

Les actionnaires de Corsair font à nouveau appel aux contribuables pour augmenter le capital et effacer 147 millions de dettes

ÉCRIT PAR LECOURRIERDEGUADELOUPE.COM / CÉLIA ALBÉRI

23 décembre 2023



“Corsair confirme avoir reçu une lettre d’offre ferme pour un apport de fonds propres de 30 millions de la part de certains de ses actionnaires existants, du département de la Guadeloupe et de la République du Congo”, a précisé la société Corsair dans un communiqué.

Trois ans après un premier sauvetage, la compagnie aérienne fait à nouveau l’actualité parce qu’elle bat de l’ail. Son directeur général Pascal Izaguirre a annoncé avoir récupéré 30 millions pour abonder une trésorerie défaillante. Dont 15 millions de la République du Congo, nouvel actionnaire.

L'offre confirmée par Corsair mercredi 20 décembre, après des informations révélées par le journal *Le Monde* dans un article paru le 18 décembre, " demeure conditionnée à son acceptation par l'État français (en tant notamment que principal créancier de la compagnie) et aux autorisations réglementaires applicables, en particulier celles de la Commission européenne ", indique le transporteur.

« Argent sacré des contribuables »

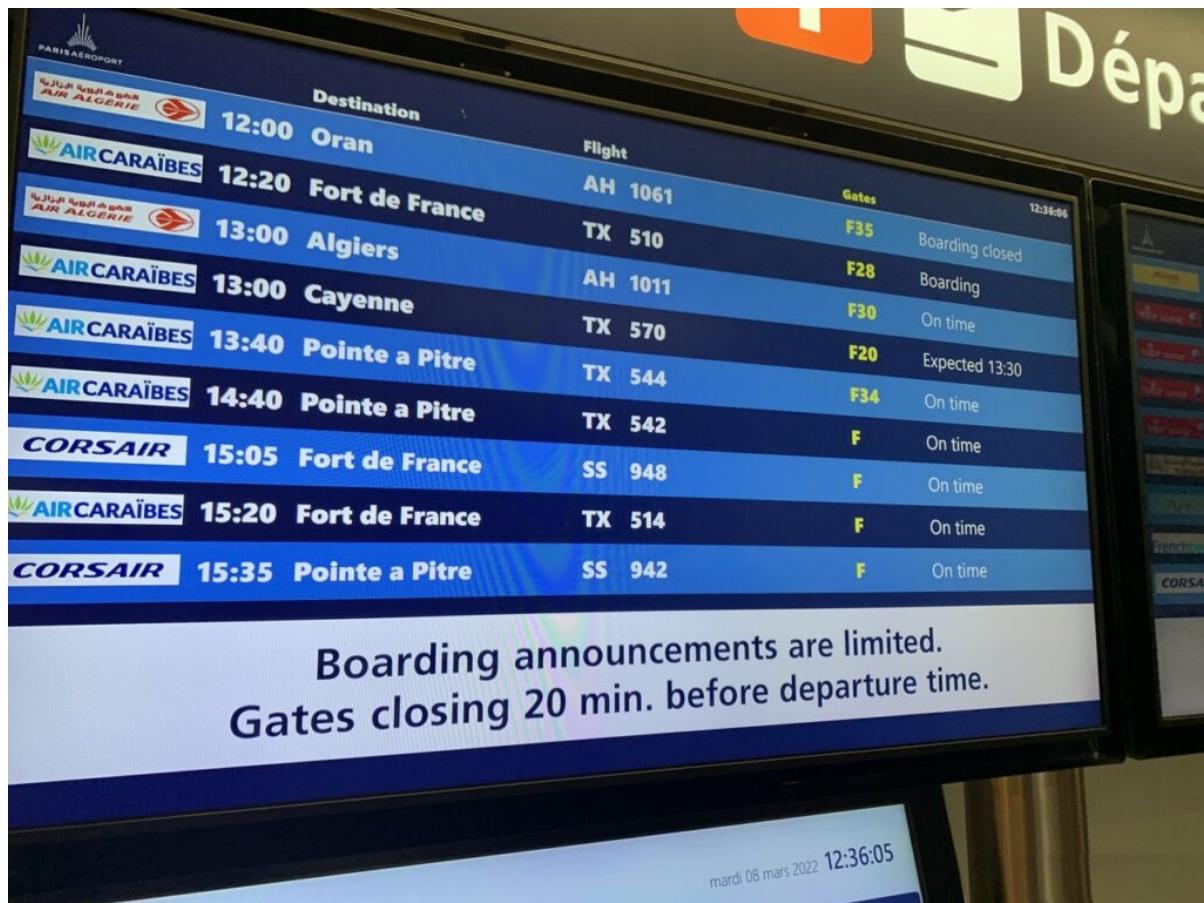
Toutefois, ces 30 millions ne suffiront pas à mettre à flot la compagnie. Corsair envisagerait selon *Le Monde* de demander à l'État d'effacer 147 millions de créances nées de dettes fiscales et sociales, de prêts et de report de charges. En clair la compagnie se serait offert le privilège de se soustraire au paiement d'impôts, et de charges qui pèsent sur les salaires.

