selon laquelle les titres des actionnaires faisant l'objet d'une injonction par la société sont privés du droit de vote à compter de cette injonction et jusqu'à la date de leur cession. Un risque constitutionnel pèse sur cette formulation, eu égard à la disproportion entre la simple injonction qui est faite aux actionnaires et l'atteinte au droit de propriété que constitue une privation du droit de vote. Cette procédure apparaît donc très disproportionnée au regard de l'intérêt général en cause. Il convient d'assurer une protection des actionnaires minoritaires, alors que le mécanisme s'apparente presque à une sanction, prononcée à l'initiative de la société. **M. Daniel Garrigue** s'est interrogé sur la portée réelle de cet amendement.

Le Président Pierre Méhaignerie a précisé que, s'il ne s'agissait pas juridiquement d'une sanction, il était essentiel de poser le problème de la protection du droit de propriété et de la liberté d'entreprendre, qui ont rang de principes constitutionnels.

Votre Rapporteur a indiqué que cet amendement se justifiait également par le fait qu'il s'inscrit, à côté des autres amendements, au sein de l'économie globale du dispositif du présent article. **M. Jean-Pierre Gorges** a indiqué qu'il partageait la position du rapporteur. La commission a *adopté* cet amendement (n° 6).

Votre Rapporteur a présenté un amendement visant à préciser les voies de recours ouvertes aux actionnaires de la compagnie aérienne, qui pourraient subir un préjudice en l'absence de mise en œuvre de la procédure de cession forcée. Quelles voies de recours sont ouvertes aux actionnaires de la compagnie dans le cas où le président n'utiliserait pas des prérogatives qui lui sont confiées par le présent article ? Si le président de la compagnie aérienne n'utilise pas sa prérogative de mise en demeure ou s'il l'utilise sans mettre en œuvre le reste de la procédure de cession forcée, il convient de rendre possible la saisine, par les actionnaires, du président du tribunal de grande instance de Paris. Ce dernier doit pouvoir, dans le même but de protection de la licence d'exploitation ou des droits de trafic de la compagnie, se substituer au président de la société pour mettre en œuvre l'ensemble de la procédure de cession forcée.

Le Gouvernement a indiqué que les voies de recours de droit commun devaient permettre de garantir la constitutionnalité du dispositif, dans la mesure où la responsabilité civile des administrateurs pourrait toujours être mise en cause, en cas d'inaction, au moyen d'une action sociale par un ou plusieurs actionnaires. Selon lui, dans l'hypothèse d'un défaut de mise en œuvre de la procédure de cession forcée par les dirigeants de la société, chaque actionnaire pourrait intenter une action en responsabilité à leur encontre pour faute de gestion. L'efficacité pratique des voies de recours de droit commun apparaît insuffisante au regard du caractère inédit des dispositions introduites par le présent article. L'amendement présenté permet d'offrir aux actionnaires des voies de recours claires, propres à permettre à la justice d'intervenir au moment même où la menace sur les droits de trafic et la licence d'exploitation se produit, et non pas postérieurement à celle-ci. Dans le cas où le président du tribunal de grande instance de Paris estime que la procédure de cession forcée devrait être mise en œuvre, les titres en cause sont privés du droit de vote, à compter de la date de la saisine du président du tribunal de grande instance de Paris et jusqu'à la date de leur cession. *A contrario*, si le tribunal de grande instance de Paris estime qu'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre ces dispositions, le titulaire des titres en cause recouvre les droits de vote qui y sont attachés. **M. Jean-Pierre Gorges, Rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques**, a indiqué qu'il était effectivement nécessaire d'apporter des éclaircissements sur les voies de recours, dans le cas d'une attitude ambiguë du président de la société.

M. Louis Giscard d'Estaing s'est demandé si un tel contentieux relatif à des actions ne devait pas relever de la compétence du tribunal de commerce. Une mesure de séquestre des actions n'est-elle pas préférable ?

Votre Rapporteur a précisé que la question de la compétence juridictionnelle adéquate avait fait l'objet d'un large débat, mais que le projet de loi faisait le choix d'une spécialisation de ce contentieux auprès du tribunal de grande instance de Paris, juridiction déjà spécialisée *de facto* dans le droit boursier. La

suspension des droits de vote est une solution plus rapide et plus efficace, dans la mesure notamment où il ne s'agit pas de priver les actionnaires de la libre disposition de leurs titres, lesquels doivent en toute hypothèse pouvoir être cédés. La commission a *adopté* cet amendement (n° 7).

Votre Rapporteur a ensuite présenté un amendement de conséquence, faisant mention explicite du président du conseil d'administration ou du directoire de la société dans la procédure. La commission a *adopté* cet amendement (n° 8).

Votre Rapporteur a présenté le dispositif de l'article L. 330-13 nouveau du code de l'aviation civile, selon lequel, dans le cas où les actionnaires visés n'obéissent pas à l'injonction du président de la société, celle-ci peut saisir le président du tribunal de grande instance de Paris, qui désigne un prestataire de services d'investissement chargé de faire procéder à la cession des titres sur le marché où la compagnie est cotée, si la liquidité de l'action est suffisante au regard de conditions fixées par décret en Conseil d'État. Or, il est prévu que le président du tribunal de grande instance de Paris statue par ordonnance en référé et sans recours possible. L'exclusion des voies de recours s'applique, par sa généralité, au pourvoir en cassation comme à toute autre voie de recours.

Votre Rapporteur a présenté un amendement visant à supprimer l'exclusion de toute voie de recours, afin de garantir les exigences minimales du droit au recours dans le cadre de la procédure de saisine du président du tribunal de grande instance de Paris. Même si le Gouvernement risque de s'accrocher à la rédaction initiale du texte, en justifiant celle-ci par la nécessité d'une procédure rapide, il est nécessaire de garantir le droit au recours.

M. Jean-Pierre Gorges, Rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, a indiqué qu'il partageait la position de votre Rapporteur. La commission a *adopté* cet amendement (n° 9).

Votre Rapporteur a présenté un amendement de conséquence visant à supprimer le deuxième alinéa de l'article L. 330-13 nouveau du code de l'aviation civile. Puis la commission a *adopté* un amendement (n° 10) de votre Rapporteur, de conséquence, tendant à supprimer le deuxième alinéa de ce même article.

La commission a ensuite *adopté* cet article, ainsi modifié.

Article 2

(art. L. 342-3 du code de l'aviation civile)

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

Le Gouvernement considère que les principes de l'association des salariés à la gestion de l'entreprise doivent être maintenus. Une représentation des différentes catégories de personnel est assurée au conseil d'administration depuis la loi n° 48-976 du 16 juin 1948 portant institution de la compagnie nationale Air France. De même, le code de l'aviation civile donne la possibilité de désigner des administrateurs représentant les salariés actionnaires en fonction de leur appartenance au personnel navigant technique ou aux autres catégories de personnel. Cet article permet donc le maintien de ces modalités de représentation des salariés après la privatisation de la société.

A.- LE MAINTIEN DES MODALITES ACTUELLES DE REPRESENTATION DES SALARIES AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE AIR FRANCE

Cet article prévoit de déroger au code de commerce afin que le conseil d'administration d'Air France, ou le cas échéant son conseil de surveillance⁽²¹⁾, puisse compter jusqu'à six administrateurs élus par les salariés, plutôt que cinq, ainsi que la possibilité, pour leur élection, de répartir les salariés entre quatre collèges comprenant respectivement le personnel navigant technique, le personnel navigant commercial, les cadres et les autres salariés.

