
**ASSEMBLÉE
NATIONALE**
DÉBATS PARLEMENTAIRES
JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

140^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du mercredi 1^{er} mars 2000



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-ANDRÉ WILTZER

1. **Rappel au règlement** (p. 1461).
MM. Claude Gaillard, le président.
2. **Air France.** – Discussion d'un projet de loi (p. 1461).
M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.
M. André Capet, rapporteur de la commission de la production.
DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1464)
MM. Claude Gaillard,
Jean-Pierre Blazy,
Gilbert Gantier,
François Asensi,
Alain Marleix.
Clôture de la discussion générale.
M. le ministre.
Suspension et reprise de la séance (p. 1472)
M. le ministre.
DISCUSSION DES ARTICLES (p. 1475)
Article 1^{er} (p. 1475)
Amendement n° 1 de M. Patriarche : M. Gilbert Gantier. – Retrait.
Adoption de l'article 1^{er}.

Articles 2 et 3. – Adoption (p. 1475)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 1475)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. **Dépôts de propositions de loi** (p. 1475).
4. **Dépôts de rapports** (p. 1476).
5. **Dépôt d'un rapport sur une proposition de résolution** (p. 1477).
6. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 1477).
7. **Dépôt d'un avis** (p. 1477).
8. **Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 1477).
9. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 1477).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-ANDRÉ WILTZER, vice-président

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à vingt et une heures quinze.*)

1

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Claude Gaillard, pour un rappel au règlement.

M. Claude Gaillard. Alors que nous allons entamer la discussion en séance publique du projet de loi relatif à Air France, la commission de la production et des échanges, saisie au fond de ce projet, examine l'important projet de loi sur la solidarité urbaine, qui est également le vôtre, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Il est anormal que les réunions de commission et les séances publiques soient concomitantes, mais cela devient tout à fait inacceptable lorsque la même commission et les mêmes députés sont concernés et qu'il s'agit de dossiers relativement importants. C'est pourquoi, monsieur le président, je vous demande de bien vouloir saisir la conférence des présidents pour que de tels dysfonctionnements ne se reproduisent pas et pour que nous continuions de contribuer avec sérieux aux travaux législatifs.

M. le président. Je vous donne acte de ce rappel au règlement qui soulève une question qui ne se pose malheureusement pas pour la première fois. Je ferai part, comme vous le souhaitez, de cette observation à la conférence des présidents afin d'éviter que de telles situations se reproduisent.

2

AIR FRANCE

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et aux relations de cette société avec l'Etat, et portant modification du code de l'aviation civile (n^{os} 2067, 2159).

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le président, monsieur

de loi que le gouvernement vous demande d'adopter propose d'augmenter le nombre des représentants des salariés au sein du conseil d'administration d'Air France et d'élargir l'autonomie de gestion de la compagnie nationale. Il constitue en quelque sorte l'épilogue du plan que nous avons voulu mettre en œuvre pour le redressement et le développement durable de cette entreprise, dans laquelle l'Etat est resté, reste et restera majoritaire.

Comme vous le savez, je n'ai jamais nié la réalité des efforts qui ont été faits avant 1997 pour sortir Air France de l'ornière économique et financière où elle se trouvait au moment où le marché du transport aérien s'est brusquement dégradé, après la guerre du Golfe. Mais le travail que le président Spinetta, son équipe et l'ensemble, des salariés de l'entreprise ont accompli, conformément aux orientations que nous avons définies, mérite d'être salué.

Aujourd'hui, Air France noue des alliances, gagne des parts de marché, et présente, pour la quatrième année consécutive, un résultat d'exploitation positif. Tout cela sans avoir été privatisée, ce qui pourtant paraissait à certains une condition indispensable à son développement.

Pour des raisons qui n'ont rien de doctrinaire, nous avons en effet refusé de prendre le risque de la disparition, sous l'effet d'une quelconque OPA, d'une compagnie qui concourt de manière irremplaçable à la desserte aérienne intérieure et extérieure de la France. D'ailleurs, vous vous en souvenez, des grands noms du transport aérien mondial ont connu un triste sort.

Les efforts déployés depuis 1997 s'inscrivent dans une perspective de pérennisation et d'essor de l'entreprise et, en définitive, de l'intérêt général. Nous sommes désormais loin des 8 milliards de francs de pertes de 1993. Le Gouvernement considère qu'en recapitalisant l'entreprise à hauteur de 20 milliards de francs, l'Etat n'a fait que son devoir d'actionnaire. La Commission européenne elle-même ne déclarait-elle pas le 4 septembre 1997 : « Nous ne demandons pas qu'une entreprise soit publique ou privée mais qu'elle soit concurrentielle et qu'elle suive les règles du marché » ?

On disait également qu'Air France ne pourrait pas nouer d'alliances internationales si l'Etat restait l'actionnaire majoritaire et donc prépondérant dans les choix de la compagnie. On voit aujourd'hui ce qu'il en est de ces affirmations gratuites qui auraient d'ailleurs pu s'avérer préjudiciables aux projets d'alliance en question.

Air France s'emploie maintenant à bâtir une « alliance globale », qui va au-delà de simples accords de partage de codes et qui permet d'offrir aux passagers, sous une marque unique, un réseau mondial constitué par l'ensemble des réseaux des partenaires. Elle a ainsi signé, le 22 juin dernier, un accord exclusif avec Delta Airlines. Il a vocation à être complété par d'autres accords, comme celui conclu avec la compagnie Aeromexico qui a rejoint l'alliance le 13 septembre 1999.

Le désendettement ayant été effectué et la situation financière de l'entreprise rétablie, un très gros effort de restructuration de l'appareil de production de la compa-

Une plate-forme de correspondance compétitive a été mise en place à Roissy. Un système de navettes a été développé sur les principales lignes du marché intérieur et le réseau a été restructuré.

L'ouverture du capital en février 1999 – que j'avais proposée – a été un succès. Non seulement la demande des actionnaires privés a dépassé très largement l'offre qui leur était proposée, mais l'opération destinée aux salariés d'Air France a été aussi innovante que réussie.

La place importante de l'Etat dans le capital et le rôle qu'il joue n'ont manifestement pas découragé les salariés et les investisseurs d'acquiescer des actions de la compagnie. Il semble au contraire que sa présence ait assuré une certaine garantie pour leurs investissements et constitué un gage de sérieux et de stabilité. Le maintien d'Air France comme compagnie publique n'est donc absolument pas vécu comme un handicap.

Cette situation tranche d'ailleurs avec le sort qu'ont connu d'autres compagnies. Citons l'exemple de British Airways lors de sa privatisation totale : après avoir pratiquement doublé, la valeur des actions de la société a été durablement et fortement orientée à la baisse.

Par l'apport financier important qu'elle représente, l'ouverture du capital permet à Air France de financer un projet industriel dont la réussite passe notamment par un renouvellement très important de la flotte qui, chacun le sait, avait subi le choc économique du milieu des années 1990.

L'opération a en outre permis de développer fortement l'actionariat salarié. Mis en œuvre en 1995, il a été un élément du renouveau du dialogue social au sein de l'entreprise elle-même.

La part du capital mise sur le marché à l'intention des salariés a été plus importante que dans les précédentes opérations d'ouverture de capital avec 15 % des titres cédés contre 10 % auparavant. Cette offre a été, selon les spécialistes, « sur-souscrite » par les salariés : pratiquement les trois quarts y ont participé.

Autre innovation de cette ouverture de capital : l'échange « salaires contre actions » proposé au personnel navigant technique. On se souvient du conflit que cela avait suscité, mais finalement près de 80 % des pilotes ont adhéré à cette formule, ce qui témoigne manifestement de la confiance qu'ils placent dans l'avenir de l'entreprise. Elle contribue directement à l'amélioration de la compétitivité par la diminution des charges imputées au titre des salaires et cela sans que le revenu des salariés ait baissé.

Air France est une des entreprises françaises où l'actionariat salarié est le plus développé, avec environ 11 % du capital détenu par le personnel.

L'entreprise est en bonne santé. Son résultat net s'élevait à 1,64 milliard de francs à l'issue du dernier exercice, le 31 mars 1999, et elle devrait connaître, pour la cinquième année consécutive, un résultat d'exploitation positif. Les neuf premiers mois du présent exercice ont en effet vu la compagnie accroître son offre de 12 %, son trafic de 13,3 % et ses recettes de 12,7 %.

Ce bilan tranche, par sa vitalité, sur les résultats de plusieurs des entreprises européennes concurrentes. Bien évidemment, il a été favorisé par l'extension de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, avec l'ouverture de la troisième piste et l'occupation par Air France du nouveau terminal F à Roissy 2.

Le développement d'Air France bénéficie non seulement à la compagnie, mais aussi à l'ensemble de la collec-

tion en créant 6 500 emplois dans les trois prochaines années. Cette importante création d'emplois est tout à la fois le résultat de la négociation avec les partenaires sociaux des accords de réduction du temps de travail et de l'essor de l'activité de la compagnie.

Si l'on compare les 9 000 suppressions d'emplois auxquelles avait procédé Air France de 1993 à 1997 avec les 10 000 créations d'emplois entre 1997 et 2002, c'est-à-dire pendant la durée de la législature, on mesure l'ampleur des changements intervenus.

La croissance d'Air France, qui gagne des parts de marché en Europe, ne se réalise pas au détriment de son efficacité. La compagnie garde la maîtrise de la croissance de ses coûts. Il en a résulté, sur les neuf derniers mois, un résultat d'exploitation de 2,6 milliards de francs, en progression de 45 %.

Ces bons résultats financiers contribuent au renforcement de la structure financière de la société. Les capitaux propres qui sont en croissance régulière se situaient à 23,4 milliards de francs fin 1999. Le corollaire en est la diminution de l'endettement, qui ne représentait plus en fin d'année dernière que 9,8 milliards de francs, contre plus de 14 milliards de francs en mars 1999 ; la société se situe ainsi tout à fait dans la norme des grandes compagnies européennes.

L'ouverture du capital a donc été un succès et le développement de l'entreprise se poursuit, dans le cadre de son appartenance au secteur public.

Ce cadre n'est pas synonyme d'immobilisme, comme le prouve le projet que nous vous présentons aujourd'hui.

Il a semblé en effet nécessaire au Gouvernement de prendre en compte, dans le cadre institutionnel régissant la société, le changement apporté par l'ouverture du capital et par la situation de vive concurrence dans laquelle elle évolue.

La modernisation des relations entre l'entreprise et l'Etat actionnaire est devenue une nécessité. Elle accompagne un processus visant à une meilleure implication des salariés dans le devenir de l'entreprise.

La prise en compte de l'ouverture du capital doit intervenir en modifiant les conditions d'exercice de la tutelle de l'Etat, afin de conforter l'autonomie de gestion nécessaire et reconnue aux dirigeants d'entreprises publiques. Il convient, d'une part, de recentrer l'exercice de la tutelle sur le conseil d'administration et, d'autre part, d'adapter la composition de celui-ci à la nouvelle structure du capital social. Tel est précisément l'objet du projet de loi.

En ce qui concerne les relations entre l'Etat et l'entreprise, il vous est proposé, mesdames et messieurs les députés, de supprimer certaines procédures inutilement lourdes ou des dispositions devenues obsolètes ; il s'agit, notamment, des dispositions relatives aux conditions d'exercice de transports aériens ainsi qu'à l'allocation de subventions pour les lignes exploitées en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien.

Ces dispositions peuvent être supprimées dans la mesure où elles relèvent désormais de règlements communautaires applicables à tous les transporteurs aériens communautaires.