L'État avait déjà utilisé l'argent collectif pour voler au secours de Corsair en 2020 pour un montant de près de 140 millions (30,2 millions en dédommagement des mesures covid et 106,7 millions de soutien à la restructuration).

Ce nouvel appel au porte-monnaie des contribuables pose au moins trois problèmes. Le premier concerne la réglementation européenne. « Des aides doivent être octroyées aux entreprises en difficulté en respectant le principe de non-récurrence limitant de telles aides pour une période de dix ans », stipule la Commission. Le principe de non-récurrence ne prévoit pas que des aides soient consenties tous les trois ans comme ici avec la demande qu'aurait formulée Corsair.

Quant à la concurrence, son bras a déjà été tordu au profit de Corsair. La compagnie aérienne a recueilli des aides débloquées par l'État que certains de ses concurrents n'ont pas obtenues. Les 140 millions accordés à Corsair en 2020 étaient restés au travers de la gorge de Marc Rochet,

président d'Air Caraïbes. Il avait dénoncé dans l'hebdomadaire économique *La Tribune*, une distorsion de la concurrence. « *Les aides de l'État, responsable de l'argent sacré des contribuables, ne doivent pas porter préjudice aux compagnies saines qui sont en place* », s'était offusqué Marc Rochet.



Air France, Air Caraïbes et Corsair desservent régulièrement les Antilles et la Guyane au départ de Paris-Orly.

Ce dernier avait aussi souligné dans ses observations à la Commission européenne en décembre 2020 qu'il fallait s'assurer « que des hypothèses du plan de restructuration [de Corsair, N.D.L.R.] ne soient pas trop optimistes, que des baisses de charges d'exploitation soient réelles ».

Au-delà des Outre-mer français

Corsair qui s'était engagée auprès de la Commission européenne à

recentrer ses activités sur son cœur d’activité, à savoir la desserte de Pointe-à-Pitre, Fort de France, Montréal, La Réunion, Mayotte, Maurice et Abidjan (Côte d’ivoire), ne se consacre pas uniquement aux départements d’Outre-mer et opère des vols vers Miami (USA), Antananarivo (Madagascar), Cotonou (Bénin), Bamako (Mali).

