



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Compagnies

Question écrite n° 58156

Texte de la question

M Jacques Godfrain attire l'attention de M le ministre de l'économie et des finances, sur l'emploi des deniers publics dans le cadre de l'acquisition par Air France du bloc de contrôle de la compagnie UTA au groupe Chargeurs SA. Le rapport de la commission d'enquête sénatoriale indique un mode de calcul fondé sur la somme cumulée sur quinze ans des économies après impôt, générées par le regroupement, actualisées à 15 p 100 soit 1 100 MF pour UTA et 900 MF pour Air Inter. Le prix global retenu et indiqué à la commission a été de 6 957 MF ; une prime de synergie a donc bien été retenue. Son mode de calcul a-t-il intégré la disparition totale de la compagnie Aeromaritime, exploitant 12 appareils de ligne récents, et l'intégration dans le cadre de l'article L 122-12 du code du travail de l'ensemble des navigants avec une déqualification dans le groupe Air France ? Il précise : 1o que le juge des référés a été saisi et a notamment rendu quatre ordonnances dont celle du 22 novembre 1991 faisant interdiction à Air France de mettre en œuvre ou de poursuivre toute procédure de licenciement d'anciens personnels de la société Aeromaritime intégrée en son sein jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'instance au fond dont le tribunal était saisi ; 2o qu'il apparaît, d'ailleurs, que certains pilotes commandants de bord d'Aeromaritime ont été rayés des plannings de vol Air France en raison de leur refus d'emploi déclassifié en copilote ; 3o qu'enfin la cessation des opérations de la compagnie Aeromaritime le 1er novembre 1991 a conduit le ministre des transports à prendre un arrêté le 4 février 1992 portant retrait d'autorisation et d'agrément de transports aérien au profit d'Aeromaritime International, et que cette décision a été prise sur le fondement d'un avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande du 20 décembre 1991. Quelles sont les conclusions de cet avis, notamment pour ce qui concerne le calcul de la prime de synergie incluse dans l'évaluation d'UTA ? Quels sont les motifs qui justifient le non-respect des engagements pris par la France auprès de la Commission de Bruxelles dans le cadre de l'accord du 28 octobre 1990, prévoyant notamment le développement d'Aeromaritime et d'Air Charter international.

Texte de la réponse

Reponse. - L'honorable parlementaire s'interroge en premier lieu sur « l'emploi des deniers publics » dans le regroupement des compagnies Union des transports aériens (UTA), Aeromaritime et Air France. Or, la prise de contrôle d'UTA et d'Aeromaritime n'a nullement été réalisée par des fonds publics mais exclusivement par un ensemble de financements rassemblés par Air France, dans le cadre de sa gestion d'entreprise. L'honorable parlementaire s'enquiert ensuite d'éventuelles incidences négatives qu'aurait eues la reprise des activités d'Aeromaritime sur les synergies recherchées lors de la prise de contrôle majoritaire d'UTA et de ses filiales. Il convient de rappeler que si, dès la création du groupe, les compagnies se sont attachées à tirer le meilleur parti d'une coordination étroite de leurs dispositifs, il est apparu bientôt qu'une rationalisation plus poussée s'imposait afin, précisément, de mieux optimiser les synergies au sein du groupe. En effet, la conjoncture difficile que connaissait le marché charter avait conduit Aeromaritime à de forts résultats déficitaires en 1990 et 1992. Au terme d'une réflexion approfondie, le groupe Air France a donc décidé de regrouper certaines de ses activités naturellement complémentaires dans le domaine des activités charter et de la desserte des départements d'outre-mer. À l'issue des opérations de fusion concernant Aeromaritime, dont l'arrêté portant retrait

d'autorisation et d'agrément d'Aeromaritime a pris acte, la totalité des éléments constituant la valeur opérationnelle d'Aeromaritime ont été repris au sein du groupe Air France. Ces opérations de restructuration ne vont nullement dans le sens d'une moindre valeur opérationnelle de ces activités, ainsi que semble le craindre l'honorable parlementaire, mais renforcent bien au contraire la position concurrentielle du groupe. L'honorable parlementaire s'interroge enfin sur « les motifs qui justifient le non-respect des engagements pris par la France auprès de la Commission de Bruxelles dans le cadre de l'accord du 28 octobre 1990, prévoyant notamment le développement d'Aeromaritime et d'Air Charter international ». En réalité, cet engagement n'a nullement le sens ni la finalité que pourraient laisser entendre les termes de la question de l'honorable parlementaire. En effet, l'accord prévoit, très exactement, que la compagnie Air France s'engage à programmer le développement de ses deux compagnies charter (Air Charter et Aeromaritime) de façon à préserver les possibilités de développement des autres compagnies charter, en tenant compte du marché et de l'éventuel développement du trafic régulier par les compagnies charter. Cet engagement a bien été respecté lors de la fusion des activités d'Aeromaritime au sein du groupe Air France.

Données clés

Auteur : [M. Godfrain Jacques](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 58156

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : économie et finances

Ministère attributaire : économie et finances

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 mai 1992, page 2276