Le texte permettra également de recentrer sur le conseil d'administration l'examen des projets de la compagnie en matière d'investissements et de prises de participation, qui donnent aujourd'hui lieu à une procédure contraignante et redondante avec les travaux du conseil d'administra-

Cependant, modernisation de la tutelle ne signifie pas suppression de la tutelle. Air France, et c'est la volonté du Gouvernement, est appelée à rester dans le secteur public. L'Etat doit continuer à exercer l'ensemble de ses prérogatives d'actionnaire majoritaire, par son contrôle du conseil d'administration et dans le cadre de la tutelle exercée par le ministère des transports et celui de l'économie, des finances et de l'industrie.

L'ouverture du capital a également rendu nécessaire l'adaptation de la composition du conseil d'administration. La société compte de nouveaux actionnaires privés et l'actionnariat salarié s'y est considérablement renforcé, notamment au travers de l'opération d'échange « salaires contre actions » pour les personnels navigants techniques.

L'élargissement du conseil d'administration de la compagnie, de dix-huit à vingt et un membres, lui permettra de refléter plus fidèlement la structure du capital tout en garantissant la représentation des salariés. Il permettra aussi de compléter la mise en œuvre de l'accord signé par la direction de l'entreprise avec les personnels navigants techniques concernant leur représentation au sein du conseil.

En conclusion, les modifications du code de l'aviation civile qui vous sont proposées permettront d'adapter le cadre institutionnel de la compagnie après l'ouverture du capital. Mais cette adaptation doit surtout donner à Air France un cadre favorisant l'inscription de son développement dans la durée, au bénéfice de son activité et de l'emploi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. André Capet, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre assemblée est aujourd'hui saisie du projet de loi relatif à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et aux relations de cette société avec l'Etat, et portant modification du code de l'aviation civile.

Permettez-moi, dans un premier temps, de vous rappeler la situation actuelle de la société Air France. Son chiffre d'affaires, pour l'exercice 1998-1999, s'est élevé à 60 milliards de francs et son résultat net consolidé à 1,6 milliard de francs. Air France compte 55 000 salariés, dont 3 500 appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique, 10 000 à la catégorie du personnel navigant commercial et 41 500 à la catégorie du personnel au sol.

La société enregistre 37 millions de passagers par an qui effectuent en moyenne un trajet de 2 000 kilomètres. Elle détient le troisième rang mondial en matière de trafic de passagers et le quatrième pour le fret. Sa flotte est composée de 213 appareils dont 11 cargos, âgés de neuf ans en moyenne. Cette flotte effectue 1 300 vols par jour et le coefficient d'occupation des appareils est de 76 %. Concernant les évolutions attendues pour l'exercice 1999-2000, le trafic de passagers devrait augmenter de 13 % et celui du fret de 7 %. Enfin, il est prévu d'investir 8 milliards de francs sur cette période.

Air France connaît présentement une évolution que l'on peut qualifier d'exemplaire sur le plan de l'intégration sociale.

En effet, l'opération « salaires contre actions » a été un succès. L'accord du 29 octobre 1998, certes difficilement atteint après une grève du personnel navigant technique qui a duré du 1^{er} au 10 juin 1998, prévoyait que cet

serait conditionné par la cotation du titre Air France sur le premier marché. Après avoir été consultés par l'entreprise, les pilotes d'Air France ont choisi pour 78,8 % d'entre eux de réduire leurs salaires, afin de recevoir des actions de leur entreprise pour un montant d'environ 1,4 milliard de francs ; leur participation s'élève à environ 6,8 % du capital dilué de l'entreprise.

Deux accords ont également été signés, l'un avec le personnel au sol et l'autre avec le personnel navigant commercial, qui détiennent désormais plus de 6 % du capital de la société. Au total, plus de 72 % des salariés d'Air France et plus du quart des anciens salariés de la société ont acheté des actions dans le cadre de l'ouverture de son capital. Air France est ainsi devenue l'entreprise française cotée dont l'actionnariat salarié est le plus important.

La distribution de stock-options au personnel navigant technique devrait être accompagnée de la possibilité pour les autres salariés de souscrire à nouveau au capital de la société.

Dans le même esprit, il serait souhaitable, monsieur le ministre, dans le cadre du « gouvernement d'entreprise », que les salariés non pilotes soient davantage associés au comité stratégique et au comité d'audit d'Air France.

Par ailleurs, l'ouverture minoritaire du capital de la société à des actionnaires autres que l'Etat et les salariés peut, elle aussi, être considérée comme un réel succès : lors de sa première cotation sur le marché à règlement mensuel, la société comptait 2,4 millions d'actionnaires particuliers. Le succès de cette ouverture s'est confirmé auprès des investisseurs institutionnels, dont la demande de titres a été quarante fois supérieure à l'offre. Air France, vous l'avez dit, monsieur le ministre, est une entreprise qui restera publique. Quant à l'Etat, il restera actionnaire majoritaire de la société. Sa part devrait cependant se réduire dans les années à venir, sans pour autant descendre en dessous du seuil de 53 % du capital. En effet, l'établissement de sa part à 62 % ne constitue qu'une étape transitoire, une dilution supplémentaire devant intervenir lors du dénouement de deux opérations : les obligations remboursables prises par la BNP à hauteur de 1,3 milliard de francs et les bons de souscription d'actions pouvaient être exercés jusqu'au 1^{er} janvier 2000, faisant tomber la part de l'Etat à moins de 57 %. Enfin, il est prévu que des actions gratuites seront distribuées, jusqu'en 2003, au plus tard, aux employés, et notamment aux pilotes d'Air France, ainsi qu'aux particuliers ayant souscrit à l'occasion de l'ouverture du capital de la société, en février 1999. A l'issue de cette distribution, la part de l'Etat serait alors réduite à 53 % du capital de la société.

Conformément à l'engagement du Premier ministre lors de son discours d'investiture en juin 1997, l'entreprise a vocation à rester dans le secteur public, compte tenu des engagements de l'Etat en matière de recapitalisation en 1995 et 1996. L'exemple de France Télécom, dont l'Etat contrôle plus de 60 % du capital, confirme que ce caractère public ne constitue pas un frein ni à l'appréciation de la société en Bourse, ni à son développement international. Vous l'avez souligné, monsieur le ministre, et cela est convenu.

Air France est par ailleurs une entreprise dynamique et rentable. La structure de son actionnariat s'est ouverte à de nouveaux investisseurs. Cette évolution est allée de pair avec un redressement financier de la société après des

ment, notamment axé sur la baisse des coûts de l'entreprise, on constate une nette progression d'Air France, qui a renoué avec les bénéficiaires.

Une comparaison portant sur deux périodes de neuf mois, avril-décembre 1998 et avril-décembre 1999, atteste ainsi d'une progression de 13 % du chiffre d'affaires, de 20 % de l'excédent brut d'exploitation – par rapport à un objectif de 15 %, ce qui doit être considéré comme une réussite totale – et de 80 % du résultat net. Par ailleurs, sur la base de 220 millions d'actions, une valorisation de l'ordre de 22 milliards de francs est à signaler.

La société Air France est donc aujourd'hui bien éloignée de l'entreprise créée le 16 juin 1948. L'évolution de son environnement et l'ouverture de son capital nécessitent de moderniser ses structures.

Le projet de loi qui vous est présenté aujourd'hui vise à réformer deux points.

En premier lieu, les relations entre l'Etat et Air France sont modifiées : la tutelle est allégée du fait de la suppression du régime de l'autorisation préalable pour les participations prises par la société. En outre, le projet de loi prend en compte les obligations de service public définies par l'Union européenne.

Notre commission s'est largement interrogée sur les conséquences du projet de loi au niveau de certaines liaisons nationales. Il apparaît clairement – et l'intervention de M. le ministre le confirme – que la loi mettra simplement en cohérence le code de l'aviation civile avec le droit communautaire.

Il convient de distinguer deux catégories de liaisons.

Tout d'abord, les liaisons au départ de Paris vers la Corse ou vers d'autres villes du continent. Celles-ci sont régies par l'article 4 du règlement CEE n° 24048 du 23 juillet 1992. Ce règlement, dans son onzième considérant, dispose « qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les obligations de service public nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales ».

Les obligations de service public peuvent être imposées sur deux types de liaisons intracommunautaires : les services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement, située sur le territoire de l'Etat imposant ces obligations ; les liaisons à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur le territoire de cet Etat.

Dans ces deux cas, ces liaisons doivent être considérées comme « vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport ». Surtout, les obligations de service public ne peuvent être imposées que dans la mesure nécessaire pour assurer sur ces liaisons « une prestation de service adéquate », répondant à des normes de continuité, de régularité, de capacité et de prix auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

L'Etat peut verser une compensation au transporteur aérien ainsi sélectionné, afin qu'il satisfasse aux normes précédemment citées et découlant des obligations de service public ; il est précisé que cette compensation doit tenir compte des dépenses et recettes engendrées par le service.

Autre catégorie de liaisons : les liaisons « bord à bord », type Marseille ou Nice vers la Corse. L'obligation de service public, au nom de la continuité territoriale, s'inscrit alors dans le cadre de l'article 87 alinéa 2 du traité de Rome qui prévoit la possibilité d'« aides à la personne » aux compagnies exploitant ces dessertes, qui jouissent par

Le projet de loi ne modifie aucunement la situation actuelle, et le principe des « compensations » envisagées dans la première hypothèse ou des « aides à la personne » envisagées dans la seconde n'est en aucun cas remis en cause.

En second lieu – c'est le second point de réforme –, le conseil d'administration voit sa composition modifiée. Il est élargi de dix-huit à vingt-et-un membres et la répartition des sièges entre catégories de membres, qui sera fixée par voie réglementaire, est également modifiée. Le conseil devrait compter un représentant de l'Etat supplémentaire, nommé par décret sur le rapport du ministre chargé du tourisme, deux représentants des actionnaires autres que l'Etat et les salariés, qui n'étaient pour l'instant pas représentés et un administrateur supplémentaire représentant les salariés ; il perdra une personne qualifiée. Ainsi, la composition finale du conseil d'administration devrait être la suivante : six représentants de l'Etat, six représentants des salariés, deux représentants des salariés actionnaires dont un représentant du personnel navigant technique, deux représentants des autres actionnaires et cinq personnalités qualifiées.

Les salariés actionnaires devraient être élus au sein de deux collèges réunissant respectivement le personnel navigant technique actionnaire et les autres salariés actionnaires afin d'assurer la représentation de chacune de ces deux catégories. En outre, la subordination de la représentation des salariés actionnaires à la détention d'une part minimale du capital de la société ne devrait pas constituer une contrainte trop lourde, puisque ce seuil devrait être fixé à 2 % et évoluer très progressivement de 1 % par an jusqu'en 2005.

Monsieur le ministre, lors des auditions des organisations syndicales représentatives d'Air France, nous avons pu constater le sérieux de cette représentation, l'intérêt que le personnel porte à son entreprise, sa profonde vocation à en assurer la réussite, son engagement moral et son engagement en tant qu'actionnaire.

Le renforcement du rôle du conseil d'administration ne sera pas neutre et modifiera probablement la stratégie commerciale d'Air France. Si le développement d'alliances avec d'autres compagnies aériennes est évidemment nécessaire, il convient d'examiner avec vigilance les conséquences du développement de la société en termes d'infrastructures aéroportuaires, notamment à Paris-Charles-de-Gaulle qui risque de parvenir rapidement à saturation. Il est enfin souhaitable que l'ensemble des salariés puisse participer activement au conseil d'administration, notamment les catégories autres que le personnel navigant technique qui y est déjà bien représenté. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Claude Gaillard.