On rappellera qu'aujourd'hui, le conseil d'administration d'Air France, en application des dispositions des articles L. 342-3 et R. 341-2 du code de l'aviation civile, comporte 21 membres :

– six représentants de l'État, nommés par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile (un sur proposition du Premier ministre, deux sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, un sur proposition du ministre chargé de l'économie, un sur proposition du ministre chargé du budget et un sur proposition du ministre chargé du tourisme) ;

– cinq personnalités choisies soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou économique, soit en raison de leur connaissance du transport aérien, nommées par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie ;

– deux représentants des actionnaires autres que l'État et les salariés, désignés par l'assemblée générale des actionnaires ;

⁽²¹⁾ Air France est une société à conseil d'administration ; il a toutefois été choisi de rédiger le projet de loi de telle sorte qu'il reste applicable dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires choisirait de la transformer en société à conseil de surveillance et directoire.

- deux représentants des salariés actionnaires désignés par l’assemblée générale (un proposé par les actionnaires du personnel navigant technique, l’autre par ceux des autres catégories de salariés) ;

- six représentants des salariés élus par les salariés de la société Air France et de ses filiales (un élu par le personnel navigant technique, un élu par le personnel navigant commercial et quatre élus, dont un représentant des cadres, par les autres salariés).

Le rôle et le fonctionnement du conseil d’administration d’Air France est régi par les dispositions des articles L. 225-17 à L. 225-56 du code de commerce, comme pour toute société anonyme, en ce qu’elles ont de non contraire au code de l’aviation civile.

B.– LA QUESTION PARTICULIERE DE LA REPRESENTATION DES SALARIES ACTIONNAIRES AU CONSEIL D’ADMINISTRATION

Cet article reprend également les dispositions de l’article L. 342-3 actuel du code de l’aviation civile, concernant la possibilité de créer deux collèges électoraux distincts pour la désignation des administrateurs représentant les salariés actionnaires, en fonction de leur appartenance au personnel navigant technique ou aux autres catégories de personnel, le code de commerce ne prévoyant qu’un unique collège.

En effet, les salariés sont notamment représentés au conseil d’administration d’Air France par deux salariés actionnaires, en application de l’article L. 342-3 du code de l’aviation civile dans sa rédaction issue de la loi n° 2001-5 du 4 janvier 2001.

Lors du lancement du processus de privatisation d’Air France, en juillet 2002, le Gouvernement a annoncé que le principe de la représentation des salariés à la gestion de l’entreprise serait maintenu, jugeant qu’une des conditions indispensables au succès de l’opération de privatisation était de ne pas remettre en cause les droits des salariés.

Il convient de souligner que la cohésion sociale d’Air France reste précaire, comme celle de toute compagnie aérienne, avec trois catégories de personnel dont les préoccupations peuvent être, selon les sujets, relativement différentes. Réduire la participation au conseil d’administration d’une catégorie particulière romprait un équilibre construit de longue date, mais toujours fragile.

Ainsi, d’après le Gouvernement, faire disparaître, parmi les administrateurs salariés élus, l’unique représentant du personnel navigant technique pourrait ouvrir la voie à des conflits coûteux pour l’entreprise. S’agissant des administrateurs salariés actionnaires, le poste réservé aux pilotes est un des acquis de la grève de juin 1998 qu’il semble délicat de remettre en cause. Par ailleurs, la suppression de la séparation de l’actionnariat en deux catégories donnerait de fait l’ensemble des

sièges concernés au personnel navigant technique, majoritaire parmi les salariés actionnaires et dont la participation est mieux structurée.

C'est pourquoi il a été choisi par le Gouvernement de donner à l'assemblée générale des actionnaires de la société Air France la possibilité de maintenir les principes actuels de la participation des salariés au conseil d'administration, et donc la faculté d'une représentation par catégories de personnel.

*

* *

La commission a *adopté* cet article sans modification.

Article 3

Dispositions relatives au passage des salariés d’Air France du statut public au droit privé

La sortie de la compagnie Air France du secteur public conduira à l’abandon du statut du personnel de nature administrative actuellement en vigueur. Il est donc apparu nécessaire au Gouvernement de **prévoir des dispositions transitoires et notamment une période de négociations dont la durée maximale a été fixée à deux ans entre la société et les organisations syndicales représentatives des salariés, pour conclure la convention ou les accords d’entreprise qui se substitueront au statut du personnel** ⁽²²⁾.

D’après les informations recueillies par votre Rapporteur, l’objectif d’Air France, au cours de ces deux ans, est d’établir une convention commune à l’ensemble de son personnel, ainsi que trois conventions d’entreprise regroupant les dispositions contractuelles spécifiques aux trois catégories de personnel. La compagnie souhaite transposer « au plus près de l’existant » les aspects du statut relatifs aux ressources humaines, c’est-à-dire sans remise en cause des acquis sociaux individuels ou collectifs, ni augmentation du niveau actuel des avantages sociaux procurés par l’entreprise autres que ceux qui pourraient découler de la convention collective applicable au personnel au sol.

La première période de travail avec les organisations syndicales prévue par la direction d’Air France sera consacrée à des « ateliers d’inventaire » destinés à établir conjointement le calendrier des travaux et à esquisser l’architecture des futures conventions d’entreprise, ainsi qu’à mieux appréhender les implications de la logique de transposition du statut adoptée par la société. Les travaux relatifs aux conventions spécifiques aux trois catégories de personnel seraient ensuite engagés en parallèle. Ils traiteront successivement des principaux éléments constitutifs des règlements actuellement en vigueur : rémunérations, temps de travail (pour le personnel au sol), règles d’utilisation (pour le personnel navigant), conditions d’emploi et de déroulement de carrière. Enfin, les travaux relatifs à la transposition du statut en une convention d’entreprise commune devraient intervenir en dernier lieu, de manière à achever simultanément le processus de transposition pour les trois catégories de personnel.

*

* *

Votre Rapporteur a présenté un amendement visant à offrir plus de souplesse à la société Air France, afin de lui permettre, si elle le souhaite, d’engager les négociations avec les organisations syndicales représentatives des salariés dès la promulgation du projet de loi et, « *au plus tard* », à compter de la date de transfert au secteur privé de la majorité du capital.

⁽²²⁾ Voir la présentation du statut (II.B.1.), pages 44 et suiv..

M. Daniel Garrigue a souhaité savoir si cet amendement n'aurait pas pour effet de différer la négociation après le transfert de la majorité du capital au secteur privé.

Votre Rapporteur a précisé que cet amendement visait, au contraire, à donner à la société la possibilité d'engager, avant la privatisation, les négociations sur la convention ou les accords d'entreprise devant se substituer au statut du personnel ce que la rédaction de cet article paraît exclure.

La commission a *adopté* cet amendement (**n° 11**) ainsi que cet article ainsi modifié.