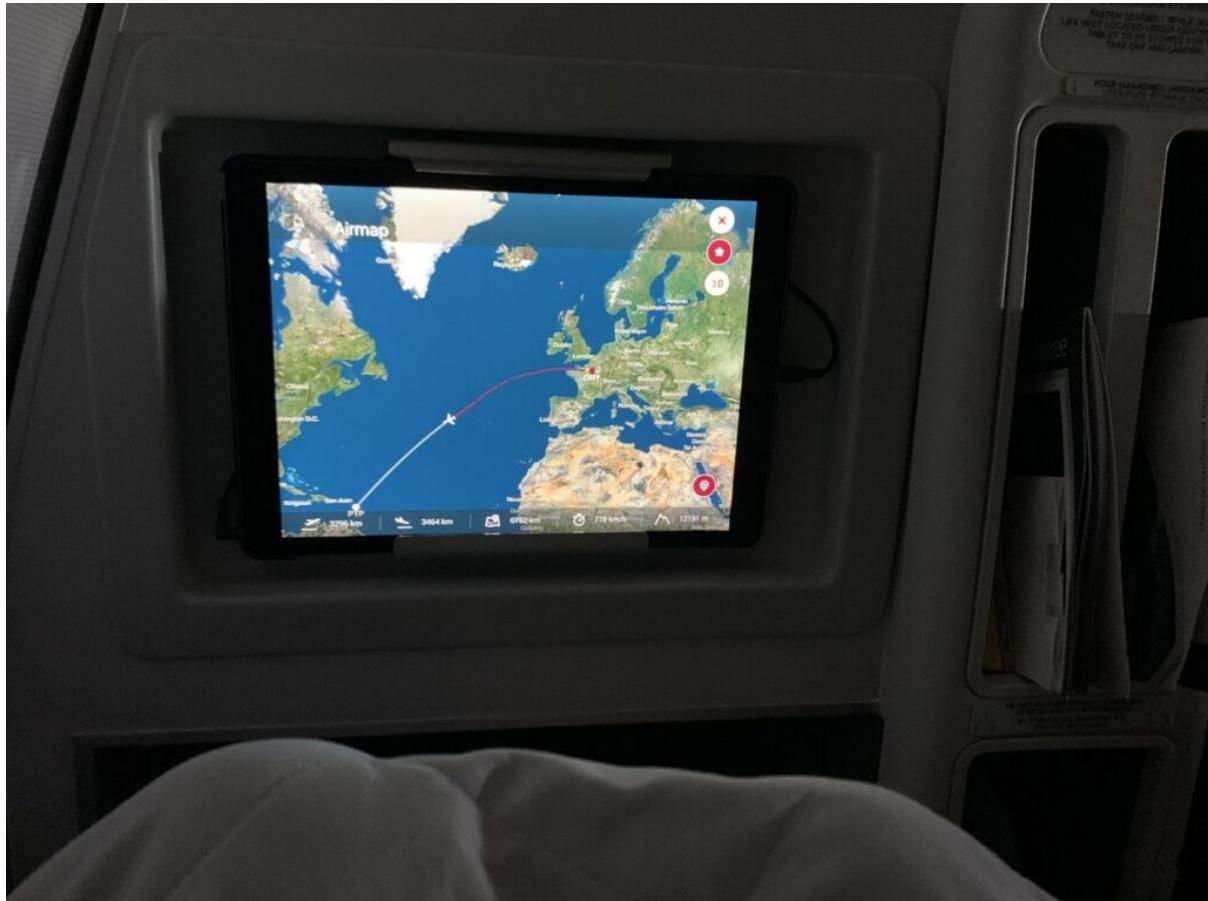
Cette diversification permet au transporteur d’afficher sur l’exercice 2022-2023, qui s’est achevé le 30 septembre, un chiffre d’affaires record de 643 millions d’euros selon Pascal de Izaguirre cité dans un article publié le 20 octobre dernier par *La Tribune*. Cette déportation au-delà des destinations ultramarines ne va pas s’arrêter à en croire Pascal de Izaguirre qui dit à *La Tribune* espérer « pouvoir ouvrir de nouvelles destinations dès l’été 2024 - avec notamment un développement en Afrique ».

Loin de baisser ses charges, Corsair a vu ses coûts exploser (kérosène, loyer des avions, maintenance) avec l’accroissement de son activité. Et si son directeur général annonce des pertes en recul, il n’envisage pas un retour à l’équilibre avant 2024. La compagnie qui dispose de neuf long-courriers Airbus A330 a commandé quatre autres exemplaires d’Airbus nouvelle génération A330neo. Soit une flotte de 13 appareils, au-delà des 9 aéronefs prévus dans le plan de restructuration sur lequel la Commission européenne avait donné un avis favorable en 2020.

| La Région et le Département de Guadeloupe financeurs

Cette orientation américano-africaine interroge la légitimité d’utiliser sans contrepartie l’argent commun des Français et des Ultramarins alors que dans le même temps, les prix des billets d’avion au départ des Outre-mer suivent des logiques purement financières et concurrentielles. Aucune disposition tarifaire ne vient reconnaître l’effort des clients-contribuables. Le poids de la continuité territoriale est faible dans une politique de transport qui regarde les besoins des entreprises et leurs actionnaires,

avant l'intérêt des usagers insulaires.



Plan de vol Orly vers Pointe-à-Pitre affiché depuis un siège à bord d'un avion Corsair

La compagnie devait être la championne de la desserte de l'Outre-mer français. L'argument avait convaincu la Région Guadeloupe et la collectivité territoriale de Martinique de mettre au pot lors de la restructuration de 2020. Ces collectivités sont aujourd'hui suivies par le Département de la Guadeloupe qui est annoncé parmi les financeurs de 2023. Sans qu'aucune mesure ne soit édictée pour les fonds publics distribués. Ni contrepartie sur la gouvernance de l'entreprise. Aucune des collectivités n'apparaît parmi les 22 actionnaires de la société Outre-mer R plane (OMRP), propriétaire de Corsair à 100%. Présidée par Éric Koury, la société réunit dans son top 5 des parts sociales le Guadeloupéen Éric Koury (1 800 000 de parts), les Guyanais Du (1 800 000 de parts), les Guadeloupéens Loret (1 800 000), les Guadeloupéens Chaulet (1 500 000), le Guadeloupéen Patrick Vial-collet (1 000 000 de parts).

Avec 1,27 million de passagers transportés, Corsair a pointé en 2022 à la cinquième place des compagnies françaises derrière Air France, Transavia France, Air Corsica et Air Caraïbes, selon les statistiques de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC).