

LETTRE OUVERTE à Madame Ourmières

Madame,

Après avoir rempli les fonctions de Vice Président US d'Air France/KLM, vous êtes appelée à présider les destinées de Cityjet dès le 1^{er} octobre prochain.

Il ne nous a pas échappé qu'au travers de votre nomination, Air France a choisi de confier l'avenir de notre compagnie à l'un de ses propres directeurs ayant exercé au sein du groupe de hautes responsabilités dans le monde anglo-saxon.

Pour autant, votre arrivée intervient à un moment où les salariés de l'entreprise, et parmi ceux-ci les PNC de la compagnie basés à Paris, s'interrogent sur la place que notre actionnaire principal entend réserver à sa filiale irlandaise et à la pérennité de sa base française.

En effet, plusieurs événements ces derniers jours ne cessent de susciter notre inquiétude.

Reprise d'Orly- Nantes par VLM,

Air France-KLM annonçait en décembre 2007 avoir signé un accord portant sur le rachat de VLM Airlines, filiale de la compagnie néerlandaise Panta Holdings B.V. Notre actionnaire, déclarait à l'époque que la nouvelle filiale "*coopérera activement avec le transporteur régional Cityjet, filiale à 100% d'Air France*".

De fait, au printemps 2009, les deux compagnies annonçaient l'harmonisation de leurs créneaux horaires et la fusion du programme de fidélité de VLM avec celui du groupe Air France-KLM. Si Cityjet et VLM conservaient leur activité et leurs certificats en tant qu'opérateur aérien (AOC), était-il ajouté, la marque Cityjet devait être progressivement mise en avant dans l'ensemble du réseau du groupe à Londres et conduire la marque aérienne VLM à disparaître.

Cette coopération devait donc, à l'origine, procurer au groupe une position stratégique à London City Airport.

Mais elle a pris une tournure différente à nos yeux lorsque que, fin août dernier, Air France annonçait reprendre la liaison Orly/Nantes quatorze ans après avoir quitté la desserte face à la concurrence du TGV. Notre actionnaire précisait qu'à compter d'octobre prochain 54 vols par semaine entre Orly et Nantes seront assurés par VLM Airlines, avec des avions de 50 places.

Cette décision nous paraît d'autant plus singulière que nous avons désormais acquis la certitude que ces vols seront effectués par des PNC de VLM et non pas avec les PNC de la base Paris, qu'il était pourtant facile de qualifier rapidement sur Fokker 50.

Et à notre sens, la question reste en suspens : Pourquoi avoir négligé les PNC basés à Paris dans le cadre de l'exploitation d'une radiale vers Nantes ?

Accord Air France/ Flybe

Air France a annoncé le 13 juillet 2010 la signature d'un partenariat commercial avec la compagnie régionale britannique Flybe, via un partage de codes. Cet accord, qui entrera en vigueur à partir de l'automne prochain, permettra à Air France d'élargir son offre en provenance de la Grande-Bretagne mais surtout il permettra à Flybe d'ouvrir douze nouvelles liaisons entre le Royaume-Uni et la France, dont sept nouvelles lignes vers les régions françaises hors Ile-de-France, ainsi que onze liaisons internationales.

"La future coopération avec Flybe est pour Air France une opportunité majeure de renforcer sa présence au Royaume-Uni, le plus grand marché européen", a expliqué dans le communiqué, Bruno Matheu, directeur général délégué commercial d'Air France. "Après avoir consolidé notre position de première compagnie intérieure du Royaume-Uni, nous souhaitons maintenant nous développer sur les liaisons entre les villes d'affaires européennes", a déclaré pour sa part Jim French, patron de Flybe.

Dès le 20 juillet suivant, à l'occasion d'une gigantesque commande d'avions pour 5 milliards de dollars, Flybe a annoncé vouloir développer *"une plate-forme d'expansion en Europe continentale"*. La plate-forme d'expansion sera-t-elle l'aéroport CDG de son allié tout récent Air France ? Une chose est sûre c'est que Paris est la ville de l'Europe continentale desservie à partir du plus grand nombre d'escales de Flybe : Belfast, Birmingham, Cardiff, Exeter, Jersey, Manchester et Southampton.

Dans un tel contexte quelle pourrait être la place dévolue à Cityjet par notre actionnaire ? Et, plus précisément, quel intérêt ce même actionnaire trouverait-il à maintenir la base PNC de Paris ?

Création d'Air France Express

Dernièrement, l'annonce de la création d'Air France Express, projet qui reste encore flou, est venue creuser d'avantage l'inquiétude des PNC. Quelles sont les répercussions de ce projet sur l'existence de la base Paris de Cityjet ?

Ces questions qui ne cessent de préoccuper les PNC de Cityjet basés à Paris n'ont fait l'objet d'aucune communication de nature à nous rassurer de la part de votre prédécesseur.

Il est vrai que, pour celui-ci, l'aspect social et les conditions de travail constituaient un souci tout relatif ; il s'est appliqué sans état d'âme à mettre en œuvre les décisions de l'actionnaire dans le cadre du projet NEO : l'aménagement des cabines permettant d'augmenter le nombre de passagers depuis février dernier, le nombre de PNC à bord a été diminué de trois à deux !

A la même époque et toujours dans le cadre du projet NEO, les filiales BritAir et Régional CAE renouaient en raison de son coût social au *projet de spécialisation* voulu par leur actionnaire unique Air France !

C'est dire, Madame, à quel point nous souhaitons que votre arrivée coïncide avec un nouveau départ : celui d'un dialogue social transparent. Un dialogue permettant enfin au PNC de savoir à quoi s'en tenir sur la pérennité de la base parisienne et, en cas de choix contraire à nos vœux, sur les intentions de notre actionnaire principal sur le plan social.

Dans l'attente de pouvoir vous rencontrer prochainement, nous vous prions de croire, Madame, en notre désir profond d'instaurer avec vous un dialogue efficace.

Marie-Nima LANGEVIN
Déléguée syndicale du SNPNC