Article 4

Dispositions transitoires relatives à la prolongation du conseil d'administration de la société Air France après la privatisation

L'article 2 du présent projet de loi a pour effet d'introduire des dispositions permanentes et dérogatoires au droit commun en matière de représentation des salariés dans les organes représentatifs de la société, qui s'appliqueront dès que le capital de la société aura été transféré au secteur privé, et de permettre de préserver la représentation des salariés en quatre catégories, là où le droit commun des sociétés ne permet une représentation des salariés qu'en deux catégories (cadres et autres salariés).

Le présent article n'a, en revanche, qu'une portée transitoire et est destiné à assurer la permanence des organes délibérants pendant la phase de privatisation d'Air France. Une disposition de nature législative s'est avérée nécessaire, dans la mesure où un droit spécifique en matière de composition et de permanence du conseil d'administration s'applique aux sociétés dont la privatisation a été décidée.

A.- LA NECESSITE DE PROTEGER LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

On rappellera que, s'agissant de la représentation des salariés dans les sociétés dont le transfert au secteur privé a été décidé en application de l'article 2 de la loi n° 93-923 du 19 juillet 1993 de privatisation, le législateur a imposé, aux termes de l'article 8-1 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations (article introduit par la loi n° 94-640 du 25 juillet 1994 relative à l'amélioration de la participation des salariés dans l'entreprise), de faire modifier, par une assemblée générale extraordinaire tenue avant ce transfert, les statuts des sociétés concernées pour stipuler que leur conseil d'administration ou leur conseil de surveillance comprend selon le cas :

– deux membres représentant les salariés et un membre représentant les salariés actionnaires, s'il compte moins de quinze membres ;

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

Les représentants des salariés au conseil d'administration ou au conseil de surveillance, selon le cas, sont désignés dans les conditions prévues par les articles 97-1 à 97-8 ou les articles 137-1 et 137-2 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales⁽²³⁾. Les représentants des salariés actionnaires sont désignés, dès la première assemblée générale ordinaire suivant le transfert, dans les conditions prévues par l'article 93-1 et le troisième alinéa de l'article 95 ou par l'article 129-2 et le troisième alinéa de l'article 130, selon le cas, ainsi que par le quatrième alinéa de l'article 161 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée. Or

⁽²³⁾ Articles L. 225-27 et L. 225-79 et suivants du code de commerce.

ces modalités de désignation ne prévoient de représentation de salariés qu'en deux catégories, celle des cadres et celle des autres salariés.

L'application du droit commun des privatisations à la société Air France conduirait donc à une remise en cause de la participation des salariés aux organes délibérants de la compagnie, le nombre de représentants des salariés élus passant de six à trois, et à une remise en cause de la représentation de toutes les catégories de personnels au sein du conseil d'administration. Il est donc apparu nécessaire au Gouvernement de déroger aux dispositions du droit commun de privatisation afin de les aligner sur les dispositions permanentes introduites par l'article 2 du présent projet de loi.

B.— LA NECESSITE DE PROTEGER LA PERMANENCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

On rappellera que les dispositions relatives au maintien des mandataires sociaux et des organes délibérants qui sont applicables aux sociétés en cours de privatisation sont les suivantes :

- l'article 69 de la loi n°87-416 du 17 juin 1987 relative à l'épargne⁽²⁴⁾ dispose que : *« Lorsque la propriété des participations majoritaires détenues directement ou indirectement par l'État dans une entreprise figurant sur la liste annexée à la loi de privatisation n° 93-923 du 19 juillet 1993 précitée et entrant dans le champ d'application de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est transférée du secteur public au secteur privé, et sous réserve des dispositions de l'article 12 de la loi n° 49-985 du 25 juillet 1949 portant ouverture de crédits et autorisation d'engagement de dépenses au titre du budget général de l'exercice 1949 (Dépenses civiles de reconstruction et d'équipement. Opérations nouvelles), les membres du conseil d'administration désignés en application du 2° de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée et le président du conseil d'administration ou le président-directeur général, selon le cas, restent en fonctions jusqu'à l'issue de la réunion de la première assemblée générale des actionnaires. L'assemblée générale des actionnaires doit être convoquée dans les deux mois suivant la constatation du transfert par le conseil d'administration pour désigner les administrateurs et mettre les statuts en conformité avec la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée, à moins que cette dernière décision n'ait été prise préalablement au transfert. »*

Or, Air France figurant sur l'annexe II de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les dispositions de l'article 5 de cette loi ne lui sont pas applicables. Dans ces conditions, les dispositions de l'article 69 de la loi n°87-416 du 17 juin 1987 relative à l'épargne ne s'appliquent pas à Air France. Le maintien en place des membres du conseil d'administration et de son président pendant la phase transitoire de privatisation jusqu'à la tenue d'une assemblée générale des actionnaires n'est donc pas assuré ;

⁽²⁴⁾ Modifié par la loi 93-923 du 19 juillet 1993.

- l'article 2 de la loi du 19 juillet 1993 dispose également que : « *II. - Le transfert du secteur public au secteur privé d'une ou plusieurs entreprises mentionnées au paragraphe I est décidé par décret. Les décisions du ministre chargé de l'économie (...) ne peuvent intervenir qu'après la publication dudit décret. Dans les entreprises visées par un tel décret et mentionnées à l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, l'intervention du décret mentionné à l'alinéa précédent est suivie de la désignation, par décret, du président du conseil d'administration ou des membres du directoire.* »

S'agissant de la procédure de nomination par décret du président du conseil d'administration d'Air France avant son transfert au secteur privé, deux interprétations sont possibles suivant que l'article 2 de la loi du 19 juillet 1993 s'applique ou non à la société Air France. Une première interprétation serait qu'Air France figurant sur l'annexe II de la loi du 26 juillet 1983, les dispositions du titre II de cette loi, notamment son article 10, ne lui sont pas applicables. Dès lors, on pourrait considérer qu'Air France ne faisant pas partie des entreprises auxquelles l'article 10 de la loi du 26 juillet 1983 s'applique, la procédure prévue à l'article 2 de la loi du 19 juillet 1993 ne serait pas opératoire dans le cas d'espèce.

Une alternative consisterait à faire une lecture « transparente » des dispositions de l'article 10 de la loi du 26 juillet 1983, indépendamment de la question de l'application ou non de cet article à Air France. En effet, l'article 10 de la loi précitée se contente de renvoyer aux entreprises mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article 1^{er} de la loi précitée. Or, Air France relève à l'évidence de l'une de ces catégories d'entreprises⁽²⁵⁾. Dans ces conditions, on pourrait conclure que la procédure prévue à l'article 2 de la loi du 19 juillet 1993 trouverait à s'appliquer ici.

Compte tenu de cette incertitude juridique, **il est apparu opportun au Gouvernement, afin d'éliminer le risque juridique qu'Air France ne dispose plus d'organes délibérants à même d'assurer sa gestion courante, d'inclure dans le présent article une disposition permettant de procéder à la nomination du président du conseil d'administration par décret et de maintenir les organes délibérants jusqu'à la tenue de la première assemblée générale postérieure à l'opération de privatisation.**

*

* *

La commission a *adopté* un amendement (n° 12) rédactionnel de votre Rapporteur et cet article, ainsi modifié.

⁽²⁵⁾ « 1°. Établissements publics industriels et commerciaux de l'État, autres que ceux dont le personnel est soumis à un régime de droit public ; autres établissements publics de l'État 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'État détient directement plus de la moitié du capital social ainsi que les sociétés à forme mutuelle nationalisées ».

