

A Monsieur le Doyen  
des Juges d'Instruction  
près le Tribunal de Grande Instance de PARIS

**PLAINTE AVEC CONSTITUTION DE PARTIE CIVILE**

- ✪ La Confédération Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Vie et de Travail du personnel navigant commercial et personnel sol d'AIR AFRIQUE, représenté en la personne de son président, Monsieur Mensah ATTIBA, élisant domicile en son siège social sis à ABIDJAN, ( 01 B.P 3927 Abidjan 01)

*Ayant pour Avocat constitué  
Maître Olivier J.BRANE  
Avocat au Barreau de PARIS  
demeurant 52 Boulevard Malesherbes 75008 PARIS  
Tél. 01 42 56 04 51 Fax 01 42 56 07 00  
Palais -D 536*

élisant domicile en son cabinet

**A L'HONNEUR D'EXPOSER**

Le syndicat représentant ses membres adhérents, Personnel Navigant Commercial et Personnel Sol de la société AIR AFRIQUE, a l'honneur de déposer une plainte avec constitution de partie civile contre X, exposant ci-dessous les motifs et les raisons ci-après :

La société AIR AFRIQUE est une société multinationale créée en 1961 dans le sillage des indépendances africaines par un traité international réunissant 11 pays qui ont décidé de lui conférer à titre exclusif l'exploitation de leurs droits de trafic aérien et l'activité d'assistance en escale. La société AIR AFRIQUE est régie par le traité de Yaoundé qui lui a consacré sa création et qui en fixe les objectifs.

Les Etats propriétaires de la société ont institué la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement depuis 1971 pour prendre les grandes décisions sur les orientations de l'entreprise dans ses objectifs et sa gestion.

Par ailleurs, il y a lieu de relever liminairement l'implication de l'Etat français dans l'aventure AIR AFRIQUE à travers deux organismes d'Etat à savoir :

- L'AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT (A.F.D.),
- AIR FRANCE (AF) .

En l'occurrence, AIR France et L'AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPPEMENT sont les plus gros actionnaires de AIR AFRIQUE en dehors des Etats puisque membres du conseil d'administration d'AIR AFRIQUE, avec voix prépondérantes.

Il va sans dire que ces deux entités ont minutieusement contribué à la « descente aux enfers » de la multinationale par des choix stratégiques périlleux.

Pour étayer les relations de promiscuité existante entre AIR AFRIQUE, l'AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPPEMENT et la compagnie AIR FRANCE, il conviendrait de remarquer que Monsieur Yves Rolland BILLECART, président directeur d'AIR AFRIQUE qui de surcroît présidait le conseil d'administration de cette compagnie, est un ancien de l'AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPPEMENT.

En 1989, le destin de la multinationale AIR AFRIQUE a été confié avec pleins pouvoirs à Monsieur Yves Rolland BILLECART pour son redressement.

Il convient de noter qu'au lendemain de sa mise en place, Monsieur Yves Rolland BILLECART est venu à AIR AFRIQUE avec une équipe constituée, de Monsieur LORIAU d'AIR FRANCE pour réorganiser le département du Personnel Navigant Commercial (PNC) et 10 personnes de l'AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT pour encadrer l'activité aérienne commerciale de AIR AFRIQUE.

Le groupe de 10 personnes va coûter à la compagnie AIR AFRIQUE déjà en difficultés financières, 20.000.000 FF soit 3.048.980 € par an, outre le coût d'experts d'AIR FRANCE.

Restée plus de 8 ans à la tête de AIR AFRIQUE, la rémunération annuelle de l'équipe de Monsieur Yves Rolland BILLECART va représenter 10 % de la masse salariale totale des 4200 agents d'AIR AFRIQUE, à travers le monde.

