

*Pôle communication*  
*Tél. : 24 66 40*

Jeudi 20 août 2020

## DOSSIER DE PRESSE

### La situation du transport aérien en Nouvelle-Calédonie

**La pandémie de Covid-19 entraîne, comme partout ailleurs dans le monde, des impacts sans précédent pour les compagnies aériennes calédoniennes. Les prévisions au niveau international font état d'un retour à la normale du trafic pas avant 2024, voire 2025 pour les scénarios les plus dégradés, avec une évolution toutefois différente selon le type de desserte, internationale ou domestique.**

#### La situation d'Aircalin

---

##### La situation opérationnelle

Depuis le 21 mars, tous les programmes de vols réguliers internationaux ont été suspendus, hors vols autorisés par le gouvernement ou le haut-commissariat de la République.

Dans ce cadre, Aircalin dessert Tokyo (trois vols par semaine), Sydney (deux vols par semaine réservés au fret et aux évacuations sanitaires), et Wallis-et-Futuna (deux vols par semaine). Un seul vol Tokyo-Nouméa par semaine est ouvert aux passagers.

En cas de nécessité impérieuse, il est toujours possible de quitter la Nouvelle-Calédonie, et d'y revenir, à la condition de suivre une quatorzaine en hôtel à l'arrivée. La capacité hôtelière limitée détermine le nombre de places sur les vols de retour et rend celui-ci aléatoire.

À la mi-août, plus de 200 vols ont été autorisés par les autorités, 75 % concernant Aircalin (dont 70 sur Tokyo, 48 sur Sydney, 18 sur Wallis), les autres étant surtout des évacuations sanitaires.

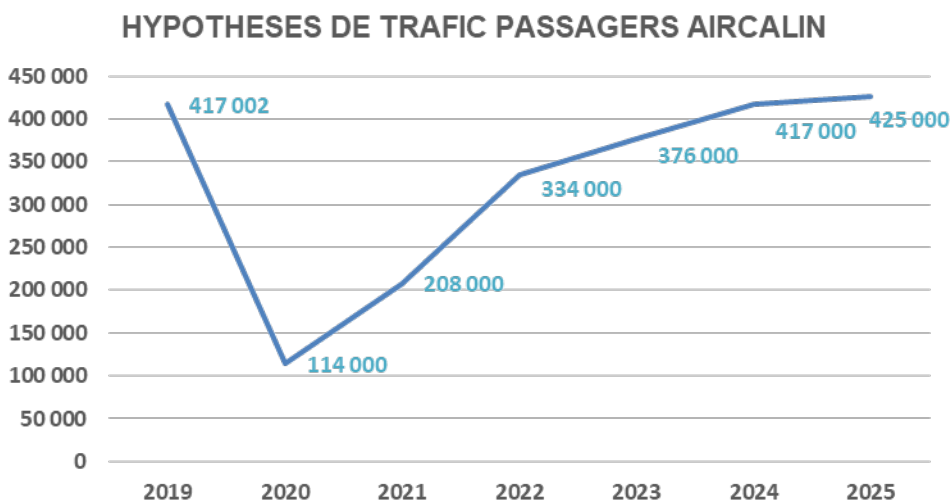
##### La situation financière

Depuis la crise, Aircalin affiche une perte de 91 % de son trafic passagers, de 30 % de son trafic fret, une baisse de son chiffre d'affaires de 80 % et des pertes mensuelles de 570 millions de francs qui intègrent néanmoins les aides de la Nouvelle-Calédonie (vols réquisitionnés et dispositif du chômage partiel Covid-19).

Alors que la compagnie avait toujours été déficitaire depuis sa création, Aircalin a atteint l'équilibre économique en 2014 et a renoué avec les bénéfices depuis 2015, ce qui lui a permis d'amortir dans un premier temps le choc de la crise sanitaire du Covid-19. Des mesures fortes d'économies sont d'ores et déjà mises en place pour 2020, et parmi les plus conséquentes, la baisse de la masse salariale de 20 %.

## Les hypothèses de reprise de l'activité

Les hypothèses de reprise d'activité retenues par la compagnie sont conformes aux prévisions des experts internationaux.



## Les perspectives pour la compagnie

La survie d'Aircalin passera par quatre dispositifs principaux.

### Le report du remboursement des billets d'avion par le biais d'avoirs

Le montant du remboursement des billets non utilisés est évalué à ce jour à plus de 3 milliards de francs. Dans le dispositif envisagé, qui sera de nouveau soumis au Congrès, Aircalin procédera au remboursement des passagers à l'issue de la période de validité d'un avoir qui est de 12 mois.

### Le report des investissements et l'obtention de la défiscalisation

Le premier A320neo sera livré en novembre 2020 au lieu de mai 2020. La livraison du second appareil est décalée à septembre 2023 au lieu de février 2021. Ces reports ont été obtenus sans pénalités pour la compagnie.

L'agrément pour la défiscalisation nationale du premier A320neo est confirmé. Le schéma de financement prévoit donc un apport des investisseurs fiscaux de l'ordre de 1,85 milliard de francs. Un aménagement des règles fiscales serait toutefois nécessaire pour sécuriser les investisseurs identifiés.

### Les mesures de réduction des charges internes

Une réduction de la masse salariale de 20 % est envisagée ce qui représente un milliard de francs chaque année. Ces économies pourront être obtenues à travers trois mesures :

- la révision des accords conventionnels avec des mesures conjoncturelles comme des baisses de rémunération de l'ordre de 10 % pour tous les salariés et des mesures structurelles visant des gains de productivité nécessaires à la reprise ;
- un plan de départs volontaires lancé depuis le 11 août ;
- la poursuite du dispositif du chômage partiel Covid-19.

### Le recours à l'emprunt

La perte de trésorerie provoquée par la crise sanitaire nécessite le recours à l'emprunt. La compagnie a fait la demande d'un prêt garanti par l'État (PGE) pour un montant de 4,8 milliards de francs. Le PGE, remboursable en cinq ans après une année de différé, engendrera des échéances annuelles de l'ordre d'un milliard de francs qui impacteront directement la trésorerie. Son obtention est conditionnée par la mise en œuvre d'économies durables sur la masse salariale.

## **La situation d'Air Calédonie**

---

### **La situation opérationnelle**

Les vols domestiques ont été suspendus du 21 mars au 19 avril. La reprise effective a eu lieu le 4 mai avec un allègement du programme régulier d'Air Calédonie de 35 % : 69 rotations hebdomadaires contre 93 précédemment. Aucune rotation n'est notamment assurée le samedi après-midi et le dimanche matin. Des créneaux de vols supplémentaires peuvent être néanmoins activés en période de vacances scolaires.

La fermeture des frontières calédoniennes et des autres pays de la région amène la compagnie à une situation opérationnelle inédite, rendant impossible la formation réglementaire de ses pilotes ainsi que la maintenance longue d'un de ses appareils. Si aucune solution n'est trouvée dans les prochaines semaines, la compagnie se verra dans l'obligation de cesser totalement son activité. Une coopération de l'ensemble des services compétents et des autorités régionales sera nécessaire à la survie de la compagnie, dans le strict respect des contraintes sanitaires.

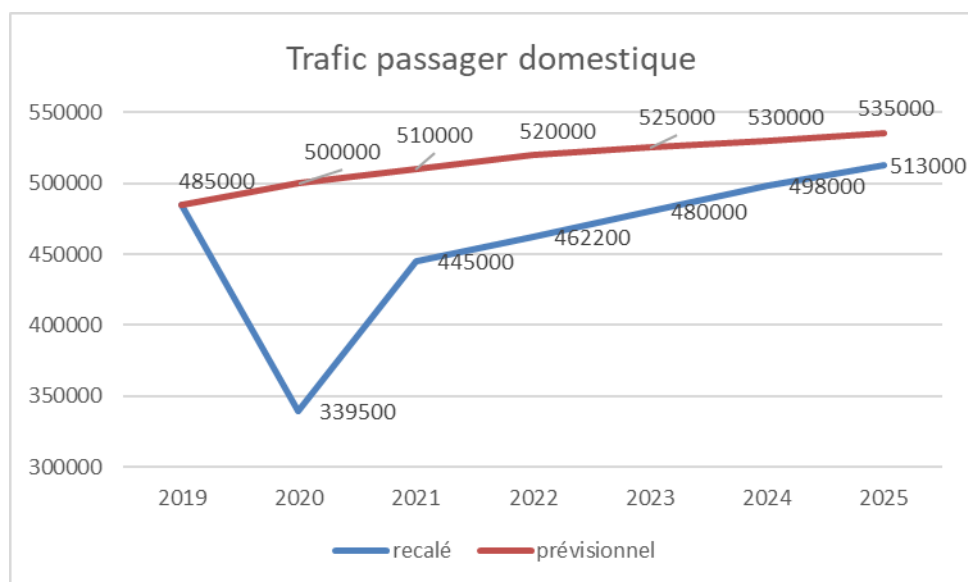
### **La situation financière**

L'arrêt de l'exploitation et surtout la baisse de l'ordre de 40 % du trafic passagers constatée depuis la reprise des vols confirment la situation financière critique d'Air Calédonie. Pour rappel, le tourisme international représente 25 % du trafic domestique.

Dans ce contexte, la compagnie prévoit un déficit de plus 1,2 milliard de francs fin décembre 2020 et dispose d'une trésorerie de trois mois.

## Les hypothèses de reprise du trafic

En l'état actuel, le retour au trafic passagers de 2019 n'est pas attendu avant 2024.



## Les perspectives pour la compagnie

Un plan de sauvegarde a été validé par le conseil d'administration dès le 28 avril. Celui-ci repose sur trois piliers.

### Le volet commercial

Il s'articule autour d'une réduction du programme de vols en cohérence avec la demande observée depuis la reprise de l'activité sur chaque destination. Par ailleurs, une révision de la grille tarifaire et des promotions très régulières sont mises en place dans l'objectif d'assurer un remplissage optimal des vols tout en préservant au mieux le revenu moyen par passager.

### La restructuration de la compagnie

L'objectif est de réduire durablement la masse salariale de 20 % et les frais généraux de 10 %. À ce titre, un plan de départs volontaires est en cours, avec en parallèle une réorganisation des services et une révision des accords du personnel.

### Le soutien des actionnaires

Une demande de soutien de la part des actionnaires pour pérenniser l'activité est sollicitée.

À noter que la coopération entamée avec Aircalin avant la crise se poursuit afin d'étudier toutes les pistes de synergie possibles dans l'avenir tant au plan commercial, que technique et opérationnel.

\* \*  
\*