



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

Air France

Question écrite n° 11513

Texte de la question

M. Jacques Brunhes attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet de loi concernant la privatisation partielle d'Air France qu'il entend présenter à l'Assemblée nationale le 12 février prochain. L'Etat possède actuellement environ 52 % du capital de cette compagnie. Son objectif est de céder 30 ou 35 % de ses parts et de n'en garder qu'autour de 20 %, malgré une opposition grandissante des personnels et de leurs syndicats. Air France est aujourd'hui en bonne santé, ce qui témoigne de la bonne résistance aux turbulences d'une entreprise publique au moment où, en Europe comme dans le monde, les compagnies aériennes continuent à subir les contrecoups du 11 septembre 2001. La compagnie devrait, selon toute probabilité, présenter un résultat positif pour la sixième année consécutive. Cette entreprise publique a, depuis 1993, montré sa capacité à redresser une situation financière difficile tout en concluant de solides accords de partenariat. Ce faisant, Air France a prouvé que l'on pouvait concilier le statut d'entreprise publique de qualité avec le développement, dans un contexte de forte concurrence. La décision d'examiner la privatisation d'Air France à l'Assemblée nationale le 12 février 2003 procède d'une obstination et d'une précipitation du Gouvernement à promouvoir une conception qui a conduit France Télécom dans une impasse et qui fournit aujourd'hui de nombreux exemples de faillites et d'échecs. La faillite des compagnies privées, notamment américaines, amènent pourtant à penser qu'il ne faut surtout pas privatiser Air France. La diversité des salariés dans la mobilisation pour conserver un service public de qualité montre que l'invocation du « dialogue social » prôné par le gouvernement Raffarin est un leurre. Aussi, il lui demande d'entendre la volonté très majoritairement exprimée par les salariés d'Air France, qui refusent l'aventure d'une privatisation de leur compagnie, et d'assurer la continuité des missions de service public auxquelles notre pays a droit.

Texte de la réponse

La loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France n'a pas pour effet d'autoriser la privatisation d'Air France, puisque cette autorisation a déjà été donnée par la loi de privatisation n° 93-923 du 19 juillet 1993. Les différents gouvernements qui se sont succédés depuis cette date n'ont pas remis en cause cette disposition, celui précédemment en fonctions procédant d'ailleurs à une large ouverture du capital de la compagnie en février 1999. En revanche, la loi du 9 avril a pour objet, d'une part, de prémunir la compagnie d'une perte de sa licence d'exploitation ou de ses droits de trafic, en évitant une évolution de son actionariat dans un sens incompatible avec les règles de nationalité régissant le transport aérien international, d'autre part, de garantir, lors de la transition du secteur public au secteur privé de la société, la protection des intérêts des salariés. Le Gouvernement, qui a annoncé à la fin du mois de juillet 2002 son intention de privatiser la société Air France, agit sans précipitation ; il a, à maintes reprises, et notamment le 9 avril au cours du débat au Parlement sur ladite loi, indiqué qu'il attendrait pour procéder à cette opération que le cours des actions Air France reflète mieux les forces et les atouts de la compagnie. Par ailleurs, il est à souligner que le maintien de la compagnie dans le secteur public ne serait plus une protection en cas de graves difficultés financières, comme en connaissent actuellement certaines compagnies aériennes, notamment américaines. En effet, les autorités communautaires ont, en acceptant la recapitalisation d'Air France à hauteur

de 20 milliards de francs (3 milliards d'euros) en 1994, annoncé que cette opération serait la dernière de ce type qui soit autorisée. Par ailleurs, la compagnie doit pouvoir participer, sans obstacle, au mouvement en cours de restructuration et de consolidation du secteur du transport aérien en Europe, afin qu'elle puisse rester parmi les tout premiers transporteurs européens ; à cet égard, les contacts entre l'entreprise et des partenaires potentiels montrent à l'évidence la nécessité de privatiser pour nouer des partenariats approfondis et nécessaires, allant au-delà des simples alliances commerciales actuelles. Enfin, la sortie de la compagnie de la sphère publique renforcera son attrait pour les investisseurs privés et lui donnera ainsi plus de facilité pour financer son développement ultérieur, à une époque où l'Etat n'a plus vocation à intervenir directement comme opérateur dans un secteur concurrentiel.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Brunhes](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (1^{re} circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11513

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 février 2003, page 943

Réponse publiée le : 7 juillet 2003, page 5399