C'est dans ces circonstances que le 6 juin 1992, Monsieur LORIAU a réorganisé le département du PNC à la surprise générale. En effet, des chefs de département du PNC et adjoints, avec grade de chef PNC et autres chefs steward (C/STW) et chefs hôtesse (C/HOT), sont démis de leurs fonctions. Ils se retrouvent sous les ordres de simples chefs de cabine (C/C), une catégorie de personnel moins qualifié et moins gradé, portant atteinte gravement à la qualité du service à bord, et provoquant la désertion des avions d'AIR AFRIQUE. L'ordre hiérarchique croissant des grades chez le personnel navigant commercial était le suivant :

- Hôtesse et Steward (HOT & STW) : 4<sup>ème</sup> , 3<sup>ème</sup> , 2<sup>ème</sup> , 1<sup>ère</sup> et Hors Classe
- Chef de Cabine (C/C), premier grade d'une HOT ou d'un STW
- Chef Steward (C/STW) ou Chef Hôtesse (C/HOT), second grade
- Chef Personnel Navigant Commercial (C/PNC), grade le plus élevé

Cette réorganisation scandaleuse exprime sans équivoque le désir d'une restructuration à des fins précises, puisque l'objectif visé était notamment de préparer « un fauteuil de chef suprême » à son successeur Monsieur Daniel NATHAN, également d'AIR FRANCE.

Ce dernier parachèvera l'œuvre de division et de discorde dans les avions, par la promotion scandaleuses de nouvelles recrues (4 ans de compagnie) au grade de C/C, pour coiffer des navigants plus anciens (20ans), plus expérimentés et plus qualifiés.

A la lecture des pièces versées aux débats, il est aisé de souligner que la gestion de Monsieur Yves Rolland BILLECART à la tête de la compagnie AIR AFRIQUE a été désastreuse puisque truffée de choix stratégiques périlleux lesquels ont fait périlcliter cette compagnie en la mettant dans une situation irrémédiablement compromise au profit de la société AIR FRANCE.

1°) A titre d'exemple, la cession à vil prix de 3 DC10 propriétés de la compagnie AIR AFRIQUE, avions gros porteurs américains dont l'un s'est retrouvé affectée à la société AERO-MARITIME, une compagnie aérienne française dont les liens avec la société AIR FRANCE sont de notoriété publique.

Cette cession lésionnaire a été faite en contre partie de l'achat de 4 avions A310 délaissés par AIR FRANCE (puisque faisant partie d'une commande abonée par la compagnie AIR FRANCE) et non adaptés à l'exploitation AIR AFRIQUE.

En l'occurrence, utilisés sur des lignes directes tels que DAKAR/ NEW-YORK ou ABIDJAN / PARIS, les A310 pour une question d'autonomie, se sont révélés inadaptés. De ce fait, AIR AFRIQUE a été souvent obligé d'alléger les soutes et de ré-acheminer les bagages par un autre vol, grevant considérablement ainsi les coûts d'exploitation et ternissant l'image de marque de la compagnie auprès des passagers.

Cette acquisition faite en violation de l'avis de tous les experts d'AIR AFRIQUE et des Etats actionnaires va augmenter de manière scandaleuse les charges de la compagnie AIR AFRIQUE pour le plus grand profit d'AIR FRANCE en vue de récupérer la clientèle et l'exploitation des lignes aériennes

Ce fut notamment un véritable gouffre financier dans la mesure où il fallait d'une part reconverter les pilotes à ce type d'appareil, et d'autre part, dans l'attente, faire appel à des équipages français de location, rémunérés trois fois plus chers.

2°) Par ailleurs, à l'occasion de la dévaluation du franc CFA, donc en 1994, il est fort étonnant de constater que malgré les difficultés de rentabilisation des nouveaux avions, lesquelles sont aggravées par de lourds engagements financiers pris par Monsieur Yves Rolland BILLECART, ce dernier n'a présenté aucune demande de mesure d'accompagnement ou d'allègement financier en faveur de AIR AFRIQUE, en dépit de toutes les tractations et négociations financières ouvertes à l'époque pour aider les entreprises africaines en difficultés. D'où le doublement mécanique de la dette en devises étrangères (avions, fournisseurs, banque, salaires des membres de son équipe...).