M. Claude Gaillard. Monsieur le ministre, j'ai pris grand intérêt à la lecture de l'exposé des motifs de votre projet de loi, dans lequel vous rappelez la nécessité de permettre à Air France de se développer au travers de la recherche permanente de l'efficacité économique et sociale, et la nécessité de procéder à des adaptations sur le plan institutionnel, comme dans toute entreprise du secteur public qui évolue dans un système concurrentiel et doit pouvoir ouvrir son capital.

J'en déduis déjà que les entreprises publiques doivent avoir un capital. Et je regrette qu'un tel raisonnement

semaines, quand nous parlions d'une autre entreprise publique, à savoir EDF, alors même qu'il avait prévalu, avec le gouvernement précédent, pour France Télécom.

Il n'en reste pas moins que cet exposé des motifs représente une avancée culturelle, dont je tiens à me réjouir.

Permettez-moi de relever au passage le rappel que vous avez fait sur l'évolution des emplois : diminution de 1993 à 1997, puis augmentation en 1997. En 1993, la situation, nous le savons, n'était pas très bonne. Il y a eu entre-temps une forte dotation en capital. Et vous démontrez, au fond, par ce rappel, qu'une analyse et une pratique plus libérales que ne le laissent attendre vos discours ont eu un effet bénéfique et sur l'entreprise, et sur l'emploi. En tant que représentant du groupe UDF, je ne peux que m'en réjouir, puisque vous démontrez, mieux que nous peut-être, tout l'intérêt d'entrer dans cette démarche.

Quant à l'efficacité sociale, vous avez souligné, ainsi que le rapporteur, par quelle forte implication des salariés dans le devenir d'Air France s'était traduite la décision de les rendre actionnaires. Cela démontre la confiance qu'ils ont dans leur entreprise et l'intérêt qu'ils lui portent. Cela contribue aussi à la cohésion sociale interne face à une concurrence toujours vive et, là encore, on ne peut que s'en réjouir.

L'actionnariat salarié est une idée qui doit faire son chemin. Elle avait connu un début de réalisation à France Télécom – je pense à ce dossier parce que j'étais le rapporteur du projet. Déjà nous estimions que 10 % du capital devaient être affectés aux salariés et que cela faisait partie du compromis intelligent, de l'union nécessaire entre le capital et le travail.

De même, nous considérons – et France Télécom le démontre – que dès qu'une entreprise est dotée d'un capital, même si l'Etat reste majoritaire, elle a la capacité de passer des alliances. Vous avez beau le penser, jamais nous n'avons soutenu le contraire. Tout au plus avon-nous dit que c'est certainement plus facile quand la part laissée au privé est plus importante.

La participation des salariés au capital s'est faite en partie, dès avant 1997, aux dépens de leur pouvoir d'achat. Nous devons d'ailleurs remercier l'ensemble du personnel d'avoir accepté cet effort.

Je regrette à ce propos que les groupes qui vous soutiennent, monsieur le ministre, n'aient pas appuyé la proposition de loi de l'UDF, à laquelle s'étaient associés les groupes DL et RPR, sur la participation à la croissance pour tous. Nous souhaitions justement que les salariés puissent devenir plus facilement actionnaires et que les distributions de stock-options, que vous-même avez évoquées, monsieur le rapporteur, se fassent dans des conditions de parfaite transparence. Nous n'avons pas été suivis. Mais vous appliquez aujourd'hui ce qu'hier vous nous refusiez. Je note les petits pas que vous faites dans notre direction. Comment ne pas s'en réjouir ?

Je me félicite également de la suppression du régime d'autorisation préalable pour les prises de participation. La direction de l'entreprise aura ainsi les moyens d'une gestion plus simple et plus transparente, et la responsabilité des uns et des autres sera mieux établie.

Je note que, dans cette ouverture, bien que l'Etat démontre souvent qu'il n'est pas le meilleur actionnaire, la nouvelle composition du conseil d'administration peut apparaître déséquilibrée, même si je veux voir d'abord les

sentés, ce qui m'apparaît légitime. L'Etat reste encore très bien représenté avec six administrateurs, chiffre important.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est normal ! Et ce sont des gens très compétents.

M. André Capet, rapporteur. Vous ne voudriez pas que l'Etat soit majoritaire dans le capital et minoritaire au conseil !

M. Claude Gaillard. En revanche, je ne suis pas sûr que les nouvelles entreprises actionnaires, qui ont un rôle intéressant à jouer dans la définition de la stratégie d'Air France, soient suffisamment représentées. C'est un regret que j'émet.

J'insiste à mon tour sur la nécessité de maintenir le service public, notamment pendant la période où seront lancés des appels d'offres au niveau européen, de façon à assurer la cohérence entre les textes et à garantir une desserte convenable de l'ensemble de nos territoires, même si, pour certains d'entre eux, ce doit être au détriment de la compétitivité financière. Le coût d'une liaison aérienne de ville à une ville n'est pas fonction de la distance kilométrique, comme c'est le cas pour la SNCF, mais dépend de tout autres critères, ce qui peut exiger de faire jouer la solidarité des territoires.

Deux petites questions annexes avant de conclure.

Premièrement, vous limitez à 53 % la participation de l'Etat au capital. Comme elle est actuellement de 56 ou 57 %, une affectation particulière a-t-elle été prévue pour ces quelques pour cent qui seront vendus ?

Deuxième question, plus technique, on a constaté que la dérégulation s'était traduite par une multiplication des vols le matin et le soir, ce qui pose des problèmes d'encombrement considérables. En dehors de la saturation globale des deux aéroports Orly et Charles-de-Gaulle, quels dispositifs techniques comptez-vous mettre en place pour remédier à ce phénomène particulier de saturation ?

Au total, monsieur le ministre, je regrette que vous n'ayez pas été plus audacieux.

M. Jean-Pierre Blazy. Il fallait privatiser, sans doute !

M. Claude Gaillard. Vous avez pris la bonne route, mais vous auriez pu aller plus loin. Aujourd'hui, le constat s'impose, nous sommes dans un système de pleine concurrence et de compétition acharnée. Un peu plus de liberté aurait peut-être donné un peu plus d'atouts à Air France.

En signe d'encouragement, le groupe UDF optera pour une abstention constructive et positive...

M. André Capet, rapporteur. C'est juste un moyen-courrier ! (*Sourires.*)

M. Claude Gaillard. ... afin de saluer, monsieur le ministre, des évolutions qui vont dans le bon sens et la démonstration économique que je trouve dans ce texte, mais que je ne trouve pas dans vos discours. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de loi doit permettre, avec l'élargissement du conseil d'administration

ports de celle-ci avec l'Etat, de poser le cadre nouveau du développement de la compagnie nationale et de se conformer ainsi aux nombreuses mutations qu'a connues le transport aérien en Europe et dans le monde, évolutions qui ont conduit Air France à s'adapter fortement.

Dans un contexte mondial et européen de libéralisation du ciel et de déréglementation, l'ouverture du capital de la société a été décidée. Au terme des opérations d'ouverture du capital aux salariés comme aux actionnaires, la part de l'Etat actionnaire sera réduite à 53 % à l'horizon 2003. Air France restera cependant, conformément à l'engagement du Premier ministre, une entreprise publique, et il faut s'en féliciter.

La situation actuelle d'Air France démontre que le maintien dans le secteur public ne nuit en aucun cas à l'essor harmonieux d'une entreprise et, en l'occurrence, à sa fulgurante ascension, que ce soit en termes de valorisation boursière ou sur le plan du rayonnement international. En effet, la compagnie nationale s'est inscrite dans le mouvement d'alliances internationales qui est en train de reconfigurer l'espace aérien mondial autour d'un noyau constitué par une grande compagnie européenne et une grande compagnie américaine.

Air France s'adapte à cette nouvelle donne internationale qui conduira inmanquablement à la disparition de nombreuses compagnies. Une coalition s'orchestre autour d'Air France et de Delta Airlines, premier transporteur intérieur aux Etats-Unis. Elle comprend Aeromexico, compagnie mexicaine, et des projets d'alliance sont en cours, en particulier avec le Brésil et la Corée.

Ainsi, au grand dam des partisans des privatisations sauvages, Air France, entreprise du secteur public, s'affirme à nouveau comme l'une des grandes compagnies mondiales. On pourra cependant regretter quelques insuffisances auxquelles il conviendrait de remédier, en particulier l'absence d'alliance avec au moins un partenaire européen d'envergure. Cette situation paradoxale semble incompatible avec les ambitions que nous avons dans le domaine du transport aérien et avec la capacité de développement du trafic propre à la France, alors que les autres pays européens sont en état de saturation.

Sur le fond, la réforme du conseil d'administration, et notamment son élargissement aux salariés, est de nature à renforcer la culture d'entreprise de la compagnie nationale. Par ailleurs, la volonté de mettre chaque administrateur salarié et non salarié sur un pied d'égalité ainsi que la volonté de gestion transparente affichée par la direction d'Air France constituent des gages de réussite pour l'avenir. Avec France Télécom, Air France élabore peut-être le nouveau modèle des entreprises françaises du secteur public dans le contexte de la mondialisation et de la construction européenne.

Je voudrais cependant ouvrir une parenthèse pour évoquer un épisode douloureux de l'histoire récente d'Air France : la fusion-absorption d'UTA. A la suite de cette opération survenue en 1992, les 6 000 salariés concernés n'ont pu être indemnisés comme prévu statutairement. Alors que la direction du Trésor avait estimé l'indemnisation des anciens salariés d'UTA à 600 millions de francs, elle a été calculée, en 1993, non plus sur la valeur d'UTA, entreprise bénéficiaire et vendue plus de 7 milliards de francs, mais sur la valeur d'Air France, alors déficitaire. Non seulement, cette indemnisation a été sous-estimée, mais certains ayants droit ont été oubliés.

Monsieur le ministre, j'aurais pu être à vos côtés en 1994, quand vous saisissiez le Conseil constitutionnel, avec vos collègues socialistes et communistes, au sujet de

après mes nombreuses sollicitations et les demandes pressantes de personnels désabusés, il est indispensable que vous vous empariez enfin de ce dossier avec détermination, afin de parvenir à un règlement que je souhaiterais amiable avant que la Cour européenne des droits de l'homme ne soit saisie par une des associations des ex-salariés d'UTA qui m'en a informé récemment. Il est important que les séquelles du passé soient assumées et surmontées.

La modification de structure de l'actionariat d'Air France s'est accompagnée d'un redressement financier remarquable. Air France a renoué avec les bénéficiaires. La forte croissance du trafic aérien et la mise en place de la politique du *hub* – la croissance du trafic sur la plate-forme de Roissy, base du *hub* de la compagnie nationale, a été de 13 % en 1999 – ont sans doute contribué au retour de la prospérité.

Cependant, la poursuite d'un développement harmonieux de la compagnie ne pourra passer que par sa compréhension de l'exigence environnementale. Il lui faut prendre conscience que sa croissance est génératrice de nuisances, malgré les efforts réels entrepris pour remplacer les avions les plus bruyants. Le développement d'Air France est un élément important dans la perspective du développement de l'emploi et du rayonnement de la France, nous en sommes d'accord. Cependant, Air France, comme toute entreprise, inscrit son action dans un territoire qu'elle ne peut ignorer.

L'exigence environnementale est en train de s'amplifier aux abords des plate-formes aéroportuaires. Les riverains des aéroports français n'entendent plus exonérer de leurs responsabilités les compagnies aériennes qui, pendant trop d'années, ont fait fi des aspirations légitimes à une meilleure qualité de vie. Il semble indispensable qu'Air France devienne leader en matière environnementale et conduise sa politique de modernisation et d'expansion commerciale avec la volonté réelle de contribuer au développement durable des territoires concernés.