Article 5

(art. 51 de la loi n°98-546 du 2 juillet 1998)

Dispositions relatives à l'actionnariat salarié de la société Air France

Cet article vise à préciser les conditions dans lesquelles des titres seront offerts aux salariés d'Air France dans le cadre de sa privatisation. Il prévoit ainsi **d'autoriser l'État à céder, gratuitement ou à des conditions préférentielles, des actions d'Air France, dans la limite de 6 % du capital, aux salariés ayant consenti à des réductions de salaire.** Il est prévu que la société remboursera l'État du coût qui résultera pour lui de cette cession d'actions en tenant compte notamment de l'augmentation de la valeur de sa participation au capital d'Air France résultant de la diminution de la masse salariale.

Malgré certaines différences avec le dispositif retenu dans la loi du 2 juillet 1998 ⁽²⁶⁾, la portée de cet article est assez proche de celle du dispositif antérieur, tant en ce qui concerne l'échange « salaire-actions » et les conditions d'accession des salariés aux titres mis sur le marché.

Pour autant, des différences substantielles sont introduites par le présent article, qui ne vont pas sans certaines ambiguïtés, ni sans quelques interrogations.

A.— LE PRINCIPE D'UNE OFFRE RESERVEE AUX SALARIES EST MAINTENU

On rappellera que l'article 51 de la loi de 1998 précitée a complété, dans le cas d'Air France, les dispositions de droit commun en matière d'offre réservée aux salariés en augmentant de 10 % à 15 % la taille de l'offre réservée aux salariés que l'État peut réserver à l'occasion de toute opération de cession d'une participation dans la société Air France suivant les procédures du marché financier.

La rédaction de l'article 51 de cette loi laissait planer une ambiguïté quant à l'étendue exacte des offres réservées aux salariés. Cette rédaction très générale pouvait laisser entendre que l'État devrait consentir une offre réservée aux salariés, même lorsque sa part au capital d'Air France est inférieure à 20 %, ce qui irait au delà du droit commun des privatisations. L'alinéa II de l'article 5 de la présente loi vise précisément à **réaligner Air France sur le régime de droit commun des privatisations, à l'exception de la taille que l'État doit réserver à l'offre aux salariés qui demeure plafonnée à 15 % comme en 1998.**

L'offre réservée aux salariés ne pouvant être mise en œuvre que dans les conditions prévues par le droit commun des privatisations, le présent article précise que la société Air France sera alignée sur le droit commun des privatisations, dès lors que l'État détiendrait moins de 20 % du capital.

⁽²⁶⁾ Article 51 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

**B.— LE DISPOSITIF RETENU POUR L'ÉCHANGE « SALAIRE-ACTIONS »
PRESENTE CERTAINES DIFFERENCES AVEC CELUI DE 1998**

1.— Des modalités de lancement de l'échange « salaire-actions » plus restrictives

En 1998 ⁽²⁷⁾, la loi rendait possible une opération d'échange salaire contre actions même en dehors d'une opération de cession au marché par l'État de ses propres actions.

Le présent article est plus restrictif dans la mesure où il n'autorise l'État à céder des actions à travers un échange « salaire-actions » que dans le cadre d'une opération de cession sur le marché de tout ou partie de sa participation dans la société Air France.

2.— L'abandon de la nécessité d'un accord collectif

En 1998, la loi obligeait la compagnie à la renégociation d'un accord collectif avec une ou plusieurs organisations syndicales pour définir les modalités de l'échange « salaire-actions ».

Le présent article est moins contraignant pour la société, qui peut définir le schéma de l'échange « salaire-actions » même en l'absence d'accords. Cette évolution prend en compte le fait que l'échange « salaire-actions » sera proposé à tous les salariés et non plus seulement au personnel navigant technique.

3.— Une durée d'abandon de salaire plus courte

La loi de 1998 exigeait que l'abandon de salaire intervienne pour toute la durée de la carrière. Dans la mise en œuvre pratique de la loi, une tranche d'abandon de salaire à vie et une tranche d'abandon de salaire sur 7 ans avaient été introduites.

Le présent article est plus souple sur ce point et ne précise pas de durée minimale. On observa, du reste, que la mise en œuvre d'une réduction de salaire sur la durée de la carrière avait été techniquement très difficile, compte tenu de l'impact différent qu'une telle mesure revêt sur un jeune salarié ou sur un salarié plus ancien. L'abandon de cette obligation va donc dans un sens positif en permettant une mécanique plus simple. Pour autant, d'après les informations recueillies par votre Rapporteur, le projet de la société est de retenir un abandon de salaire sur une période significative.

4.— Une part du capital concernée par l'échange équivalente

Alors que 12 % du capital de la société était mobilisable pour l'opération d'échange « salaire-actions » en 1998, le présent article autorise l'État à céder, gratuitement ou à des conditions préférentielles, des actions aux salariés ayant consenti à des réductions de salaire, dans la limite de 6 % de son capital (soit

⁽²⁷⁾ Pour la présentation et le bilan de l'opération de 1998-1999, voir le II.B.2. de ce rapport, pages 47 et suiv.

approximativement le solde des actions non attribuées lors de l'échange « salaire-actions » de 1998).

Le Gouvernement a annoncé qu'il entendait demeurer un actionnaire important de la société avec une part au capital d'environ 20 %. Cette participation, additionnée à celle détenue par les salariés (aux termes des offres qui leurs seront réservées, les salariés devraient détenir environ 18 % ⁽²⁸⁾ du capital d'Air France), devrait constituer une minorité de blocage, permettant de préserver la nationalité de l'actionnariat française de la compagnie.

5.— Une innovation : la mise en œuvre du principe de l'équilibre patrimonial

La loi de 1998 posait comme principe que la valeur des actions que l'État pouvait céder aux salariés ne pouvait excéder ce que l'État gagnait par ailleurs, c'est-à-dire l'augmentation de la valeur de sa participation dans le capital d'Air France, suite aux réductions de salaires. Cette disposition posait en réalité, de manière indirecte, le principe de l'équilibre patrimonial de l'opération pour l'État.

C'est pourquoi, si le présent article reprend lui aussi le principe de l'équilibre patrimonial, il est précisé que, si la valeur des actions était supérieure à l'augmentation de la valeur de la participation de l'État, alors la compagnie rembourserait à l'État cet écart.

En effet, la part de l'État au capital d'Air France n'étant plus que de 54,4 % contre 85 % en 1998, la contrainte de neutralité patrimoniale pour l'État de la mesure a nécessité de prévoir un mécanisme de compensation par la société du coût résultant pour l'État de la mise en œuvre de ce nouvel échange « salaire-actions ». S'il avait été construit comme en 1998, l'État aurait supporté 100 % du coût de la cession gratuite des actions aux salariés mais n'aurait récupéré, en contrepartie, que 54,4 % de l'augmentation de la valeur d'Air France résultant des économies de masse salariale, ce qui conduirait à un enrichissement sans cause du patrimoine des actionnaires minoritaires.

La commission des participations et des transferts est chargée d'approuver les termes de la convention devant régir les modalités et conditions de remboursement par la compagnie du coût résultant pour l'État de la mise en œuvre de l'échange salaires contre actions. Pour ce faire et comme en 1994 et en 1998, la commission des participations et des transferts aura pour responsabilité d'évaluer d'une part la valeur de l'entreprise Air France et d'autre part l'augmentation de la valeur de la participation de l'État au capital d'Air France résultant des réductions de salaires selon les méthodes couramment employées en matière d'évaluation d'entreprise.