3°) En outre et de manière excessive, sans aucune forme de procédure et en violation des statuts de la compagnie AIR AFRIQUE, Monsieur Yves Rolland BILLECART a créé une soi-disant filiale « RK- vacances », compagnie aérienne charter d'AIR AFRIQUE, avec comme actionnaires exclusifs à égalité des parts, lui et ses seuls directeurs centraux. Il n'a pour autant, pas affecté à cette filiale un personnel distinct de celui de AIR AFRIQUE. Ce qui, là encore, contribue à vider AIR AFRIQUE de sa substance.

4°) Au surplus, Monsieur Fousséni KONATE, Dirigeant proposé par AIR France, va orchestrer avec le Groupe ACCOR une cession frauduleuse d'une des filiales de la compagnie AIR AFRIQUE, dénommée « ABIDJAN-CATERING », avec l'assistance de Monsieur Yves BOUDOT de l'AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT, membre de la mission de redressement, assurant la fonction d'administrateur pour le compte de AIR AFRIQUE, auprès de « ABIDJAN-CATERING ».

Ce montage frauduleux va permettre au Groupe ACCOR de devenir actionnaire de la compagnie AIR AFRIQUE en rachetant une de ses filiales alors que les fondateurs d'AIR AFRIQUE n'ont permis aucune intrusion dans leur capital d'une société tierce.

5°) Partant de là, des accords curieux et contraires à la logique commerciale sont conclus.

C'est notamment le cas de l'accord dit « Code Share », avec infiltration des agents de AIR FRANCE dans le réseau commercial de la compagnie AIR AFRIQUE dans la perspective d'opérer un détournement de la clientèle.

Il va sans dire que la compagnie AIR FRANCE, actionnaire privilégiée dans le capital social de AIR AFRIQUE, le Groupe ACCOR ainsi que l'AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPPEMENT vont par le truchement de leurs mandataires gérer et disposer de cette compagnie dans une nébuleuse totale.

Il en est de même de la liquidation judiciaire de la société. Les syndicats se succèdent sans résultats concrets, violent les textes légaux sans réaction aucune, de la part des actionnaires dont l'AFD, AIR France et le Groupe ACCOR.

Consciente de sa responsabilité dans la gestion désastreuse entraînant la déconfiture de AIR AFRIQUE, AIR FRANCE a pris des engagements fermes lors de l'Assemblée générale des créanciers d'AIR AFRIQUE, en date du 26 juillet 2002, qu'elle n'a nullement respectés. L'AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT, quant à elle, avait dit réserver sa déclaration pour plus tard.

En effet, la Conférence des Chefs d'Etat a décidé la mise en liquidation de la compagnie AIR AFRIQUE, avec un préalable : la négociation et la recherche de financement d'un plan social et la création d'une nouvelle compagnie de transport aérien avec l'aide d'AIR FRANCE.

AIR FRANCE principale intéressée était choisie pour être le principal actionnaire de la nouvelle compagnie aérienne.

C'est ainsi que dans une lettre adressée au Président Laurent GBAGBO, Président de la Côte d'Ivoire, Président de la Conférence des Chefs d'Etat, la compagnie AIR FRANCE prenait l'engagement d'une part de financer le plan social de la compagnie AIR AFRIQUE à hauteur d'une proportion supérieure ( 50% contre 10 %) à sa participation dans le capital de la compagnie AIR AFRIQUE.

Cependant, la compagnie AIR FRANCE soumettait sa participation au plan social à une condition.

En contrepartie, et dans la crainte d'une action pénale, le personnel d'AIR AFRIQUE devait renoncer à toute action quelconque à l'encontre d'AIR FRANCE, ou à l'encontre des administrateurs ou dirigeants de AIR AFRIQUE, désignés par elle ou sur sa proposition.

En date du 8 février 2002, sans que les conditions préalables posées par la Conférence des Chefs d'Etat des 10 et 11 janvier 2002 ne soient réunies, l'administrateur dépose le bilan de la société AIR AFRIQUE.