J'ai proposé qu'une taxe de 3 francs par passager et un franc par tonne de fret soit acquittée par les compagnies aériennes pour alimenter des fonds de compensation des nuisances sonores sur tous les grands aéroports français, afin que les collectivités riveraines puissent mettre en œuvre des politiques environnementales et de développement durable ambitieuses au service des populations. Cette question doit être étudiée et Air France devra s'impliquer. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que nous puissions continuer à progresser ensemble sur ce dossier.

Le développement d'Air France passe enfin par la possibilité qui lui sera offerte d'utiliser des infrastructures adaptées à la taille du marché mondial, mais aussi à l'exigence environnementale.

L'extension de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, très controversée, a répondu à la première de ces exigences. Afin de répondre à la seconde, monsieur le ministre, vous avez, il y a deux ans et demi, pris l'engagement, au nom du Gouvernement, de limiter l'extension du trafic sur cette plate-forme aéroportuaire à 55 millions de passagers.

Lorsque vous avez pris cet engagement, la barre désormais infranchissable des 55 millions de passagers devait être atteinte en 2015 et correspondre à 480 000 mouvements. Aujourd'hui, la croissance très vive du transport aérien et le succès de la politique du *hub* nous conduisent à penser que ce seuil de saturation sera atteint à brève échéance. En 1999, 43 millions de passagers, dont 28 millions de clients d'Air France, ont transité par Roissy et

Il est donc indispensable de prendre une décision quant à la réalisation d'un troisième aéroport international desservant le Grand Bassin parisien. Il s'agit là d'un enjeu national pour le maintien de la France au cœur du développement aéroportuaire européen et pour le maintien de sa tradition d'excellence en ce domaine, qui constitue une des marques de sa souveraineté. Il s'agit là d'un enjeu pour l'entreprise Air France. En outre, la nécessité de cet équipement est d'autant plus impérieuse que de nombreux pays européens sont confrontés à une situation de saturation. Je pense à l'Angleterre mais aussi à la Belgique, parmi tant d'autres. Par là même, le troisième aéroport constitue un véritable enjeu pour l'Europe.

Il représente aussi un enjeu en termes d'environnement, de développement durable du transport aérien et d'aménagement équilibré du territoire. Trop d'erreurs ont été commises lors de la construction de l'aéroport de Roissy. Aujourd'hui, les populations soumises aux nuisances générées par cette plate-forme sont extrêmement nombreuses ; on les évalue à 500 000 personnes. Le choix du site du troisième aéroport doit être déterminé en tenant compte des leçons du passé.

Enfin, le troisième aéroport est un enjeu en termes de sécurité. Les constatations alarmistes des instances internationales de l'aviation civile en matière de retard des vols se multiplient. En outre, le conseil des ministres européens des transports s'est interrogé sur les limites à fixer à la croissance du trafic aérien à cause de son impact sur l'environnement, en particulier au voisinage immédiat des aéroports, et commence à envisager de gérer la pénurie d'espace aérien.

En France, malgré les concessions des autorités militaires en matière de libération de l'espace aérien, aucune amélioration notable n'a pu encore être enregistrée. Ce constat nous conduit à nous interroger sur la saturation du ciel autour des aéroports parisiens et sur la nécessité d'exiger une sécurité maximale du transport aérien. A cet égard, monsieur le ministre, il faut réfléchir à la coopération indispensable qu'il convient de développer, à l'instar d'autres pays européens, entre le contrôle civil et le contrôle militaire.

Toutes ces constatations montrent combien il est nécessaire de mettre en place une politique des transports aériens plus performante en Europe, de constituer un ciel européen unique, de doter Eurocontrol de pouvoirs réels et, bien évidemment, de construire le troisième aéroport en région parisienne.

Monsieur le ministre, le 30 juin 1999, vous vous êtes engagé ici même à prendre une décision avant le 31 décembre 1999. Force est de constater qu'aujourd'hui rien n'a encore été décidé.

Lors des nombreuses consultations que j'ai effectuées et au regard des projets annoncés – construction de trois nouveaux terminaux par Air France, liaisons pharaoniques entre Roissy et Paris à l'horizon 2007 – j'ai pu constater que trop d'acteurs du transport aérien n'ont pas pris conscience que le seuil de 55 millions de passagers était une limite infranchissable ; trop d'acteurs du transport aérien espèrent, à l'aune du scénario qui a vu la mise en place du leurre de Beauvilliers afin de rassurer les riverains de Roissy, que le troisième aéroport ne verra pas le jour ; trop d'acteurs du transport aérien pensent aujourd'hui que les échéances électorales permettront de passer outre à l'engagement du Gouvernement.

Monsieur le ministre, vous avez su tenir des engagements, et nous vous en savons gré. Il vous appartient

que ce gouvernement ne tiendra pas ses promesses s'agissant du troisième aéroport. Cet équipement sera, j'en suis certain, une chance exceptionnelle pour Air France de s'affirmer comme une compagnie de premier rang au niveau mondial, une chance exceptionnelle pour la France d'accroître son rayonnement international.

Ce projet de loi confirme une politique française ambitieuse et volontaire qui entend affirmer la nécessité d'un développement durable du transport aérien, tout en donnant à Air France les moyens de ses ambitions. Ce texte qui fera, je l'espère, l'objet d'un consensus dans notre assemblée, permettra à la compagnie nationale de poursuivre son redressement et de s'affirmer au niveau européen et mondial.

Par ailleurs, la participation renforcée des salariés au conseil d'administration garantira un développement concerté de l'entreprise.

Ce projet de loi, qui a pour objectif de mettre en conformité le droit avec la réalité, permettra de concrétiser l'allégement de la tutelle étatique et de se conformer au droit communautaire sans toutefois remettre en cause le nécessaire service public.

Je suis d'accord avec notre rapporteur qui a insisté sur la nécessité de suivre l'impact économique et les conséquences de ces dispositions s'agissant de la situation des salariés d'Air France et de la situation financière de la société à l'aune de sa politique commerciale, mais aussi de sa stratégie de développement sur le territoire français et de son impact sur l'environnement.

Monsieur le ministre, le groupe socialiste votera ce projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Mesdames, messieurs, le groupe Démocratie libérale et Indépendants, que je représente ce soir, ne peut que se féliciter de la libéralisation du transport aérien, dont ce projet de loi constitue d'ailleurs une étape appréciable. A cet égard, je rappellerai, monsieur le ministre, que notre soutien ne vous a jamais manqué pour assurer le développement du transport aérien français. Les diverses mesures, principalement européennes, qui nous contraignent à cette libéralisation, nous permettent en fait de nous adapter au monde qui s'ouvre, qui bouge, qui va bientôt entrer dans le XXI^e siècle.

Il serait désormais impossible d'établir une réglementation française sans tenir compte des dispositions régissant le trafic intracommunautaire. Je les rappellerai pour mémoire, sans entrer dans le détail puisque notre rapporteur les a très bien exposées dans son rapport, très clair et qui présente bien la situation d'Air France aujourd'hui.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Absolument !

M. Gilbert Gantier. Celle-ci est en grand progrès ce dont nous ne pouvons que nous réjouir tout en félicitant la compagnie et notamment sa direction et son personnel.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et le ministre ! *(Sourires.)*

M. Gilbert Gantier. Les diverses dispositions communautaires auxquelles je fais allusion concernent notamment le bruit, d'après des directives de 1979 et 1989 relatives à la limitation des émissions sonores de certains avions ; les tarifs, d'après un règlement de 1992 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens ; l'accès

l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ; les règles techniques, d'après un règlement de 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ; et, enfin, les licences des transporteurs aériens, l'assistance à escale et le personnel navigant. Voilà le cadre.

La situation d'Air France, aujourd'hui, peut donc paraître satisfaisante – chacun ce soir l'a souligné – même si je continue, pour ma part, de déplorer son statut particulier. En effet, l'entreprise est privatisée à 44 % et j'aurais préféré qu'elle le fût à 100 %. L'actionnariat salarié représente toutefois 71 % des salariés, ce que l'on peut considérer comme un bon début. Il existe également des projets d'épargne salariale, dont on espère qu'ils seront plus prometteurs que les esquisses de projets gouvernementaux que l'on peut lire dans les journaux.

J'en viens maintenant aux dispositions introduites par le présent texte. Je ne peux que me réjouir de l'allègement de la tutelle des deux ministres pour les opérations de prises de participation d'Air France. C'est nécessaire pour le développement de la compagnie dans un monde concurrentiel. Le chemin vers la normalité se dessine peu à peu.

M. Jean-Pierre Blazy. Qu'est-ce que la normalité ?

M. Gilbert Gantier. L'entreprise pourra ainsi développer les indispensables partenariats internationaux qui lui font encore défaut et qui la situent toujours en retrait par rapport à ses concurrentes allemandes et britanniques notamment.

Je m'attarderai un instant sur la modification de la composition du conseil d'administration qui nous est proposée. Aux termes de ce projet, sa répartition est modifiée et il passe de dix-huit à vingt et un membres. Ainsi, l'Etat nommera désormais non plus cinq mais six représentants, la sixième nomination se faisant sur proposition du ministre chargé du tourisme. Il est quelque peu paradoxal, alors que l'Etat allège sa tutelle sur la compagnie, de voir qu'au contraire il la renforce sur le conseil d'administration.

Parallèlement, le nombre des personnes qualifiées passe de six à cinq. Elles étaient pourtant choisies en raison, soit de leurs compétences techniques ou scientifiques, soit de leur connaissance du transport aérien, soit de leur qualité de représentant des usagers.

En revanche, les représentants des actionnaires autres que l'Etat et les salariés font leur apparition, au nombre de deux, au conseil d'administration, ce qui me semble non seulement une bonne chose, mais également tout à fait normal. Dans quelle entreprise un actionnaire ne serait-il pas représenté au conseil d'administration ?

Par ailleurs, les salariés actionnaires voient leurs représentants passer de un à deux. Cela semble la moindre des choses puisqu'ils détiennent tout de même 13 à 14 % du capital de l'entreprise.

Enfin, le nombre des représentants des autres salariés d'Air France reste stable avec six représentants au conseil d'administration.

Une fois exposés les termes de cette modification, je souhaiterais que l'on compare, comme dans toute entreprise, cette répartition de l'actionnariat au sein du conseil d'administration avec les parts de capital effectivement détenues par chaque groupe. Que constate-t-on alors ? Que 44 % du capital d'Air France est représenté au conseil d'administration par quatre représentants sur vingt

que les salariés ne disposent que de deux représentants, soit moins de 10 % des représentants, alors qu'ils détiennent plus d'un tiers du capital.

On peut donc légitimement se poser la question des critères de répartition des postes au sein du conseil d'administration. Il semble bien qu'il y ait encore trop de représentants de l'Etat et pas assez de représentants des actionnaires. Dans des conditions, comment voulez-vous rendre Air France attractive pour des opérations de coopération avec des entreprises étrangères qui, elles, ne souffrent pas du carcan de l'Etat ?

M. Jean-Pierre Blazy. Mais non ! Idéologie !

M. Gilbert Gantier. Cette situation me semble préoccupante pour l'avenir de la compagnie dans un monde de plus en plus concurrentiel.

Pour terminer, je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention sur l'amendement déposé par mon collègue Paul Patriarche et portant sur la continuité territoriale – M. le rapporteur l'a d'ores et déjà évoqué, et je l'en remercie. Cet amendement soulève la question des conséquences éventuelles de la suppression de toute référence à des subventions sur les liaisons aériennes entre la Corse et le continent.

