

Le montage pour faire cohabiter Air Caraïbes et Corsair

Le groupe Dubreuil a détaillé son projet pour le rachat de Corsair qui coexistera avec son autre filiale, Air Caraïbes. Si ces deux entreprises seront conservées, une troisième entité sera par ailleurs créée pour exploiter les futurs A350 qui vont devenir le cœur de flotte du groupe. Cette création ex nihilo permettra de définir des conditions de travail qui améliorera la productivité du personnel. «On veut faire découvrir le profit à Corsair, dès la première année». Jean-Paul Dubreuil, le président du conseil de surveillance du groupe Dubreuil, qui va racheter d'ici à juin Corsair au géant du tourisme TUI, donne le ton. Le retour dans le vert de Corsair, qui deviendra une compagnie soeur du groupe aux côtés d'Air Caraïbes, constitue la priorité.

«Mon leitmotiv c'est gagner de l'argent. Sinon nous ne pouvons pas investir (...) Corsair dispose d'une marque forte ouverte sur l'ensemble du globe, d'une clientèle fidélisée, et d'un personnel de qualité. C'est une compagnie en redressement. Il nous reste la dernière touche à faire pour la faire passer du bon côté du compte», a-t-il expliqué ce vendredi, en précisant qu'il prendra la présidence du conseil de surveillance de Corsair, une fonction qu'il occupe déjà chez Air Caraïbes.

Déjà président du directoire d'Air Caraïbes, Marc Rochet occupera lui aussi le même poste chez Corsair.

Un retour aux bénéficiaires qui sera facilité par TUI qui recapitalisera Corsair avant la cession.

Création d'une nouvelle entité

Les deux entreprises ne fusionneront pas. Chacune conservera sa marque commerciale, ses avions, son personnel. Néanmoins, le groupe va créer une nouvelle entité dans laquelle seront logés les 11 Airbus A350 qui entreront dans la flotte entre la fin 2016 et 2024 ainsi que le personnel navigant nécessaire à leur exploitation.

Basée en France, cette nouvelle structure disposera de son propre certificat de transport aérien (CTA) et exploitera les A350 pour le compte des deux marques Air Caraïbes et Corsair. Elle coexistera avec l'entreprise Corsair et l'entreprise Air Caraïbes Atlantique (l'activité long-courrier du groupe Dubreuil) mais aussi avec Air Caraïbes (spécialisée sur les vols court-courrier aux Antilles).

Son nom qui n'a pas de vocation commerciale n'est pas arrêté. Elle grossira au fur et à mesure des prises de livraison d'A350 qui constitueront le cœur de flotte du pôle aérien du groupe Dubreuil, même s'il n'est pas exclu que certains A330-300 soient encore conservés en 2024 si l'activité le nécessite.

Des conditions de travail élaborées à partir d'une feuille blanche

Cette nouvelle structure permettra ainsi au groupe Dubreuil de partir d'une feuille blanche pour l'élaboration des conditions de travail et de rémunération des personnels navigants du secteur A350. Celles-ci seront donc différentes (et forcément moins avantageuses que celles en vigueur chez Corsair et Air Caraïbes International), dont on ne sait pas si les accords d'entreprise vont être dénoncés ou pas.

«La dénonciation des accords existants ? On n'en est pas encore là », a indiqué Marc Rochet. Corsair a dénoncé les accords des hôtesses et stewards mais pas ceux des pilotes. « Ces derniers ont peu de temps à vivre devant eux », a néanmoins indiqué Marc Rochet.

Et Jean-Paul Dubreuil de préciser : «il faut être clair. Nous ne baisserons pas les effectifs. Il n'y aura pas de plan social chez Corsair mais une démarche visant à augmenter la productivité.

Le modèle d'Air Caraïbes Atlantique

Vont donc coexister sur le long-courrier trois «statuts» différents, sachant que l'uniformisation viendra du développement de la flotte A350 et de la sortie des B747 en 2017, puis des A330-200, puis des 330-300 un jour. Ce système permet d'éviter de supporter un empilement d'accords collectifs existants et l'élaboration d'une liste de séniorité commune aux pilotes deux compagnies. Il permet donc de mettre en place des conditions de travail permettant d'augmenter la productivité du personnel. Ce système avait été mis en place pour la création d'Air Caraïbes Atlantique en 2003, fera appel aux volontaires.

«Nous sommes dans un environnement réglementaire et social extrêmement complexe. Nous ne ferons pas de plan social. Nous avons besoin de tous les effectifs pour faire voler nos avions et faire voler ceux qui vont arriver en plus (...). Nous aurions pu passer des mois et des mois à batailler là-dessus (la remise en cause des accords, ndlr) mais nous pensons que ce n'est pas productif, que c'est créateur de tensions entre les personnels de Corsair et d'Air Caraïbes, qu'on y perdrait notre âme et surtout notre compétitivité. Nous allons loger les A350 dans une nouvelle structure. Nous partirons d'une feuille blanche pour construire quelque chose de simple, de moderne, d'efficace avec le personnel. Nous ferons appel aux volontaires de Corsair, d'Air Caraïbes Atlantique, d'Air Caraïbes. Nous cherchons la performance sur les coûts, sur la productivité. Nous voulons que les navigants fassent 800 heures de vol par an (contre 750 heures chez Air Caraïbes et moins chez Corsair ndlr), a déclaré Marc Rochet, convaincu qu'il y aura beaucoup de volontaires. «Pour ceux qui ne voudront pas nous accompagner, il y a encore 9 A330 à faire voler pendant un certain temps».

Marc Rochet a également justifié la création de cette nouvelle structure par la modernité de l'A350 qui ne peut être exploité « avec d'anciennes méthodes de travail ». La langue anglaise sera par exemple obligatoire dans les cockpits et les manuels d'instruction.

Pas de plan social

Et Jean-Paul Dubreuil d'ajouter : «nous maintenons le volume d'activité de Corsair (500 millions de chiffre d'affaires), le socle indispensable pour sauvegarder le niveau d'emploi global avec des réorganisations, car nous ne sommes pas des magiciens. Nous n'allons pas passer d'une situation déficitaire à une situation positive sans rien faire. Donc il faudra faire des choses. Nous sommes déterminés à aller dans cette direction ».

Les livrées des avions des deux compagnies sont conservées. La direction travaille sur la livrée des futurs 350 pour « leur donner une identité qui accroche les clients des deux compagnies ». Si l'aménagement des cabines des avions aujourd'hui dans les flottes des deux compagnies ne changera pas, il sera commun dans les A350 avec des sièges convertibles en lit plat en classe affaires.

Concernant la maintenance et l'assistance en escales, elles seront mises dans des sociétés filiales pour pouvoir s'ouvrir à des clients extérieurs.

Source : La tribune.fr, Fabrice Gliszczynski, *Le montage pour faire cohabiter Air Caraïbes et Corsair*, 20/02/2015