La compagnie AIR FRANCE n'a toujours pas respecté ses engagements concernant l'indemnisation du personnel qui jusqu'à ce jour n'a exercé aucun recours à l'encontre de la compagnie AIR FRANCE, dans l'attente que cette dernière respecte son obligation de loyauté.

Tel n'est pas le cas et le personnel représenté par la confédération requérante est dans l'obligation de s'adresser à justice pour faire cesser cette déloyauté et faire valoir ses droits.

En effet, à ce jour, le Personnel Navigant Commercial et le Personnel Sol d'AIR AFRIQUE, toujours pas indemnisés, se trouvent au chômage dans le dénuement total, sans aucun secours social. Le fruit de tant d'années de dur labeur anéanti, l'espoir de milliers de familles brisé par la désolation, la déscolarisation des enfants, la vie de débauche, la maladie et la mort.

Plus de 200 agents déjà décédés, sans compter les conjoints, les enfants et autres personnes à charge.

La confédération requérante fait la preuve de l'existence d'une captation frauduleuse des actifs de la société AIR AFRIQUE orchestrée tant par l'AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPPEMENT que par la compagnie AIR FRANCE et le Groupe ACCOR au détriment de la société AIR AFRIQUE et de ses salariés.

Dès lors, le requérant est bien fondé à déposer plainte contre X pour abus de confiance et recel d'abus de confiance visés aux articles 314-1 et 321-1 du Code pénal.

En effet, il est clair que tous les actifs de la société AIR AFRIQUE, avoirs, lignes aériennes et clientèle profitent aujourd'hui à AIR FRANCE qui a vidé la société de sa substance en laissant son personnel dans le dénuement total, la misère, voire la mort.

La Confédération Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Vie et de Travail du personnel navigant commercial et le Personnel Sol d'AIR AFRIQUE (CRACVT-PCA) est bien fondée à solliciter une expertise pour faire évaluer le montant exact du préjudice matériel et immatériel causé par les délits commis.

Le requérant offre de se constituer partie civile du chef de ces délits et de tous autres que l'instruction pourra révéler.

Fait à PARIS, le



## PIECES

1. Statuts de la confédération ( CRACVT – PNC)
2. Mémoire sur les atteintes aux droits des travailleurs
3. Procès verbal de l'Assemblée Générale du 28 octobre 2004
4. Mandat du 25 février 2005
5. Lettre de la confédération à Maître BRANE du 25 mars 2005
6. Lettre de STRACONACI à l'Agence Française de Développement du 21 mai 2002
7. Lettre du Conseil syndical AIR AFRIQUE à AIR FRANCE du 30 décembre 2002
8. Lettre du Conseil syndical AIR AFRIQUE à Monsieur le Président de la république de la Côte-d'Ivoire
9. Lettre ouverte du Personnel navigant AIR AFRIQUE aux chefs d'Etat
10. Note du Conseil syndical AIR AFRIQUE du 4 mars 2002
11. Lettre ouverte à la France
12. Lettre de AIR AFRIQUE du 17 novembre 1994
13. conseil d'administration AIR AFRIQUE du 29 mars 1995
14. Procès verbal Assemblée Générale du 12 février 1996
15. Publication revue intégration
16. Mémoire sur la location des équipages
17. Procès verbal de l'Assemblée Générale du 11 novembre 1994
18. Consignes de restructuration
19. Lettre de AIR FRANCE du 5 février 2002
20. Lettre de l'association des usagers d'AIR AFRIQUE du 9 avril 2003
21. Lettre de AIR FRANCE du 05 décembre 2001
22. Lettre de AIR AFRIQUE du 14 juin 2002
23. Expédition du 25 avril 2002
24. Dossier sur « ABIDJAN-CATERING »
25. Procès verbal de L'Assemblée Générale du 21 mars 1996
26. Document interview de M. Attiba Mensah, du 08 août 2005