M. André Capet, rapporteur. Mais non !

M. Gilbert Gantier. Mais j'ai cru comprendre, en écoutant notre rapporteur, qu'il n'y avait pas de problème.

M. André Capet, rapporteur. En effet !

M. Gilbert Gantier. J'espère, monsieur le ministre, que vous allez, vous aussi, nous rassurer.

M. André Capet, rapporteur. Bien sûr !

M. Gilbert Gantier. La collectivité territoriale de Corse, dans le cadre de son statut de 1991 et de l'enveloppe budgétaire de continuité territoriale, est tenue, tous les trois ans, de lancer un appel d'offres pour désigner les compagnies aériennes appelées à assurer la continuité territoriale entre la Corse et le continent.

Dans le cadre de la convention de partenariat en cours, Air France assure les vols entre la Corse et Paris et perçoit en contrepartie une subvention de continuité territoriale. La crainte exprimée à travers cet amendement porte sur pérennisation de cette subvention dans la perspective du prochain appel d'offres, car, sans cette subvention, Air France, sans doute, ne soumissionnerait pas.

Il convient de rappeler qu'Air France a conclu un partenariat avec la compagnie Corse Méditerranée, qui soustraite quelques lignes. Ce partenariat permet le maintien de 200 emplois, qui correspondent aux personnels au sol basés sur l'ensemble des aéroports situés en Corse. Et ces personnels sont rémunérés par Air France.

Si, demain, Air France ne pouvait plus soumissionner, car ne bénéficiant plus de la subvention de continuité territoriale du fait de l'article 1^{er} de ce projet de loi, les conséquences pour la compagnie Corse Méditerranée seraient dramatiques.

Interrogé sur cette question, l'office des transports de la Corse souligne que, parallèlement, l'article 2 de ce projet de loi prévoit, s'agissant des obligations qui sont imposées dans l'intérêt général, de prendre en compte le cas spécifique des obligations de service public définies par l'article 4 du règlement CEE n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires. L'office des transports de la Corse conclut que ce projet de loi adapte le code de l'aviation civile à la réglementation communautaire à laquelle se conforme l'utilisation de

M. André Capet, *rapporteur*. Tout à fait !

M. Gilbert Gantier. Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous nous confirmiez que le présent texte ne remet pas en cause l'utilisation de l'enveloppe de continuité territoriale.

Pour conclure, je dirai que vous continuez à aller dans la bonne direction en la matière – nous vous avons d'ailleurs toujours soutenu –...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ne me soutenez tout de même pas trop ! (*Sourires.*)

M. Gilbert Gantier. ... s'agissant de la gestion d'Air France : privatisation partielle, actionnariat salarié, peut-être bientôt fonds de pension.

M. Jean-Pierre Blazy. Ce n'est pas à l'ordre du jour !

M. Gilbert Gantier. A quand la privatisation totale d'Air France ?

M. André Capet, *rapporteur*. Ce n'est pas pour demain !

M. Gilbert Gantier. A quand le retrait de l'Etat de son conseil d'administration ? Vous comprendrez donc que nous ne nous réjouissons pas totalement. C'est la raison pour laquelle notre groupe s'abstiendra sur ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le président. La parole est à M. François Asensi.

M. François Asensi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en moins de vingt ans, les règles du jeu du transport aérien mondial ont été complètement bouleversées sous la pression du libéralisme économique. Elles ont eu des répercussions à la fois sur la situation sociale des personnels au sol et navigant et sur la situation financière des compagnies aériennes.

Sur le vieux continent, la libéralisation échevelée du ciel communautaire est maintenant achevée depuis le 1^{er} avril 1997. Désormais, les compagnies aériennes évoluent dans un espace aérien européen de libre concurrence, loin de toute tutelle étatique.

C'est dans ce contexte de mutation de l'environnement et de marche forcée vers la déréglementation que la société Air France, après des années de pertes abyssales, a dû rechercher le chemin de la croissance, engager des réformes et adapter sa structure juridique.

Les pouvoirs publics ont largement œuvré pour permettre le redressement du pavillon national et créer les conditions de son développement sur les cinq continents. La recapitalisation à hauteur de 20 milliards de francs, le lancement de la construction de deux nouvelles pistes sur le site aéroportuaire Charles-de-Gaulle et la conclusion d'un accord bilatéral de trafic aérien avec les Etats-Unis sont des actes forts à mettre au crédit de l'intervention publique pour assurer la survie d'Air France.

De même, l'ouverture partielle du capital aux salariés et à des actionnaires autres que l'Etat, décidée à l'initiative du Gouvernement, lui a permis de se doter de moyens financiers indispensables à son développement. Ces opérations d'ouverture du capital et d'échange « salaires contre actions » ont modifié la structure de l'actionnariat d'Air France. Actionnaire majoritaire, l'Etat entend conserver jusqu'à 53 % du capital de l'entreprise dont le maintien dans le secteur public a été garanti par le Premier ministre lors de sa déclaration de politique

Aujourd'hui, Air France, qui occupe le troisième rang mondial en termes de trafic passagers et le quatrième pour le fret, a achevé son redressement financier et dégagé, depuis l'exercice 1996-1997, un résultat net positif. Son endettement est tombé de 14,4 milliards de francs à 9,8 milliards cette année. Et, monsieur Gantier, c'est la seule compagnie européenne non privatisée à 100 % à connaître une croissance à deux chiffres de son trafic et de ses recettes, ce qui est le signe d'une vitalité enfin retrouvée.

L'évolution de son environnement et de la structure de son actionnariat salarié exige aujourd'hui des adaptations institutionnelles. Tel est l'objet du projet de loi que vous nous présentez aujourd'hui, monsieur le ministre.

Trois articles modifient le code de l'aviation civile relatif à Air France. L'article 1^{er} vise à permettre une mise en conformité avec les réglementations européennes et une adaptation des relations entre l'actionnaire principal, l'Etat, et la société. Avec la libéralisation du ciel, les compagnies aériennes sont soumises à des règles de droit communautaire qui suspendent toutes les marges de manœuvre des Etats. Toutes les règles qui concernent les conditions d'exploitation de transport aérien par Air France, le régime des subventions, les procédures d'autorisation préalable de prise de participation sont définitivement supprimées dans cet univers concurrentiel.

Dans le même état d'esprit, l'article 2 supprime toutes les dispositions relatives à la contrainte d'équilibre financier et prend en compte les obligations de service public pour assurer les services de transport aérien.

Ces deux premiers articles du projet de loi consacrent l'allègement de la tutelle administrative et n'appellent pas d'observations particulières. Les députés communistes et apparentés prennent acte de ces évolutions juridiques.

Enfin, l'article 3 porte sur l'élargissement du conseil d'administration. Celui-ci passe de dix-huit à vingt et un membres pour tenir compte de l'entrée de nouveaux actionnaires privés et du renforcement de l'actionnariat salarié.

Or cet allègement de la tutelle étatique par un transfert du pouvoir de contrôle vers le conseil d'administration n'est pas sans susciter quelques réserves notamment à propos de la représentation des salariés et du poids accordé aux personnels navigants techniques dans la nouvelle organisation du « gouvernement d'entreprise ».

En effet, la répartition des sièges entre les membres du conseil d'administration et les modalités de nomination ou de révocation n'apparaissent pas clairement dans la rédaction de l'article 3.

Si la composition du conseil d'administration tient compte de la nouvelle structure de l'actionnariat, elle doit également faire apparaître la représentation des salariés, qu'ils soient actionnaires ou pas. Faute de suivi on risque d'assister à l'apparition de nouvelles tensions entre les différentes catégories de personnel dont les effets seraient nuisibles à la cohésion sociale et à l'équilibre général de l'entreprise.

Le fonctionnement harmonieux du conseil d'administration et du « gouvernement d'entreprise », véritable innovation que nous devons au président d'Air France, a permis de lever l'opacité qui a toujours entouré la stratégie et les prises de décision de cette entreprise.

Dans cette perspective, le renforcement du rôle du conseil d'administration ne sera pas sans conséquence sur

notamment des perspectives du *hub* sur le site de Charles-de-Gaulle dont l'extension suscite l'inquiétude des élus et des communes riveraines de l'aéroport.

Pour séduire la communauté financière et attirer les détenteurs de fonds de pension, Air France fait actuellement valoir ses capacités de développement à Roissy-Charles-de-Gaulle. Certes, c'est de bonne stratégie. Toutefois, je voudrais faire observer que l'appel aux fonds de pension est une vision à court terme qui peut contredire la stratégie de développement d'Air France.

Après avoir lu dans la presse la déclaration d'Air France à propos de la création de nouvelles structures aéroportuaires sur son *hub* de Charles-de-Gaulle, je veux exprimer mes plus vives réserves sur ce projet dans la mesure où cette extension va entraîner un développement du trafic supérieur aux engagements pris en 1997 vis-à-vis des communes riveraines : une capacité maximale de développement de ce site aéroportuaire à hauteur de cinquante cinq millions de passagers avec la condition d'une « énergie globale de bruit plafonnée à la valeur atteinte en 1997 ».

Tout dépassement de ce seuil fixé comme une limite infranchissable me paraît inacceptable pour deux raisons.

M. Jean-Pierre Blazy. Très bien !

M. François Asensi. La première tient à vos engagements et la seconde aux nuisances sonores dont l'accroissement serait intolérable pour les habitants.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est vrai !

M. François Asensi. Maire de Tremblay-en-France, sur territoire de laquelle se trouve une partie de l'aéroport, je me fais ce soir l'interprète des populations riveraines pour vous dire que les engagements de 1997 doivent être tenus. Je le dis sans démagogie aucune, ayant été le seul élu, toutes tendances confondues, du site aéroportuaire à être favorable à l'agrandissement de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est tout à votre honneur !

M. François Asensi. Si ce projet de loi confirme l'allègement de la tutelle administrative et étatique dans le domaine du transport aérien, il laisse à la puissance publique des prérogatives d'intervention et de décision dans le domaine des infrastructures aéroportuaires notamment pour accélérer l'instruction du dossier du troisième aéroport et faire respecter l'ensemble de vos engagements.

Monsieur le ministre, j'attends avec intérêt la réponse à la question écrite que je vous ai posée sur ce sujet au mois de février. Je pense que vous y répondrez prochainement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous me l'avez adressée il y a trois semaines à peine !

M. Jean-Pierre Blazy. Peut-être que M. le ministre y répondra ce soir !

M. François Asensi. Peut-être, mais en tout état de cause, j'attends cette réponse avec intérêt.

Le groupe communiste et apparentés votera ce texte tout en souhaitant un suivi de sa mise en œuvre par la représentation nationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix.

M. Alain Marleix. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de loi vise deux

textes applicables à Air France en adaptant notre législation au droit communautaire, dans un domaine marqué par une libéralisation accélérée du transport aérien en Europe et dans le monde.

D'autre part, réformer la composition du conseil d'administration d'Air France afin de tenir compte de l'ouverture partielle du capital par l'Etat.

Certes, comme l'a dit M. le rapporteur : « on ne peut pas mesurer l'importance que le Gouvernement donne à la société Air France au nombre de pages du projet de loi. » Son rapport est, au demeurant, très clair et très complet, je tiens à le souligner.

Toutefois, il y a un réel décalage entre la modestie de ce projet et l'enjeu crucial, presque vital, qu'il constitue pour le devenir d'Air France face aux défis de la compétition et de la concurrence internationales.

Au terme d'une libéralisation massive du transport aérien européen depuis 1987, sans doute trop hâtive,...

