

Les contribuables déboursent 1,2 million pour New Air Antilles

ÉCRIT PAR LA RÉDACTION AVEC AFP

3 octobre 2023



Le tribunal de commerce de Pointe-à-Pitre a prononcé vendredi 29 septembre la reprise partielle de la compagnie aérienne Caire, qui maintient une desserte des Antilles, mais signe la fin d’Air Guyane et laisse 176 salariés sur le carreau.

La Compagnie aérienne interrégionale express (Caire) avait été placée en liquidation judiciaire début août, après presque trois semaines d’une grève des pilotes qui avait mis sur le devant de la scène les difficultés du groupe, en cessation de paiements depuis le 26 juillet.

Le PDG de Caire Éric Koury, également actionnaire et administrateur de la compagnie Corsair depuis sa reprise en 2021, avait invoqué l’endettement

de son entreprise « à hauteur de 35 millions » auprès de banques notamment dans le cadre du prêt garanti par l'État, autrement dit les contribuables, à hauteur de 90 %.

| Le contribuable saint-martinois mobilisé

La reprise concerne les liaisons sous l'étendard d'Air Antilles, seul transporteur aérien à desservir les îles caribéennes non françaises depuis la Guadeloupe et la Martinique, mais pas les vols Air Guyane, notamment vers des zones isolées en Amazonie de ce territoire ultramarin.

Le tribunal a validé la reprise de 120 des 218 salariés œuvrant sur le périmètre antillais, et autorisé le licenciement pour motif économique de 176 des 296 salariés de Caire, dont les 78 d'Air Guyane.

L'offre retenue est celle de la Cipim, holding du gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires Edéis et de la société d'économie mixte (Sem) New Air Antilles créée pour l'occasion par la collectivité territoriale de Saint-Martin. Le compte collectif des contribuables saint-martinois, au travers du budget de la collectivité territoriale, est mobilisé à hauteur de 1,2 million. La Sem New Air Antilles est dotée d'un capital de 2 millions détenu à 60% par la collectivité de Saint-Martin et 40% par Edéis.

Les repreneurs comptent « pérenniser l'activité d'Air Antilles » en se concentrant sur les liaisons, depuis Pointe-à-Pitre, vers Fort-de-France, Saint-Martin Grand-Case et Saint-Barthélemy. Ils prévoient la « reprise immédiate » de quatre avions et « l'ajout d'un cinquième à court terme », selon un communiqué.

« Les Antillais doivent pouvoir bénéficier d'une offre de transport accessible et adaptée », a soutenu dans le communiqué Jean-Luc

Schnoebelen, président d'Edéis. La reprise des vols de New Air Antilles est en effet annoncée pour janvier 2024.

Louis Mussington, président de la collectivité de Saint-Martin, a « bon espoir » de trouver « un équilibre entre un modèle économique vertueux et une obligation de continuité territoriale et de lutte contre la vie chère ». L'exécutif de l'île du nord « a pris ses responsabilités afin de proposer une offre sérieuse et valable », s'est félicité devant la presse son avocat Laurent Cotret.

Trois offres de reprise avaient été examinées par le tribunal le 21 septembre. Le ministère public avait écarté celle de Guyane Fly, qui offrait la reprise du périmètre guyanais, laissant en lice l'offre couplée de la Cipim et de Saint-Martin et celle de la Cafom, spécialisée dans l'ameublement, qui compte un actionnaire commun avec Caire.

Cette position laisse présager de l'existence d'un montant anormalement élevé de dettes auprès de fournisseurs mais aussi auprès des administrations fiscales et sociales donc des contribuables qui seront appelés à combler le trou créé dans les comptes collectifs fiscaux et sociaux.

« Impact énorme » en Guyane

La cessation d'activité d'Air Guyane « fait très mal », a commenté lors d'une conférence de presse Jean-Pierre Dellevi, secrétaire du syndicat UTG des personnels au sol.

Felix Dada, le maire de Grand-Santi, commune guyanaise de près de 9 000 habitants située sur le fleuve Maroni et non reliée par la route à Cayenne, s'est pour sa part déclaré « très déçu » par cette annonce.

« L'impact de la décision du tribunal est énorme. Comment les gens vont-ils voyager ? D'autant que le fleuve est très bas en saison sèche et difficilement navigable en pirogue. Il nous faut une solution immédiate pour la nourriture, pour les médicaments », a-t-il déclaré à l'AFP.

Laurent Yawalou, maire de Camopi, commune de 2 000 habitants située sur le fleuve Oyapok, se désole également de cette cessation d'activité, seulement « deux ans après l'ouverture de la ligne aérienne », alors qu'elle permettait d'« éviter plusieurs heures, voire jours de pirogue ».

« On a vérifié notre capacité à assurer les missions minimales, les missions à enjeu de sécurité : évacuations sanitaires, transports sanitaires, ravitaillement en alimentation et en médicaments », avait indiqué mercredi le préfet de Guyane, Antoine Poussier, après avoir réuni plusieurs acteurs (Agence régionale de santé-ARS, maires, armée, collectivité territoriale...) pour anticiper la rupture des liaisons aériennes qui relient des communes isolées au littoral.

Les deux sociétés d'hélicoptères déjà utilisées pour les évacuations en urgence le seront également pour les transports sanitaires. « *Le directeur général de l'ARS m'a confirmé que jusqu'à fin octobre, grâce à ces moyens privés, il était en capacité d'assurer les missions qui relèvent de sa*

compétence », a assuré le préfet.

Selon Antoine Poussier, la collectivité territoriale « *envisage des affrètements* » et « *l'ensemble des aéronefs de l'État, dans la mesure de leur disponibilité, pourront être utilisés pour transporter des biens et des personnes* ».

« *Le dispositif peut être mis en place dès que nécessaire, si besoin à partir de la semaine prochaine* », a-t-il promis.

| Le contribuable appelé à renflouer

Il n'aura fallu que deux mois à la société Caire pour passer de la cessation des paiements à la liquidation judiciaire. L'entreprise déclarait pourtant un résultat net de 6,72 millions en 2018 et 2,9 millions en 2019. Puis était arrivé le covid qui avait vu l'activité baisser de 50 % et jusqu'à 60 % selon Éric Koury. En 2020 et 2021 les résultats déficitaires se sont élevés respectivement à 13,4 et 16 millions.

Des pertes qu'aurait dû couvrir le PGE obtenu de l'ordre de 25 millions. D'autant que selon le dirigeant, 2023 avait retrouvé voir dépassé le niveau d'activité de 2019 avant covid. Or, ni le Comité interministériel de restructuration industrielle (Ciri, la cellule de Bercy en charge des sociétés en difficulté et à laquelle Monsieur Koury avait demandé un effacement substantiel des dettes créées), ni le tribunal de commerce n'ont estimé qu'un redressement était possible.

Cette position laisse présager de l'existence d'un montant anormalement élevé de dettes auprès de fournisseurs mais aussi auprès des administrations fiscales et sociales donc des contribuables qui seront appelés à combler le trou créé dans les comptes collectifs fiscaux et

sociaux.