

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de remercier la Société Air Saint-Pierre, au travers de son Président pour me permettre de participer à ce bel événement et mettre en valeur cette société locale emblématique.

Au travers des différentes interventions et de l'exposition qui nous est proposée, je laisse le soin à d'autres de nous rappeler l'histoire de cette société locale depuis sa création. Mon propos se voudra axé sur l'ATR 42-500 qui sera baptisé dans quelques minutes.

De la même manière que la société a permis à la population, pour ces festivités, de mieux comprendre l'envers du décor au travers d'ateliers et d'autres activités, je voudrais également évoqué quelques aspects de ce dossier souvent méconnus du grand public et à vrai dire presque déjà oubliés pour le décideur que je suis.

AIR SAINT-PIERRE a pris possession de cet outil le mardi 13 octobre 2009, mais cette belle aventure n'a pas été un long fleuve tranquille.

Cette histoire a commencé en 2007, quand Rémy BRIAND est venu me rencontrer pour discuter du renouvellement de l'ATR 42-320.

Convaincu par ses arguments qui portaient sur une conjoncture dollar américain propice, sur les aspects liés au confort des passagers, mais aussi à une capacité de charge supérieure, en tant que Président de la SAEMAI (fondée en 1985) je n'ai pas hésité une seule seconde à nous engager ce dossier ambitieux.

En remarque préalable, il faut garder à l'esprit que cette opération a été rendue possible parce que, sur le plan technique, les équipes d'AIR SAINT-PIERRE ont travaillé sans relâche pour que cet achat soit un succès. A défaut de maîtriser les aspects techniques, je me suis particulièrement intéressé avec Rémy BRIAND à la partie financière, qui n'en est pas la moindre de ce dossier.

Pour faire cette acquisition, il aura d'abord fallu négocier avec ATR TOULOUSE les termes d'un protocole d'achat signé par ATR le 18 avril 2008.

Pour autant, parallèlement ce dossier devait bénéficier d'une défiscalisation pour être financièrement supportable et là, les choses se sont corsées. Jean-Michel MARAVAL, de la Société outre-mer Finances, qui a été une cheville ouvrière du dossier, nous a informés le 23 avril 2008 de la réticence de Bercy sur le montage proposé. Ce dernier était en fait le même que sur le précédent ATR, mais comme d'habitude, les années passant, BERCY resserrait les conditions d'obtention de la défiscalisation.

Le 06 mai 2008, le Conseil d'Administration de la SAEMAI refuse le protocole d'ATR tenant compte ainsi de la position de Bercy. Il fallait donc revoir le schéma global de défiscalisation, alors que dans l'ombre, l'ATR 42-500 était en construction à Toulouse. Par ailleurs, je ne souhaitais pas prendre un risque à 16M USD sans un minimum de garanties.

Le 10 juin 2008, à 7 mois de la livraison prévue, dans un contexte de crise financière internationale et de nombreuses queues blanches chez les constructeurs, ATR montre des signes de fébrilité, compréhensibles, il faut bien l'avouer.

Entre temps, un nouveau schéma de défiscalisation a été imaginé, le protocole avec ATR à nouveau revu et validé par le Conseil d'Administration de la SAEMAI le 20 juin 2008.

Le 25 juin 2008, à Paris, j'ai eu une réunion, disons le clairement, houleuse avec notre banquier pressenti. Pour être clair, au soir du 25 juin, nous n'avions pas le 1<sup>er</sup> euro des 12,6M€ au total ! Les choses se sont ensuite normalisées, mais ce soir là, nos plans étaient pour le moins compromis !

Le lendemain, 26 juin 2008, Rémy BRIAND et moi-même nous sommes rendus à TOULOUSE afin de visiter le site ATR ayant surtout le loisir de vérifier de visu l'état d'avancement de cet ATR alors que les documents contractuels viennent quelques minutes auparavant d'être signés et que nous n'avions pas encore versé le 1<sup>er</sup> euro. Ce qui fut fait le soir même de cette mission chez ATR... C'est là que l'implication personnelle de tous les acteurs sur des dossiers structurants prend tout son sens car nous avons en une journée réussi un tour de force en nous appuyant sur le banquier local, la BDI.

Notre demande officielle à BERCY a été faite en septembre 2008, bordée auparavant par INGEPAR (du groupe BPCE) et OUTRE-MER Finances : j'avais souhaité que ces deux cabinets travaillent conjointement sur notre dossier. Cette demande a été validée bien plus tard...