M. Jean-Pierre Blazy. Ça, c'est vrai !

M. Alain Marleix. ... la société Air France est-elle aujourd'hui armée pour répondre à ces défis majeurs ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui.

M. Alain Marleix. Autrement dit, sa structure juridique et financière, marquée par la tutelle de l'Etat lui permettra-t-elle de faire front premièrement, à la stratégie des grandes alliances mondiales, et deuxièmement, à la libéralisation quelque peu effrénée du transport aérien européen et mondial ?

En dépit des efforts remarquables de la direction d'Air France et du personnel, nous pensons que la réponse est négative.

M. Jean-Pierre Blazy. Les résultats sont là !

M. André Capet, rapporteur. Les chiffres disent l'inverse !

M. Alain Marleix. Les adaptations proposées dans ce projet de loi nous paraissent trop timorées et très en retrait par rapport aux contraintes d'un secteur économique très concurrentiel. Ce sont des demi-mesures qui ne constituent en rien une politique pour Air France et encore moins une stratégie d'avenir.

M. André Capet, rapporteur. Il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre !

M. Alain Marleix. Certes, s'agissant de la tutelle de l'Etat, l'article 1^{er} du projet supprime la référence à une intervention ministérielle concernant la fixation des conditions de l'exploitation du transport aérien en France. Il s'agit là d'un allègement, encore très insuffisant, de la tutelle de l'Etat, la société ayant besoin de conforter son autonomie de gestion.

Certes, le même article supprime aussi dans le 2^e alinéa le principe des subventions allouées à Air France pour les lignes exploitées en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien. C'est bien la moindre des choses.

Certes, le même article supprime la procédure d'autorisation préalable, et c'est bien !

Mais ce sont là des évolutions imposées par le droit communautaire et relevant davantage de l'homéopathie que de la médecine de choc dont aurait besoin, malgré ses excellents résultats, la compagnie, pour pérenniser son avenir. Ce sont en fait les figures imposées par Bruxelles, et rien de plus. Suffiront-elles à rassurer des partenaires internationaux potentiels dont Air France a cruellement

M. Jean-Pierre Blazy. Ils ne sont pas inquiets.

M. Alain Marleix. Certainement pas ! On ne peut donc qu'être frappé par le contraste entre l'enjeu crucial auquel Air France est confronté et la timidité de la mise en œuvre des nouvelles règles imposées par l'Europe et la concurrence mondiale.

Je crains que la politique de privatisation à géométrie variable du Gouvernement ne s'avère, à terme, préjudiciable pour la compagnie. Avec le maintien de son statut public, Air France court le risque de devenir très vite une exception, un anachronisme dans le ciel occidental et même mondial.

M. André Capet, rapporteur. Mais regardez les chiffres !

M. Alain Marleix. Ayons l'indulgence de ne pas rappeler quelles sont aujourd'hui les rares compagnies internationales ayant un statut comparable.

M. André Capet, rapporteur. Air France est la troisième compagnie mondiale. Qu'est-ce que vous racontez ?

M. Alain Marleix. On taira leurs noms, mais elles ne brillent ni par leur éclat, ni par leur modernisme, ni par leur fiabilité.

Le grand succès de l'action d'Air France auprès des Français fait aujourd'hui regretter que le Gouvernement ait refusé et refuse toujours une privatisation totale. Qu'on le veuille ou non, celle-ci est dans la logique des choses et semble à court terme irrémédiable.

M. Jean-Pierre Blazy. Mais non.

M. Alain Marleix. Les obligations de service public ne justifient même plus le maintien du statut actuel : les liaisons dites de service public – vers les Antilles ou la Réunion – n'étant pas, vous le savez bien, les moins rentables désormais. Il est donc regrettable que le Gouvernement, pour des raisons avant tout idéologiques liées à la majorité plurielle, n'ait pas privatisé. C'est, je le crains, au détriment de l'intérêt profond de l'entreprise, des salariés et des Français. L'action Air France sur le marché mensuel n'a d'ailleurs toujours pas « décollé ». « Nous sommes la seule compagnie du monde qui annonce de brillants résultats et dont l'action ne monte pas ! » Tels sont les propos tenus récemment par un petit actionnaire. A l'évidence, Air France n'a pas l'action qu'elle mérite.

M. Gilbert Gantier. C'est vrai.

M. Alain Marleix. Sa stagnation témoigne du fait que les Français n'ont pas réellement confiance et que l'absence d'une véritable ligne directrice sur le devenir du secteur public concurrentiel est un préjudice certain.

Qu'on ne s'y trompe pas : le RPR n'a jamais été partisan d'un libéralisme débridé.

M. André Capet, rapporteur. C'est nouveau.

M. Alain Marleix. Mais autant pour la SNCF, le maintien du monopole et du caractère public de la société clairement réaffirmé dans la réforme Juppé-Pons de février 1997, lui semblait fondé, autant pour le secteur aérien, une telle approche paraît anachronique et dangereuse.

Pourtant, Air France a des atouts considérables.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est bien de le reconnaître.

M. Alain Marleix. Ses résultats financiers et sa gestion ; la réduction de la dette – nous n'y sommes pas totalement étrangers avec la recapitalisation de 1995 ; la maîtrise de ses coûts d'exploitation – cela n'a pas été souligné

complète de sa gestion commerciale ; la modernité de l'entretien de sa flotte ; le coefficient moyen de remplissage extrêmement satisfaisant – 76 % ; enfin et surtout, le *hub* de Roissy-Charles-de-Gaulle, atout majeur dont la compagnie dispose face aux grands concurrents européens basés à Londres, Francfort ou Milan.

Il faut rendre hommage à la décision courageuse que vous avez prise, monsieur le ministre, en ouvrant une nouvelle piste à Roissy-Charles-de-Gaulle,...

M. Gilbert Gantier. C'est vrai.

M. Alain Marleix. ... décision qui ira dans le sens de l'intérêt national et dans celui des compagnies françaises. Le mérite vous en revient personnellement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je le reconnais. (*Sourires.*)

M. Alain Marleix. Je tenais à le souligner, d'autant que vous avez donné aux riverains des garanties qui étaient indispensables.

Mais Air France souffre aussi de handicaps structurels des services publics à la française : grèves à répétition, tout le monde en convient, suradministration générale, lourdeurs de gestion ; difficultés à communiquer, et surtout changements trop fréquents de président, et donc de stratégies.

Quelle compagnie internationale de l'envergure d'Air France a pu s'offrir cinq présidents – donc cinq changements de stratégie – en dix ans ?

C'est d'autant plus regrettable qu'Air France dispose d'un personnel de qualité et d'une technicité exceptionnelle. N'oublions pas que les salariés actionnaires détiennent aujourd'hui 11,4 % du capital social d'Air France, qu'ils se sont bien investis dans la première phase de la privatisation, ce qui rend nécessaire la modification du conseil d'administration.

Le projet de loi reste cependant elliptique quant à la répartition des sièges et quant aux modalités de leur nomination et de leur révocation. Nous souhaitons bien entendu qu'une place importante soit faite aux représentants des personnels actionnaires, et qu'une véritable politique de participation à partir de l'actionnariat salarié soit développée dans l'entreprise.

Permettez-moi, monsieur le ministre, d'ouvrir une parenthèse pour évoquer la situation des ex-salariés d'UTA à la suite de l'injuste spoliation qu'ils ont subie lors du ténébreux processus de fusion avec Air France.

Les 6 000 ex-salariés d'UTA veulent porter l'affaire devant la Cour européenne. N'est-il pas regrettable d'avoir recours à cet arbitrage pour une affaire qui – nous semble-t-il – pourrait être réglée en France par la négociation ?

Les ex-salariés d'UTA demandent, monsieur le ministre, à être reçus. Il me paraîtrait naturel que vos services les entendent. Ce vœu a été exprimé sur tous les bancs de cette assemblée.

M. Jean-Pierre Blazy. Voilà un point d'accord entre nous !

M. Alain Marleix. Le risque majeur qui pèse sur l'avenir de la compagnie Air France nous paraît être son isolement et son encercllement. Dans un système d'ententes internationales gigantesques entre les grandes compagnies mondiales, Air France ne risque-t-elle pas de se marginaliser ?

« Wings », créée en 1993 et formée autour de KLM et de Northwest Airlines, réunit aujourd'hui Continental Air-

1998 autour de British Airways et American Airlines, compte aujourd'hui sept compagnies internationales et non des moindres, soit 1 600 appareils et 6 000 vols quotidiens.

« Star Alliance » : en avril 1997, Lufthansa, Air Canada, United Airlines, SAS, Thai International se sont alliées pour constituer le premier réseau mondial, soit 578 destinations dans 106 pays.

Puis en 1999, Ansett Australia, Air New Zealand, Austrian Airlines, All Nippon Airways rejoignent « Star Alliance ». Actuellement cette alliance formidable et redoutable est composée de neuf compagnies internationales, représentant près de 1 700 appareils et plus de 8 250 vols par jour. Et demain, ce sont Singapore Airlines et British Midlands qui doivent rejoindre l'Alliance.

Ainsi, la position d'Air France nous paraît affaiblie et fragilisée. Oui, la compagnie a un allié de taille respectable – Delta – une des « majors » américaines ; oui, elle peut compter sur un réseau non négligeable de compagnies satellites en partage de codes ; oui, elle a noué un accord avec Aeromexico, mais l'absence d'alliés importants au sein de l'Europe et en Asie, après les refus presque vexatoires d'Iberia, d'Alitalia, et de KLM et la non-appartenance à l'une des grandes alliances mondiales fragilisent la situation de la compagnie.

Des accords avec Delta et Aeromexico, compagnies si respectables soient-elles, ne peuvent tenir lieu de stratégie à long terme.

Où alors il faut trouver très vite d'autres grands partenaires, notamment européens et asiatiques. Or il est à craindre que les atermoiements et la timidité du Gouvernement sur ce dossier...

Plusieurs députés du groupe socialiste. Ce n'est pas sérieux !

M. Alain Marleix. ... dans un secteur où la concurrence internationale est chaque jour plus acharnée (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*)...

M. Jean-Pierre Blazy. Ce n'est pas la privatisation qui garantira les alliances !

M. Alain Marleix. ... fassent peser des menaces sur Air France, ou du moins assombrissent son horizon au moment où le transport aérien mondial connaît un essor très prometteur.

M. André Capet, rapporteur. Vous ne savez pas ce que vous voulez : renforcer la tutelle de l'Etat ou promouvoir le libéralisme ?

M. Alain Marleix. Dans ces conditions, le groupe RPR s'abstiendra, tout en formant pour Air France des vœux de plein succès. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*.)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, je demande une suspension de séance d'une dizaine de minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt-deux heures quarante-cinq,*

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre de l'équipement des transports et du logement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, je tiens à répondre le plus précisément possible à toutes les questions qui ont été posées.

Je veux auparavant vous remercier de vos interventions qui ont témoigné de l'intérêt que vous accordez à ce projet de loi. Il ne porte certes qu'un nombre quantitativement limité de mesures, mais son importance est réelle tant pour la compagnie que pour son personnel.

Permettez-moi également de remercier M. Capet, votre rapporteur, pour son excellent travail. (*Très bien ! sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*) Je partage notamment le souhait qu'il a exprimé de voir les pilotes et tous les salariés étroitement associés aux nouvelles méthodes de gouvernement d'entreprise, selon l'expression qu'il a utilisée. M. Asensi et d'autres orateurs sont aussi intervenus sur ce sujet. D'ailleurs les représentants de l'Etat au sein du conseil d'administration ont veillé à ce qu'il en soit ainsi, particulièrement en ce qui concerne le comité stratégique qui vient d'être créé.