⁽²⁸⁾ L'État détient aujourd'hui 54,4 % du capital d'Air France, les salariés 13 % environ. Au terme de la privatisation, devraient être transférés aux salariés : 6 % du capital d'Air France au titre de l'échange « salaire-actions », 0,6 % au titre des actions additionnelles (livraison en avril 2003) de l'échange « salaire-actions » de 1999, 4,18 % au titre de l'offre réservée aux salariés sur la base d'une part de l'État, post privatisation, de 19,9 % (avant attribution d'actions gratuites liées à l'offre réservée aux salariés).

Mais, contrairement à 1998, il ne s'est pas avéré nécessaire dans le projet de loi de préciser que *« 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 ne peut excéder l'augmentation de la valeur de la participation de l'État »* dans la mesure où, aux termes de l'alinéa II nouveau de l'article 51 de la loi de 1998 introduit par le présent projet de loi, l'État est assuré que *« la société Air France lui remboursera le coût, déterminé selon des critères fixés par décret en Conseil d'État »*⁽²⁹⁾, résultant pour lui de la mise en oeuvre de l'échange « salaire-actions ».

C.— DES QUESTIONS EN SUSPENS QUI DOIVENT TROUVER UNE REPONSE CLAIRE ET EQUITABLE

1.— Un mécanisme de régulation de la demande à introduire pour l'échange « salaire-actions »

Contrairement à ce qui est prévu pour le dispositif d'offre réservée aux salariés⁽³⁰⁾, votre Rapporteur souligne qu'**aucun mécanisme de régulation n'est prévu pour faire face à une demande d'échange « salaire-actions » qui serait plus importante qu'anticipée**. Il serait probablement opportun de prévoir qu'un arrêté du ministre des finances fixe les conditions de réduction de la demande dépassant le seuil de 6 %.

2.— Un régime de déductibilité fiscale du remboursement à l'État à préciser

D'après les informations recueillies par votre Rapporteur, **le Gouvernement entend conférer un caractère déductible à cette charge dans les comptes de l'entreprise**. Ce choix devrait être formalisé par un échange de lettre entre Air France et l'administration fiscale. D'après l'administration fiscale, le caractère déductible de l'indemnité versée à l'État est logique dans la mesure où cette charge vient, en réalité, se substituer à une charge salariale par essence déductible. Mais **il n'apparaît pas clairement dans le texte de cet article sur quel exercice sera imputée cette charge déductible pour la société**.

⁽²⁹⁾ Le décret en Conseil d'État précisera notamment les méthodes de valorisation, tout comme en 1998, de l'augmentation de la valeur de la participation de l'État résultant des réductions de salaires. De même, les modalités de prise en compte de l'indemnisation sur la valeur de l'entreprise seront précisées dans le décret en Conseil d'État.

⁽³⁰⁾ En effet, le III. de l'article 51 de la loi du 2 juillet 1998 prévoit que : « en cas de cession d'une participation de l'État dans la société Air France suivant les procédures du marché financier, des titres doivent être proposés aux salariés de l'entreprise, à ceux des filiales dans lesquelles elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital social ou aux anciens salariés s'ils justifient d'un contrat d'une durée accomplie d'au moins cinq ans avec l'entreprise ou ses filiales. Leurs demandes doivent être intégralement servies, pour chaque opération, à concurrence de 10 % de celle-ci. Si les demandes excèdent 10 %, le ministre chargé de l'économie peut décider qu'elles seront servies à concurrence de 15 % au plus. Chaque demande individuelle ne peut toutefois être servie qu'à concurrence de cinq fois le plafond annuel de la sécurité sociale. Si ces demandes excèdent le seuil ainsi défini par le ministre, ce dernier fixe par arrêté les conditions de leur réduction ».

3.– Il est impératif de préciser la nature juridique de la convention de remboursement et les voies de recours pour les autres actionnaires

Enfin et surtout, **la convention de remboursement entre l'État et la société Air France s'apparente à un objet juridique non identifié, dans la mesure où ni sa nature véritable, ni les voies de recours dont disposeront les actionnaires de la société n'apparaissent clairement.**

D'après les informations fournies à votre Rapporteur, la convention qui doit être signée par l'État et la société se borne à préciser les conditions et les modalités de remboursement du coût éventuel résultant pour l'État de la mise en œuvre de l'échange « salaire-actions ». La créance de l'État sur la société naît du fait même du présent article et son montant résulte mécaniquement des critères fixés par décret en Conseil d'État. **Le caractère administratif ou privé de la convention paraît difficile à établir sans une analyse juridique approfondie.** Si le critère organique prépondérant - la présence d'une personne publique au moins - peut laisser penser que cette convention présente un caractère administratif, ce critère n'est pas en lui-même suffisant. Il convient de noter que l'absence dans la convention de clause exorbitante du droit commun ainsi que l'objet même de cette convention, qui ne concerne à aucun moment l'exécution de travaux publics ou l'organisation ou l'exécution d'un service public, tendrait plutôt à conférer à celle-ci un caractère privé. En réalité, il apparaît, d'après le Gouvernement, que la qualification au plan juridique de cette convention ne limite pas les possibilités de recours dont disposent les actionnaires minoritaires. Ces derniers pourraient toujours attaquer l'État en recours pour excès de pouvoir au moyen de la théorie de l'acte détachable. La décision administrative unilatérale qui peut être isolée de la conclusion même du contrat qu'il soit public ou privé (par exemple, la décision de signer la convention, la signature du décret), dans l'ensemble de la procédure contractuelle, est susceptible d'être attaquée directement.

En définitive, selon le Gouvernement, cette convention doit être regardée comme une convention de droit privé. Certes, l'État est partie à la convention mais cette circonstance ne suffit pas à elle seule à reconnaître le caractère administratif d'un contrat. En l'occurrence, l'objet du contrat, à savoir la définition des modalités de remboursement à l'État par la société du coût de l'échange « salaire-actions », ne permet pas, d'après le Gouvernement, de caractériser un contrat administratif. Ce contrat porte sur l'indemnisation de l'État actionnaire à raison de l'attribution gratuite ou à des conditions préférentielles, des actions qu'il détient. Il ne porte pas sur l'exécution même d'un service public ni sur aucun objet de nature à lui conférer, sans discussion possible, un caractère administratif. Par ailleurs, ce contrat ne comporte aucune clause exorbitante du droit commun, exception faite de la dérogation législative à l'article L. 225-40 du code de commerce ⁽³¹⁾.