Pour autant, arrivés à ce stade on pourrait presque croire que les choses étaient plutôt bien lancées, il n'en est rien.

En effet, le contrat de vente définitif non encore signé prévoyait qu'il fallait que BERCY valide le dossier de défiscalisation, que l'avion soit démontré par vents de travers à 45 nœuds et que le kit cargo avant supplémentaire soit validé.

Je vous laisse le soin d'imaginer la suite : les normes européennes entre temps ont été modifiées ! Il a donc fallu décaler la livraison prévue de l'ATR afin qu'ATR fasse valider le kit cargo auprès de l'autorité européenne en question, pour les connaisseurs l'AESA. Ces nouvelles contraintes faisaient perdre potentiellement quatre passagers. Et comme cela n'était pas suffisant, ATR n'arrivait pas à réunir les conditions permettant en Europe de démontrer les vents de travers. C'est alors que Rémy BRIAND a imaginé que l'avion soit acheminé sur SPM pour démontrer l'avion par vents de travers ou qu'un équipage d'AIR SAINT-PIERRE puisse le démontrer dans le nord s'il le fallait.

Le 22 février 2009, j'ai dû provoquer un Conseil d'Administration de la SAEMAI car ces éléments étaient de nature à remettre en cause le dossier, ce que personne évidemment ne souhaitait. Nous nous sommes donnés jusqu'au 26 février afin de prendre une décision ultime qui aurait pu être un abandon du projet. A ce moment là, les vents traversiers venaient d'être démontrés en Islande, nous avons donc évacué un sujet et non des moindres, même si techniquement AIR SAINT-PIERRE était confiant au regard des caractéristiques techniques du nouvel appareil.

Entre ces deux dates, ATR a tout mis en œuvre pour tenir compte des nouvelles contraintes réglementaires et des exigences qu'avec AIR SAINT-PIERRE nous nous étions fixés. Leur proposition impactait l'acquisition de 600 000 USD, ce qui n'est pas une mince affaire. Mais nous avons trouvé une issue favorable ....

Pour boucler le tout, le contexte international venant s'y rajouter, le banquier nous indiquait ne pas être en mesure de financer totalement le dossier. Ce qui m'a amené à nous rapprocher d'ATR qui peut participer dans certains cas à ce type d'opération.

Finalement, le 27 février 2009, suite à une réunion avec notre banquier, les choses ont clairement été posées et c'est finalement par la garantie du Conseil Territorial adoptée en

septembre 2009 à hauteur de 6,8M€ que nous sommes sortis par le haut du dossier de financement. Je le rappelle Février 2009, l'ATR aurait dû être livré, je vous laisse donc imaginer quelque peu la tension.

En mars 2009, AIR SAINT-PIERRE a validé la configuration de l'avion proposée par ATR et tenant compte des nouvelles normes européennes.

Toujours en mars 2009, alors que l'avion est achevé, BERCY nous causait toujours des difficultés concernant le stock de pièces détachées que nous souhaitions intégrer à la défiscalisation.

La suite vous la connaissez, l'ensemble des certifications ont été acquises ce qui validait définitivement l'acquisition de l'ATR 42-500, l'avion est arrivé en octobre 2009 sur SPM où il sert avec une grande efficacité la population. Je vous passe les détails de la revente de l'ATR 42-320, presque anecdotique mais non moins discutée avec ATR.

J'espère que vous me pardonneriez d'avoir été un peu long, mais je voulais simplement au travers de ce récit, vous démontrer comment dans l'ombre, de nombreux acteurs ont su se mobiliser pour faire aboutir ce bel investissement exploité par une société dont le sérieux et la réputation ne sont plus à démontrer.

Je suis, en ce qui me concerne, particulièrement fier d'en avoir été un acteur aux côtés des administrateurs de la SAEMAI, d'AIR SAINT-PIERRE et de la Collectivité que je représente qui a garanti la dette liée à cette acquisition. C'est à mon sens une des meilleures illustrations d'un partenariat public/privé qui a fonctionné de manière exemplaire.

Je souhaite donc une longue vie à Air Saint-Pierre, dont l'équipe dirigeante a été renouvelée, longue vie à cet ATR 42-500 dont je sais que le personnel d'AIR SAINT-PIERRE prend le plus grand soin au bénéfice de l'intérêt général.

Merci de votre attention.

Stéphane ARTANO