J'ai relevé que vous aviez tous reconnu la bonne santé de la compagnie nationale qui se développe plus vite que ses concurrentes européennes. M. Asensi a même souligné qu'Air France était la seule compagnie européenne à avoir une croissance à deux chiffres, qu'il s'agisse de son trafic ou de ses recettes.

Peut-être certaines étaient-elles cachées ou insoupçonnées, mais je n'ai pas entendu de critique majeure à l'encontre du projet de loi dans les propos des différents orateurs, de la majorité comme de l'opposition. Cela semble indiquer qu'il s'agit d'un bon texte qui va dans la bonne direction.

M. Alain Cacheux. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne peux que m'en réjouir.

M. Capet a souligné qu'il s'agissait d'une entreprise exemplaire, y compris au plan social. J'ai déjà évoqué les créations d'emplois. Cela étant, son statut d'entreprise publique fait l'objet d'un débat. M. Marleix a particulièrement regretté qu'Air France ne soit pas privatisée.

M. Capet a mis en avant qu'Air France est devenue une entreprise dynamique et rentable et a bien précisé que le projet de loi ne modifiait en rien les obligations de service public de cette compagnie et le principe des subventions. Je vous le confirme.

Il y a, on peut tous le constater, une certaine amélioration des relations sociales. Peut-être tout le monde ne l'a-t-il pas su, mais plusieurs préavis de grève déposés par les syndicats des personnels navigants ont été annulés, l'amélioration du climat social ayant permis d'aboutir à des accords.

Certains craignent que la représentation des pilotes ne soit trop importante par rapport à celles des autres salariés, mais cela s'explique – et je répons là à M. Asensi – par le fait qu'ils se placent au premier rang des salariés actionnaires avec plus de 6 % du capital.

M. André Capet, rapporteur. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je considère pour ma part que le projet de loi préserve un équilibre entre les personnels navigants, les

M. Gantier craint un renforcement de la représentation de l'Etat.

Le projet de loi précise les choses. Le nombre des représentants de l'Etat passera de 5 à 6, alors que, aux termes mêmes de l'article 3, le nombre d'administrateurs passera de 18 à 21,...

M. André Capet, rapporteur. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... ce qui fait qu'en termes relatifs, vous le reconnaissez, la part stricte de l'Etat restera quasiment identique : autour de 28 %. Je rappelle que la part de l'Etat dans le capital de la compagnie est aujourd'hui de l'ordre de 57 % : 28 % représente donc à peine la moitié de ce à quoi une stricte représentation proportionnelle – y compris si l'on suivait la logique qui prévaut dans le privé – aurait pu conduire.

En réalité, monsieur Gantier, à part sans doute les salariés actionnaires qui, avec près de 10 % des administrateurs, détiennent 11 % des actions, c'est l'ensemble des catégories d'actionnaires qui sont, d'une certaine manière, légèrement sous-représentées.

Cela tient au fait que nous avons voulu rester fidèle, dans toute la mesure du possible, à l'esprit de la loi de 1983 relative à la démocratisation du secteur public qui prévoit que les conseils d'administration des entreprises de ce secteur sont organisés autour de trois grandes catégories : les représentants de l'Etat – au nombre de six dans le cas présent –, les représentants des salariés siégeant en tant que tels – au nombre également de six –, des personnalités choisies en raison de leurs compétences – au nombre de cinq. A ces grandes catégories s'ajoutent deux actionnaires privés et deux actionnaires salariés.

La possibilité de continuer à faire appel à des compétences variées dans le domaine du transport aérien et, plus généralement, dans les domaines économique, scientifique ou technique me paraît de nature à doter le conseil d'administration d'Air France des capacités utiles à sa gestion dans ce secteur devenu très concurrentiel.

Grâce à ce projet, tout cela pourra être confirmé, tout en accueillant, comme vous le rappelez, 20 % d'administrateurs représentant les actionnaires autres que l'Etat.

La participation de l'Etat dans le capital de l'entreprise passera progressivement, d'avril 2000 à mai 2003, de 56,7 % à 53 %, lorsque l'Etat livrera des actions gratuites aux investisseurs individuels, aux pilotes et aux salariés, à la suite de l'opération d'ouverture du capital réalisée en février 1999. Je réponds là à M. Gaillard. Comme pour toute opération de marché conduite par l'Etat, des actions gratuites sont livrées aux personnes – investisseurs individuels et salariés – qui conservent leurs actions pendant une durée de temps minimale. C'est donc la démarche normale.

Beaucoup de choses ont été dites au sujet des alliances. M. Marleix y a insisté mais il n'est pas le seul. Je ne veux pas engager de polémique sur ce sujet, mais regardons les choses en face.

Dans une certaine mesure, la politique d'alliance d'Air France a, c'est vrai, démarré après celle des autres compagnies. Mais pourquoi, messieurs de l'opposition d'aujourd'hui, n'avez-vous pas mené une politique incitative en la matière quand vous étiez au gouvernement ?

M. Alain Cacheux. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pourquoi, alors que vous annonciez à tout le

M. Alain Cacheux. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... soutenant que la privatisation était le moyen de développer la confiance propice à toutes les alliances du monde, non seulement n'en avez-vous pas conclu une seule, mais encore avez-vous laissé les autres compagnies en passer ? Il a fallu ensuite essayer de rattraper le retard.

L'accord qui nous liait aux Américains a été rompu en 1992 et personne n'a réussi ensuite à en signer un nouveau. Les Américains voulant un accord de type « ciel ouvert », les gouvernements précédents, de gauche comme de droite, s'y étaient refusés. Il a fallu attendre ce gouvernement pour passer avec les Américains un accord qui ne soit pas de type ciel ouvert.

Nous y sommes parvenus. Chaque fois qu'ils gagnent une fréquence, nous en gagnons une également. C'est un accord équilibré.

Et il nous a fallu prendre d'autres engagements encore et cela n'a pas toujours été aussi simple.

Air France s'est ensuite engagé dans une politique d'alliance et je fais partie de ceux qui encouragent le développement de celle-ci. Mais ne me demandez pas, d'un côté, de supprimer la tutelle de l'Etat en me reprochant, de l'autre, de ne pas faire ce qu'il faut pour qu'Air France conclue des alliances.

Air France a en particulier signé avec Delta Airlines un accord d'alliance globale. Au dire de certains, il s'agirait là d'une alliance mineure. C'est faire preuve d'une mauvaise connaissance de la réalité des choses que de prétendre cela.

Le nouveau couple Air France-Delta Airlines représente 800 avions et un trafic de 149 millions de passagers transportés annuellement. Ces chiffres sont supérieurs à ceux de chacune des autres grandes alliances. Le saviez-vous ?

M. Alain Cacheux. Non !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En tout cas, c'est mieux qu'American Airlines-British Airways, et ce pour une raison bien simple : les compagnies de cette alliance concurrente n'ont même pas entre elles d'accord sur le partage de code.

Ne mésestimez donc pas l'alliance Air France-Delta Airlines. C'est une des plus profitables. Air France évalue le gain résultant de cette alliance à un milliard de francs par an : 700 millions de chiffre d'affaires supplémentaire et 300 millions de réduction des coûts.

Il convient d'ajouter à cela que, en moins de deux ans, Air France a également passé des accords de partage de code avec vingt-cinq compagnies aériennes du monde. Tout ce qu'il est possible de faire en matière d'accords a été réalisé ou est en train de se réaliser.

J'attire également votre attention sur le fait que l'alliance Air France-Delta Airlines est véritablement solide alors que ce n'est pas le cas des autres alliances concurrentes.

M. Alain Cacheux. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Regardez bien et vous verrez des frémissements, des agitations, certaines compagnies envisageant même de se retirer de telle alliance au profit de telle autre. Donc, ne portez pas de jugement aussi négatif.

Une chose est sûre, en tout cas, c'est que Air France

M. Marleix m'a interrogé sur le renouvellement de la flotte. Jusqu'en 1997, l'âge moyen de la flotte d'Air France était de dix ans. Nous l'avons ramené depuis à sept ans et demi, ce qui veut dire que les avions ont été achetés dernièrement.

M. René Leroux. Il faudrait en faire autant pour les pétroliers !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Evidemment !

Certains orateurs estiment que l'action Air France n'a pas augmenté autant qu'elle l'aurait pu. Elle se situe aujourd'hui autour de 16 euros, après être montée, à un moment donné, jusqu'à 20 euros. Ces variations sont celles de l'ensemble du secteur.

L'action d'Air France a connu une évolution positive, de l'ordre de 15 %, depuis l'ouverture du capital. Certes, c'est moins que les 80 % d'évolution de l'action British Airways après la privatisation de cette compagnie mais, comme je l'ai dit, celle-ci a ensuite régulièrement chuté.

M. André Capet, rapporteur, et M. Alain Cacheux. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Dans le cas d'Air France, le rendement du placement est peut-être moins spectaculaire...

M. Alain Cacheux. C'est un placement de bon père de famille !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... mais il est régulier et, en tout cas, 15 % de bonus représente une croissance supérieure à celle des salaires dans notre pays.

M. Blazy et M. Marleix ont posé le problème d'UTA. C'est un dossier que nous avons eu à prendre en main et, comme pour les alliances, j'ai envie de dire : que ne l'aviez-vous, messieurs de l'ancienne majorité, réglé avant que nous n'arrivions au gouvernement ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*) Nous n'aurons pas été ennuyés sur ce dossier !

M. Jean-Pierre Blazy. Cela n'a pas été le cas !

M. Alain Marleix. Ce n'est pas nous qui nous en sommes occupés. Si cela avait été le cas, nous nous y serions pris autrement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous n'allons pas polémiquer à ce sujet !

M. Alain Marleix. Cela s'est passé sous Mitterrand !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui, c'est vrai, c'était en 1991. Cela va faire dix ans !

Le dossier est actuellement devant la Cour de cassation, le jugement devrait intervenir en 2000. Il n'appartient donc pas au Gouvernement de se prononcer sur un litige porté devant les tribunaux.

De nombreux orateurs – M. Blazy et M. Asensi en particulier – sont intervenus sur le problème des nuisances sonores aux abords des aéroports. Je partage tout à fait leur avis : si le transport aérien n'intègre pas dans ses enjeux la question de l'environnement et des nuisances sonores, cela se retournera contre lui. Les populations supporteront de moins en moins qu'on sacrifie leur qualité de vie à l'intérêt général, même si ce dernier commandait la réalisation des doublets de pistes supplémentaires à Roissy. J'ai pris des engagements, monsieur Blazy, concernant les 55 millions de passagers à Roissy.

M. Jean-Pierre Blazy et M. Alain Cacheux. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je m'y engage devant la représentation nationale.

L'évolution du transport aérien ayant été plus rapide encore que ce qui avait été prévu, la question des infrastructures aéroportuaires comme celle de la réalisation éventuelle d'un troisième aéroport en région parisienne ne peuvent que se poser avec plus d'acuité.

Vous m'avez rappelé que j'avais pris l'engagement de donner des informations à ce sujet avant la fin de 1999. C'est vrai. Mais j'avais lié cette question, vous vous en souvenez, à l'établissement des schémas de services collectifs.

M. André Capet, rapporteur. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et c'est parce qu'il était prévu de réaliser ces schémas de services en 1999 que j'avais fait référence à cette année-là.