⁽³¹⁾ Le présent article déroge aux articles L. 225-38 à L. 225-42 du code de commerce. L'application de ces articles aurait pour effet que l'État, partie intéressée, ne pourrait pas prendre part au vote en assemblée générale et ses actions ne seraient pas prises en compte pour le calcul du quorum et de la majorité. De fait, après avoir consenti un effort financier important bénéficiant aux salariés et aux actionnaires minoritaires du fait de l'échange salaires actions, l'État pourrait se retrouver dans l'incapacité juridique de faire valoir ses droits à une juste indemnisation si l'assemblée générale n'approuvait pas la convention. L'État supporterait alors seul le coût de mise en œuvre de l'échange salaires

D'après le Gouvernement, les conditions financières du remboursement, par la société, du coût de l'échange « salaire-actions » sont susceptibles d'être contestées. Tout d'abord, le décret fixant les critères de calcul du montant à rembourser est susceptible de faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir selon les conditions du droit commun. Par ailleurs, si les conditions de la convention étaient jugées, par un actionnaire, défavorables à la société, cet actionnaire aurait à sa disposition l'ensemble des recours en responsabilité de droit commun, notamment à l'encontre des dirigeants pour faute de gestion, étant précisé que la procédure d'approbation est assortie d'un certain nombre de garanties. On ne peut naturellement exclure que des minoritaires cherchent à mettre en jeu la responsabilité de l'État. Enfin, la décision du ministre chargé de l'économie de signer la convention est susceptible d'un recours contre l'acte « détachable » qui peut être, le cas échéant, fondé sur l'illégalité du décret fixant les critères de calcul du montant du remboursement, par la voie de l'exception d'illégalité.

Votre Rapporteur estime que **cette analyse pourrait être clairement tranchée par une disposition législative explicite, évitant ainsi un éventuel conflit de compétence entre juridiction judiciaire et administrative.** En tout état de cause, il est impératif de permettre aux actionnaires de pouvoir, éventuellement, contester une convention qui pourrait leur apparaître préjudiciable.

4.— La fiscalité applicable aux plus-values réalisées par les salariés ayant souscrit à l'échange « salaire-actions » doit être précisée

a) Le projet de loi aménage un régime fiscal avantageux au niveau de l'impôt sur le revenu

Sous réserve des dispositions de l'article 150-0D du code général des impôts relatives à la taxation des plus-values, **la valeur des actions n'est pas retenue pour le calcul de l'assiette de tous impôts, taxes et prélèvements assis sur les salaires ou les revenus. Elle n'a pas le caractère d'élément de salaire pour l'application de la législation du travail et de la sécurité sociale.** Cette disposition reprend les dispositions figurant dans les dispositions législatives autorisant les échanges « salaire-actions » de 1994 et 1998.

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

actions. C'est pourquoi, il est proposé, afin de sécuriser l'indemnisation de l'État, et s'agissant d'une convention d'un genre très particulier qui n'aura à s'appliquer qu'une seule fois, de soumettre cette convention à l'approbation du conseil d'administration d'Air France, sur le rapport de ses commissaires aux comptes qui garantiront l'équité de la procédure pour les actionnaires minoritaires.

Les actions ne sont donc assujetties ni à la contribution sociale généralisée, ni à la contribution au remboursement de la dette sociale, ni à l'impôt sur le revenu.

b) En contrepartie, le régime fiscal de taxation des plus-values est censé reposer sur la base d'une valeur nulle d'acquisition des titres

Il convient de rappeler qu'à l'occasion des échanges « salaires- actions » de 1994 et 1998, l'administration fiscale avait retenu comme valeur d'achat des titres une valeur nulle pour le calcul des plus-values : l'imposition, au taux de 16 % + 10 % de contribution sociale généralisée, se fait donc sur la totalité du prix de cession des titres, les salariés ayant reçu « gratuitement » les actions correspondantes.

D'après le Gouvernement, **cette valeur nulle d'entrée dans le patrimoine des personnels ayant souscrit à l'échange « salaire-actions » est logique du point de vue de la fiscalité de l'impôt sur le revenu dans la mesure où les abandons de salaires, contreparties de l'octroi d'actions gratuites, n'ont pas été fiscalisés.**

Il convient de relativiser cette position, dans la mesure où, comme en 1998, les actions remises aux salariés pourront être placées par les salariés en grande partie dans un plan d'épargne entreprise (PEE) et ne feront pas l'objet d'une fiscalisation des plus-values (en revanche, les prélèvements sociaux demeurent exigibles). Mais le Gouvernement doit préciser si la valeur d'entrée, dans le patrimoine des personnels souscrivant à l'échange « salaire-actions », des actions reçues à ce titre est nulle.

*
* *

Votre Rapporteur a précisé que cet article autorisait l'État, dans le cadre d'une opération de cession d'une participation qu'il possède dans la société Air France, à céder, gratuitement ou à des conditions préférentielles, des actions du capital d'Air France dans la limite de 6 % de son capital, aux salariés ayant consenti à des réductions de salaire. Après avoir renoncé, eu égard aux impératifs d'équilibre entre cet échange « salaire-actions » et l'offre réservée aux salariés, à augmenter la limite autorisée à 9 % du capital, **votre Rapporteur** a présenté un amendement permettant de répondre à une imprécision du texte. Il convient de donner au ministre de l'économie la faculté de réguler le dispositif d'échange « salaire-actions », dans le cas où la demande des salariés serait plus forte que prévue. Si cette demande excédait la limite de 6 % du capital de la société, le ministre de l'économie doit pouvoir fixer par arrêté les conditions de la réduction de cette demande. **M. Jean-Pierre Gorges, Rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques**, a exprimé son entière approbation sur cet amendement, qui répond à un oubli. La commission a *adopté* cet amendement (n° 13).

Puis, **votre Rapporteur** a présenté quatre amendements (n° 14, 15, 16 et 17) rédactionnels, que la commission a *adoptés*.

Votre Rapporteur a précisé qu'il est prévu que la société rembourse l'État du coût qui résultera pour lui de la cession d'actions, en tenant compte, notamment de l'augmentation de la valeur de sa participation au capital d'Air France résultant des réductions de salaire. Un décret en Conseil d'État doit préciser les critères permettant d'apprécier ce coût et une convention conclue entre l'État et la société doit définir les modalités d'indemnisation de celui-ci. Le rapporteur a présenté un amendement visant à permettre au Gouvernement d'apporter des précisions quant à la nature et aux modalités de la déductibilité fiscale du coût remboursé par la société Air France à l'État dans le cadre de la mise en œuvre de l'opération d'attribution d'actions gratuites en échange de réductions de salaires par les salariés. En effet, il convient d'assurer en toute hypothèse la neutralité du dispositif pour que à l'occasion de l'opération de réduction de salaire, compte tenu de la part d'actions déjà détenue par le personnel et de la part qu'il pourra acquérir, et eu égard au mécanisme d'actualisation, l'État ne paye indûment davantage que le montant induit en propre par la compensation de la baisse des salaires. **M. Gilles Carrez, Rapporteur général**, et **M. Jean-Pierre Gorges, Rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques**, ont demandé des éclaircissements sur ce remboursement.

Votre Rapporteur a indiqué que la déductibilité fiscale ne devait être possible que dans le cas où le remboursement donnerait lieu, au plan comptable, à la constatation d'une charge. **M. Louis Giscard d'Estaing** s'est interrogé sur la nécessité de gager cet amendement. **Votre Rapporteur** a précisé qu'il s'agissait d'un gage de précaution dans le cas où la neutralité financière du dispositif serait mise en doute. En toute hypothèse, l'amendement tend à préciser sur quel exercice la déduction fiscale s'impute. A ce titre, on doit considérer, scrupuleusement, qu'il implique une perte de recettes. La commission a *adopté* cet amendement (n° 18).

Enfin, **votre Rapporteur** a présenté un amendement visant à préciser les voies de recours ouvertes aux actionnaires qui jugeraient que le remboursement de la société à l'État leur porte préjudice. En effet, on ne peut exclure l'hypothèse d'une convention léonine, laquelle induirait un excès de remboursement. En outre, il convient de préciser quel est le tribunal compétent, en cas de contentieux, car la nature même de la convention peut se prêter à des interprétations diverses. L'examen des recours contre cette convention devrait donc relever de la compétence du tribunal de grande instance de Paris, que le projet de loi spécialise déjà dans le contentieux de la procédure de cession forcée des titres.

M. Gilles Carrez, Rapporteur général a souhaité savoir si cette disposition relevait du domaine de la loi. **Votre Rapporteur** a indiqué qu'une disposition législative était effectivement indispensable pour déroger à l'interdiction de principe de rémunérer les salariés sous forme d'actions. Il en va de même s'agissant de la juridiction compétente. Le Gouvernement, en dépit de l'imprécision des réponses qu'il a fournies quant à cette compétence, est opposé, en l'état, à cet amendement. La commission a *adopté* cet amendement (n° 19).

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

Article 6

(art. L. 341-1, L. 342-1, L. 342-2 et L. 342-4 du code de l'aviation civile)

Mise à jour du code de l'aviation civile

Les dispositions législatives actuelles du code de l'aviation civile régissant les relations institutionnelles entre Air France et l'État doivent être modifiées pour prendre en compte la sortie de la compagnie du secteur public. Tel est l'objet du présent article.

A.— CET ARTICLE PROCEDE A UNE MISE A JOUR DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Eu égard aux modifications introduites par les articles précédents, le présent article met à jour certaines des dispositions du code de l'aviation civile.

On signalera, tout d'abord, que le Sénat a adopté un amendement de rectification d'une erreur matérielle au I, la référence à l'article L. 341-4 du code de l'aviation civile, inexistant, étant remplacée par celle à l'article L. 342-4 dont le premier alinéa est, par ailleurs, supprimé⁽³²⁾. En outre, l'article 1^{er} du présent projet de loi, s'agissant des articles L. 330-3, L. 330-4 et L. 330-6 du même code, a prévu de déplacer, dans un nouvel article L. 330-10, les dispositions, jusqu'ici contenues dans le premier alinéa de l'article L. 342-4, qui renvoyaient à des décrets en Conseil d'État la détermination des conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4 et L. 330-6.

Par ailleurs, les articles L. 342-1 et L. 342-2 étant abrogés, il n'est plus nécessaire de prévoir leurs modalités d'application. Enfin, l'article L. 342-3 dans sa nouvelle rédaction ne nécessitera plus de décret d'application.

B.— LA SUPPRESSION DE LA TUTELLE DE L'ÉTAT SUR LA SOCIÉTÉ AIR FRANCE

L'abrogation des articles L. 341-1, L. 342-1 et L. 342-2 du code de l'aviation civile traduit ainsi le retour de la société Air France dans un régime de droit commun.

Au total, dès le transfert au secteur privé de la majorité de son capital, la société Air France cessera d'être soumise aux dispositions de la loi n° 83-675 relative à la démocratisation du secteur public. La présence de l'État, pour autant que sa part au capital d'Air France est supérieure à 10 %, sera alors régie par les dispositions de l'article 12 de la loi n° 49-985 du 25 juillet 1949 portant ouverture de crédits et autorisation d'engagement de dépenses au titre du budget général de l'exercice 1949. Aux termes de cet article, il est réservé à l'État, au sein des conseils d'administration, de gérance ou de surveillance, des sociétés qui ont fait appel à son concours sous forme d'apports en capital, ainsi que des sociétés dans lesquelles il

⁽³²⁾ Cet alinéa précise que les conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4, L. 330-6 du titre III et L. 342-1, L. 342-2 et L. 342-3 du titre IV du code de l'aviation civile sont déterminées par décret en Conseil d'État.

détient une participation au moins égale à 10 % du capital, un nombre de sièges proportionnel à sa participation sans que ce nombre puisse être supérieur aux deux tiers des sièges du conseil, ni, dans les conseils d'administration des sociétés anonymes, inférieur à deux.

Le Gouvernement ayant l'intention de conserver une part au capital d'Air France comprise entre 15 % et 20 %, l'État devrait disposer de 3 à 4 sièges d'administrateur suivant sa part finale au capital d'Air France.

Enfin, le contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile et le contrôle économique et financier seront abrogés à la date de transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Air France, alignant ainsi Air France sur le régime de droit commun constitué par les dispositions du titre III du livre III du code de l'aviation civile, qui s'appliquent à l'ensemble des entreprises de transport aérien.

*

* *

La commission a *adopté* cet article sans modification.

Puis, la commission a *adopté* l'ensemble du projet de loi, ainsi modifié.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER – CABINET DU MINISTRE

- M. **Pierre Graff**, directeur du cabinet du ministre.
- M. **Frank Mereyde**, conseiller technique auprès du ministre.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER – CABINET DU SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS ET A LA MER

- M. **Dominique David**, conseiller spécial auprès du secrétaire d'État.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER – DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

- Mme **Danielle Benadon**, directrice des transports aériens.
- M. **François Théoleyre**, chef du bureau des grandes compagnies et de l'outre-mer à la direction des transports aériens.

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE – CABINET DU MINISTRE

- M. **François Pérol**, directeur-adjoint du cabinet.
- M. **Luc Remont**, conseiller technique auprès du ministre.

MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE – DIRECTION DU TRESOR

- M. **Jean-Yves Leclercq**, chef du bureau D1 (Transports et urbanisme).

- M. **David-Olivier Tarac**, adjoint au chef du bureau Transports et urbanisme.

SOCIÉTÉ AIR FRANCE

- M. **Jean-Cyril Spinetta**, Président Directeur général de la société Air France.
- M. **Jean-Marc Bardy**, Directeur des affaires juridiques de la société Air France.
- M. **Yorik Pelhâte**, Conseiller auprès du Président Directeur général de la société Air France, chargé des relations avec le Parlement et les institutions.
- M. **Joël Gauvain**, secrétaire du syndicat CGT-Air France.
- M. **Didier Olivrot**, syndicat CGC-CFE Air France.
- M. **Hugues Gendre**, administrateur de la société Air France, représentant les salariés (Syndicat national des pilotes de ligne, SNPL)
- M. **Jean-Michel Péloffy**, membre du bureau syndical du SNPL Air France
- M. **Jean Beunardeau**, banquier-conseil du SNPL (HSBC-CCF).