M. Alain Cacheux. Exact !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Même si un certain retard, qui n'est pas du reste si important, a été pris dans la réalisation de ces schémas, je vous confirme que c'est bien dans ce cadre que le problème doit être traité. Des études sont en cours, dont les conclusions devraient être remises à l'été 2000, afin de se prononcer sur l'opportunité d'un troisième aéroport et le choix de son site géographique. Je ne donne pas de date précise – cela interviendra entre le mois de juin et le mois d'août – mais cela se fera en liaison avec les schémas de services.

Reprenant l'amendement de M. Patriarche, vous vous êtes fait l'écho, monsieur Gantier, des préoccupations relatives aux conditions de desserte de la Corse et à l'avenir du rôle d'Air France dans cette desserte.

Permettez-moi de faire observer tout d'abord que la disposition qui semble vous avoir inquiété n'interdit pas en elle-même les subventions. L'article 1^{er} du projet de loi supprime simplement une disposition devenue obsolète, qui interdisait déjà « toute subvention pour les lignes exploitées en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien ».

Je puis vous rassurer, monsieur Gantier : la réglementation européenne permet bien de subventionner des compagnies qui exploitent des lignes soumises à des obligations de service public lorsqu'elles le font en exclusivité et qu'elles ont été choisies après un appel d'offres. C'est le cas aujourd'hui d'Air France pour les liaisons Orly-Ajaccio, Orly-Bastia, Orly-Calvi, en application de l'article 4 du règlement CEE n° 2408/92 et il n'y a aucune raison que cela ne se poursuive pas. L'article 87-2-a du traité de Rome permet aussi d'accorder des aides à caractère social, notamment à certaines catégories de passagers qui utilisent des lignes desservant certaines régions insulaires.

M. André Capet, rapporteur. Tout à fait !

M. Alain Cacheux. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est d'ailleurs le système qui vient d'être mis en place pour les liaisons dites de bord à bord entre la Corse d'une part, Marseille et Nice d'autre part, et dont bénéficie notamment la compagnie Corse-Méditerranée.

Aujourd'hui même, Mme Loyola de Palacio m'a fait savoir officiellement, au nom de la Commission, que ce

moment venu, et si elle vient à être intéressée par certaines de ces lignes, Air France ou plus exactement ses passagers pourront en bénéficier.

M. Alain Cacheux. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je peux donc vous rassurer : Air France pourra continuer à percevoir des subventions. Il serait tout de même étonnant qu'un gouvernement aussi attaché au service public que celui auquel je participe ne soit pas attentif à faire bénéficier cette compagnie de toutes les dispositions financières, nationales et européennes nécessaires au maintien de la continuité territoriale entre la Corse et le continent. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

C'est pourquoi, monsieur Gantier je vous annonce dès à présent que, bien que je comprenne les raisons, qui ont conduit M. Patriarche à déposer son amendement, je considère ce dernier comme inutile. La Commission européenne pourrait l'interpréter, au mieux comme redondant, ce qui ne serait pas trop grave, au pire comme contradictoire avec les dispositions communautaires, auquel cas, il serait inopérant. J'émet donc un avis défavorable à cet amendement, mais j'aurais l'occasion de le confirmer dans un instant.

M. Alain Cacheux. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Tels sont mesdames et messieurs les députés, les éléments de réponses aussi précis et complets que possible que je souhaitais apporter en réponse à vos interventions dont je salue encore, après celle du rapporteur, la qualité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. – I. – Le deuxième alinéa de l'article L. 341-1 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes : "Elle a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens". »

« II. – Au troisième alinéa du même article, les mots : "après autorisation" sont supprimés. »

M. Patriarche a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 1^{er} par la phrase suivante : "Elle peut recevoir des subventions de continuité territoriale pour les liaisons vers la Corse". »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir cet amendement.

M. Gilbert Gantier. Compte tenu de la déclaration de M. le ministre, je retire l'amendement de M. Patriarche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Très bien !

M. Alain Cacheux. Très bonne initiative !

M. André Capet, rapporteur. L'intelligence triomphe !

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Articles 2 et 3

M. le président. « Art. 2. – L'article L. 342-2 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 342-2. – Sous réserve des dispositions applicables aux obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers intracommunautaires, les obligations qui sont imposées à la société Air France dans l'intérêt général font l'objet de contrats préalables assortis de cahiers des charges, passés entre la société, d'une part, l'Etat, les collectivités publiques de la métropole et d'outre-mer, d'autre part. »

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

« Art. 3. – L'article L. 342-3 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 342-3. – Par dérogation à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public, le conseil d'administration de la société Air France compte vingt et un membres. Indépendamment des représentants de l'Etat, des salariés, des salariés actionnaires, ainsi que des actionnaires autres que l'Etat et les salariés, le conseil peut comprendre des personnalités choisies soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou économique, soit en raison de leur connaissance du transport aérien. La représentation des salariés actionnaires peut se faire par catégories. Elle peut être subordonnée à la détention par l'ensemble des salariés actionnaires ou par chaque catégorie d'une part minimale du capital social. » – (*Adopté.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole sur les explications de vote ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

3

DÉPÔTS DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jean-Pierre Soisson, une proposition de loi relative à la reconnaissance du 19 mars comme Journée nationale du souvenir et du recueillement à la mémoire des victimes civiles et militaires de la guerre d'Algérie et des combats du Maroc et de Tunisie.

Cette proposition de loi, n° 2202, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Philippe de Villiers et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi relative à la création d'un institut national permettant de regrouper et de connaître les chiffres de l'immigration en

Cette proposition de loi, n° 2203, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Georges Sarre, une proposition de loi relative aux changements d'affectation de locaux à usage d'habitation.

Cette proposition de loi, n° 2204, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Marc Dumoulin, une proposition de loi modifiant le code des débits de boissons et visant à étendre le champ de compétence du maire pour accorder des dérogations temporaires pour la vente et la distribution de boissons lors de toute manifestation associative.

Cette proposition de loi, n° 2205, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. François Rochebloine, une proposition de loi tendant à clarifier les conditions de récupération de certaines prestations d'aide sociale.

Cette proposition de loi, n° 2206, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. François Goulard, une proposition de loi relative à la déductibilité du revenu imposable des annuités d'emprunts contractés par les étudiants.

Cette proposition de loi, n° 2207, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de MM. Edouard Landrain, Pierre Hériaud et Dominique Caillaud, une proposition de loi relative à la création d'un corps de garde-côtes.

Cette proposition de loi, n° 2208, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Gilbert Gantier, une proposition de loi tendant à permettre aux communes d'instituer une taxe facultative sur les chiens et visant à améliorer le contrôle sanitaire sur les animaux domestiques.

Cette proposition de loi, n° 2209, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. François d'Aubert, une proposition de loi visant à favoriser l'initiative et à diminuer l'impôt sur le revenu.

Cette proposition de loi, n° 2210, est renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Charles Cova, une proposition de loi tendant à renforcer le dispositif de prévention des risques naturels.

Cette proposition de loi, n° 2211, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jean-Marie Demange, une proposition de loi visant à garantir les droits des garagistes auprès desquels des véhicules acci-

Cette proposition de loi, n° 2212, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jean Tiberi, une proposition de loi sur la protection des personnes vulnérables aux activités répréhensibles des sectes.

Cette proposition de loi, n° 2213, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jacques Myard, une proposition de loi relative à la protection de la langue française dans les milieux professionnel, salarié et de la recherche scientifique.

Cette proposition de loi, n° 2214, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Bernard Perrut, une proposition de loi tendant à préserver les intérêts patrimoniaux des personnes handicapées, bénéficiaires de prestations d'aide sociale.

Cette proposition de loi, n° 2215, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Christian Kert, une proposition de loi tendant à aménager les modalités de calcul de l'allocation aux adultes handicapés.

Cette proposition de loi, n° 2216, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jean-François Mattei et des membres du groupe Démocratie libérale et Indépendants, une proposition de loi relative à l'adoption internationale.

Cette proposition de loi, n° 2217, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. François Goulard et des membres du groupe Démocratie libérale et Indépendants, une proposition de loi relative à la mise en place d'une véritable responsabilité pour faute de l'administration fiscale et d'un droit général d'indemnisation pour les contribuables.

Cette proposition de loi, n° 2218, est renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, en application de l'article 83 du règlement.

4

DÉPÔTS DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jacky Darne, un rapport, n° 2219, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de loi, adoptée par le Sénat, interdisant les candidatures multiples aux élections cantonales (n° 1948).

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de Mme Catherine Génisson, un rapport, n° 2220, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de Mme Catherine Génisson et plusieurs de ses collègues relative à l'égalité professionnelle entre les

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de Mme Marie-Hélène Aubert, un rapport, n° 2221, fait au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (ensemble sept appendices) (n° 1421).

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. François Loncle, un rapport, n° 2222, fait au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 1928).

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. René André, un rapport, n° 2223, fait au nom de la commission des affaires étrangères, sur :

– le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un protocole) (n° 1926) ;

– le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un protocole) (n° 1930).

J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Charles Ehrmann, un rapport, n° 2224, fait au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Slovénie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un protocole) (n° 1925).

5

DÉPÔT D'UN RAPPORT SUR UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. le président. J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. Jean-Pierre Bauemler, un rapport, n° 2227, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de résolution de M. Pierre Lequiller tendant à la création d'une commission d'enquête relative à la violence dans les établissements scolaires (n° 2107).

6

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de M. André Vallini un rapport d'information, n° 2226, déposé par la délégation aux droits des femmes et à l'éga-

proposition de loi de Mme Catherine Génisson, M. Jean-Marc Ayrault et les membres du groupe socialiste et apparentés relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes (n° 2132).

7

DÉPÔT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, de Mme Nicole Feidt, un avis, n° 2225, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de loi de Mme Catherine Génisson et plusieurs de ses collègues relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes (n° 2132).

8

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 1^{er} mars 2000, transmis par M. le premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, après déclaration d'urgence, tendant à favoriser l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux et fonctions électives.

Ce projet de loi, n° 2228, est renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

9

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Jeudi 2 mars 2000, à quinze heures, séance publique :

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi, n° 2123, relatif aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations :

Mme Claudine Ledoux, rapporteur, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 2130).

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures trente.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

ABONNEMENTS
(TARIFS AU 1^{er} JANVIER 2000)

ÉDITIONS		FRANCE		PARTICIPATION forfaitaire aux frais d'expédition *		ÉTRANGER	
Codes	Titres	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs
DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
03	Compte rendu..... 1 an	19,21	126	35,06	230	113,57	745
33	Questions..... 1 an	19,06	125	23,17	152	66,93	439
83	Table compte rendu	9,30	61	3,05	20	19,21	126
93	Table questions.....	9,15	60	2,44	16	16,62	109
DÉBATS DU SÉNAT :							
05	Compte rendu..... 1 an	17,68	116	26,22	172	92,84	609
35	Questions..... 1 an	17,53	115	16,31	107	57,93	380
85	Table compte rendu	9,30	61	2,29	15	13,87	91
95	Table questions.....	5,95	39	2,29	15	10,52	69
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
07	Série ordinaire 1 an	192,70	1 264	121,65	798	480,98	3 155
27	Série budgétaire..... 1 an	45,43	298	3,35	22	53,81	353
DOCUMENTS DU SÉNAT :							
09	Un an	184,92	1 213	97,72	641	425,03	2 788

Les **DÉBATS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 03 : compte rendu intégral des séances ;
- 33 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DÉBATS du SÉNAT** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 05 : compte rendu intégral des séances ;
- 35 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ;
- 27 : projets de lois de finances.

Les **DOCUMENTS DU SÉNAT** comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 98-1114 du 10 décembre 1998

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84

Prix du numéro : 0,64 € - 4,20 F