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
	Projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France Article 1^{er} Le titre III du livre III du code de l'aviation civile (partie législative) est modifié comme suit : 1° Les articles L. 330-1 à L. 330-9 constituent un chapitre Ier intitulé : « Dispositions générales ». 2° Il est ajouté à ce chapitre Ier un article L. 330-10 ainsi rédigé : « 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. » 3° Il est créé un chapitre II ainsi rédigé : « Chapitre II « Dispositions applicables aux entreprises de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé	Projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France Article 1^{er} <i>(Alinéa sans modification)</i> 1° <i>(Sans modification)</i> 2° <i>(Sans modification)</i> 3° <i>(Alinéa sans modification)</i> <i>(Alinéa sans modification)</i>	Projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France Article 1^{er} <i>I. – Le titre III du livre III du code de l'aviation civile est complété par un article L. 330-10 ainsi rédigé :</i> (Amendement n° 1) 1° Supprimé. 2° Alinéa supprimé. « Art. L. 330-10. – <i>(Alinéa sans modification)</i> <i>II. – Le livre III du code de l'aviation civile est complété par un titre VI ainsi rédigé :</i> « TITRE VI « Entreprises de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	« 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. « 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	« Art. L. 330-11. <i>(Alinéa sans modification)</i> <i>(Alinéa sans modification)</i> « Ces statuts	« Art. L. 360-1 – Les titres... ... du présent <i>titre</i> prennent... ... suivantes. (Amendement n° 2) « Les statuts... ... accords internationaux ou le présent <i>titre</i>, etet stipulations. (Amendement n° 2) « Ces statuts ...

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	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. « 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.	...la société. Cette élection de domicile pourra être valablement effectuée par tout intermédiaire inscrit pour compte de tiers visé à l'article L. 228-1 du code de commerce. <i>(Alinéa sans modification)</i> <i>(Alinéa sans modification)</i>	... l'application du présent <i>titre</i>, fairede commerce. (Amendement n° 2) <i>(Alinéa sans modification)</i> <i>(Alinéa sans modification)</i>

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	« 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.	« Art. L. 330-12. (<i>Sans modification</i>)	« Art. L. 360-2.— Dans le cas où <i>le président du conseil d'administration ou du directoire de la société</i> de transport aérien ... internationaux dont <i>la société</i> bénéficie présent code, <i>il en informe le ministre chargé des transports et</i> peut, après ... du public, <i>mettre en demeure</i> certains des actionnairesde cette <i>mise en demeure</i>, les actionnaires Les titres faisant l'objet de <i>la mise en demeure</i> sont déterminés ... (Amendements n^{os} 2, 3, 4 et 5) ... derniers inscrits. (Amendement n^o 6)

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	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	« Art. L. 330-13. (Sans modification)	<i>À défaut de la mise en œuvre d'une telle mise en demeure ou si le président du conseil d'administration ou du directoire de la société ne met pas en œuvre la procédure prévue à l'article L. 360-3, tout actionnaire peut saisir le président du tribunal de grande instance de Paris aux fins de la mise en œuvre, dans les mêmes conditions que celles prévues à l'alinéa précédent, de la procédure prévue par les articles L. 360-3 et L. 360-4. Dans ce cas, les titres en cause sont privés du droit de vote, à compter de la date de la saisine du président du tribunal de grande instance de Paris et jusqu'à la date de leur cession. Si le tribunal de grande instance de Paris estime qu'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre les dispositions des articles L. 360-3 et L. 360-4, le titulaire des titres en cause recouvre les droits de vote qui y sont attachés.</i> (Amendement n° 7) « Art. L. 360-3. - Dans le cas... ...par le président du conseil d'administration ou du directoire de la société en application de l'article L. 360-2, le président du conseil d'administration ou du directoire de la société peut saisir le président... (Amendements n°s 2 et 8) ...statuant par ordonnance en référé, désigne... (Amendement n° 9) ...conditions prévues à l'article L. 360-4. Les titres... ces conditions.

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	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. 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	« Art. L. 330-14. (<i>Sans modification</i>)	(Amendement n° 2) Alinéa supprimé. (Amendement n° 10) « Art. L. 360-4. - Si l'organisme mentionné à l'article L. 360-3 constate que... ...d'Etat mentionné à l'article L. 360-2, les titres... ...par l'organisme. (Amendement n° 2) (<i>Alinéa sans modification</i>)

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	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. « 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. « Dans tous les cas, le produit de la vente des titres, net de frais, est versé sans délai à l'actionnaire concerné. « 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. » Article 2 L'article L. 342-3 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes : « 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		« A défaut... ...mentionné à l'article L. 360-2, leurs... ...attachés. (Amendement n° 2) <i>(Alinéa sans modification)</i> <i>(Alinéa sans modification)</i> Article 2 <i>(Sans modification)</i>
Code de l'aviation civile 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			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
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.	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. « 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. »	Article 3 <i>(Sans modification)</i>	Article 3 A compter au plus tard de la date...
	Article 3 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		

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	dispositions du code de l'aviation civile. 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		...civile. (Amendement n° 11) <i>(Alinéa sans modification)</i> Article 4 <i>(Sans modification)</i> Article 4 <i>(Alinéa sans modification)</i> Lors du transfert...

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
	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. 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 : « II. - En cas d'opération donnant lieu à l'application du III du présent		...générale des actionnaires <i>est</i> convoquée dans les deux mois suivant le transfert. (Amendement n° 12) <i>(Alinéa sans modification)</i> Article 5 <i>(Alinéa sans modification)</i> I. - <i>(Alinéa sans modification).</i> « II. - En cas...
Loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier Art. 51. — II. - 1° L'Etat est autorisé à céder gratuitement, dans la limite de 12 % du		Article 5 <i>(Sans modification)</i>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
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.	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.		
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°.	« 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.		...6 % de son capital. <i>Si les demandes des salariés excèdent cette limite, le ministre chargé de l'économie fixe par arrêté les conditions de leur réduction.</i> (Amendement n° 13) « La société Air France rembourse à l'Etat le coût 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. <i>Ce coût est déterminé selon des critères fixés par décret en Conseil d'Etat.</i> » (Amendement n° 14)
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.			
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.	« 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		« Une convention... ...remboursement, qui intervient au plus... (Amendement n° 15) ...à l'Etat de titres <i>de la société</i> Air France, ou <i>d'une</i> attribution par la société Air France... (Amendement n° 16) ...Cette conven-

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
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	tion doit être approuvée par la commission mentionnée à l'article 3 de ladite loi. « 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. « 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. « Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 443-2 du code du travail	tion est approuvée... ...de ladite loi. Si le remboursement prévu au présent alinéa emporte, pour la société, la constatation dans ses comptes d'une charge, celle-ci est déductible de son résultat imposable. La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. (Amendements n°s 17 et 18) « L'article L. 225-40... ...comptes. L'examen des recours contre cette convention relève de la compétence du tribunal de grande instance de Paris. (Amendement n° 19) (Alinéa sans modification) (Alinéa sans modification)	

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
qui seront effectivement cédées en cas d'échelonnement des réductions de salaires.	ne sont pas applicables aux opérations régies par le présent II.		
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.	« 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.		(Alinéa sans modification)
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.	« 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. »		(Alinéa sans modification)
.....	II. - Il est inséré un IV ainsi rédigé :		II. - (Sans modification).
	« 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. »		
	Article 6	Article 6	Article 6
Code de l'aviation civile			
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.	I. - Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 341-4 du code de l'aviation civile sont abrogées.	I. - Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile sont abrogées.	(Sans modification)
Par dérogation aux	II. - Les dispositions	II. (Sans modification)	

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
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. 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. Elle a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens. Elle peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre. Toutefois elle ne peut créer ou gérer des entreprises de fabrication de matériel aéronautique, ni prendre de participation dans de telles entreprises. 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. Art. L. 342-2. - Sous	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. 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.		

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par le Sénat en première lecture —	Propositions de la Commission —
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.			

