

Pôle communication
24.65.42

Jeudi 31 août 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Desserte aérienne intérieure : précisions

Suite à la réunion du 24 août 2023 à la mairie de l'Île des Pins entre les représentants du gouvernement, de la province Sud, de la Grande Chefferie de l'Île des Pins, du collectif Kwenyii et de la direction générale d'Air Calédonie, le gouvernement tient à apporter certaines précisions.

I. Le protocole du 9 novembre 2011 : feuille de route du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie

Le Collectif des usagers de Kwenyii s'étant fréquemment référé au protocole de 2011 pour justifier certaines revendications, il convient de rappeler la forme et le fond de ce protocole.

Le protocole de suspension de conflit d'août 2011

En juillet 2011, un collectif des usagers d'Air Calédonie a déclenché un conflit qui a débouché sur un arrêt général des vols de la compagnie. Sur proposition du gouvernement, un protocole d'accord de suspension de conflit a été signé le 18 août 2011 entre le Gouvernement, le Président de la Province des Îles, les grands Chefs de Lifou et les présidents des collectifs de Lifou, Maré, Ouvéa et l'Île des Pins. La finalité de ce premier protocole était d'identifier le plan des travaux à mener en vue de la rédaction d'un protocole de sortie de conflit.

Le protocole de fin de conflit de novembre 2011

Le 9 novembre 2011, un protocole de fin de conflit, accompagné d'un *Programme pour l'amélioration de la desserte intérieure du pays*, a été signé par le Gouvernement, le Président de la Province des Îles, le Président du Sénat coutumier, les grands Chefs de Lifou et les présidents des collectifs de Lifou, Maré, Ouvéa et l'Île des Pins.

Ce protocole pose un cadre général constitué de plusieurs orientations fondamentales :

- ✓ la compagnie Air Calédonie doit rester l'opérateur en charge de la desserte aérienne intérieure, car elle assure une mission de service public ;
- ✓ en accord avec les collectivités actionnaires, la compagnie Air Calédonie doit poursuivre son redressement entamé en 2010 en exerçant exclusivement son métier de transporteur et en respectant ses obligations de société de droit privé. En d'autres termes, il ne revient pas à Air Calédonie de supporter le financement de billets à tarifs réduits au bénéfice des résidents des îles ;
- ✓ en accord avec les provinces, la mise en place de tarifs préférentiels, en faveur des personnes les plus défavorisées et des résidents des îles, doit être uniquement supportée par les collectivités publiques.

Le Programme pour l'amélioration de la desserte intérieure du pays, intégré au protocole, est un plan comportant sept axes de travail, dont l'institution d'une politique tarifaire et d'une meilleure gouvernance de la desserte du pays, l'amélioration des conditions d'exploitation de la compagnie, la définition d'une complémentarité entre les transports maritime et aérien et la mise en place d'un schéma global des transports et de la mobilité.

*
* * *

2. Sur la situation de la compagnie Air Calédonie

Chargé de la compétence de desserte aérienne intérieure et principal actionnaire de la compagnie domestique, le gouvernement est vigilant sur la situation d'Air Calédonie.

2.1 Des comptes durablement impactés par les conséquences de la crise Covid

La crise sanitaire a fortement touché la compagnie sur les exercices 2020 et 2021, qui ont connu trois périodes d'arrêt d'exploitation.

Avec ces périodes d'arrêt d'exploitation, la poursuite de la fermeture des frontières et une conjoncture économique difficile, l'exercice 2021 s'est terminé avec le transport de seulement **262 000 passagers, soit près de 200 000 passagers en moins par rapport à 2019.**

Ainsi pour faire face à la baisse d'activité significative due à la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, **la compagnie a été obligée de contracter un prêt garanti par l'Etat pour un total de 1,2 milliards francs** (remboursable jusqu'en 2027). Ces emprunts ont permis à la compagnie de passer cette période délicate en maintenant un niveau de trésorerie suffisant pour honorer ses charges alors qu'aucune recette n'était enregistrée.

La trésorerie n'a pas pu se reconstituer sur cette période, le niveau des recettes passagers et la hausse des charges notamment due aux conflits Russo-Ukrainien (hausse du carburant) n'ont pas permis d'équilibrer la trésorerie.

Aujourd'hui, la compagnie accuse une perte de trésorerie due en particulier au remboursement des échéances du PGE. En effet, la compagnie n'a pas retrouvé les ressources nécessaires pour financer son activité et faire face au remboursement du PGE, ce qui se traduit par un **exercice déficitaire de 460 millions francs en 2022.**

2.2 Un plan pour sauvegarder la compagnie :

Compte tenu des importantes difficultés, les services de la compagnie, les salariés et la Nouvelle-Calédonie se sont engagés sur des mesures pour sauvegarder Air Calédonie :

- une amélioration de la politique commerciale en vue d'optimiser les revenus ;
- La réorganisation de la compagnie via une politique de diminution des frais généraux (-10%) et réduction de la masse salariale (-20%). Sur ce dernier point, Air Calédonie a signé avec les partenaires sociaux un plan de départ volontaires, permettant une rationalisation de l'organisation et une économie durable de la masse salariale de l'ordre de 10%. En parallèle, un autre accord a abouti à la réduction de 10% des salaires du personnel pour une durée de 5 ans ;
- un soutien de l'actionnaire Nouvelle-Calédonie (par l'intermédiaire de l'ADANC) au travers d'une **subvention de 450 millions francs.**

Par ailleurs, alors que le prix du carburant a connu une augmentation significative en 2022, la Nouvelle-Calédonie (via l'ADANC) a absorbé 2/3 (400 francs sur 600 francs) de cette augmentation afin qu'elle ne soit pas répercutée sur le prix des billets d'avion. Cette mesure a coûté 100 millions francs en 2022 et est estimée à 200 millions francs en 2023.

*
* *

3. Sur la politique tarifaire d'Air Calédonie

La compagnie Air Calédonie est parfois accusée de pratiquer des tarifs trop élevés, « *exorbitants* » selon les termes du Collectif des usagers Kwenyii.

Afin de juger la politique tarifaire pratiquée par Air Calédonie, le gouvernement a fait procéder à un benchmark des tarifs pratiqués par d'autres compagnies en milieu insulaire.

Analyse comparative des grilles tarifaires en Polynésie, aux Antilles et en Nouvelle-Calédonie sur la base d'une distance équivalente et exclusivement sur ATR72

Tarifs en aller-retour HT et détail des taxes

	Flex	Full Flex		Taxes	Air Tahiti
	28 600	38 400		6 313	Ligne Papeete - Huahine 180 km
	Offre spéciale	Standard	Flex	Taxes	Air Moana
	31 700	40 200	45 400	5 225	Ligne Papeete - Bora Bora 259 km
	Best	Cool	Flex	Taxes	Air Antilles
	18 735	22 315	25 900	13 650	Ligne Fort de France - Point à Pitre 188 km
Promo	Super Loisir	Loisir	Standard	Flex	Air Calédonie
11 000	13 384	17 656	22 714	26 880	Ligne Nouméa - Lifou 184 km
				Taxes	2 731

Air Calédonie propose une grille tarifaire plus étendue et **globalement moins chère** que les autres compagnies opérant des ATR dans les Outre-mer.

Il est à noter que **les taxes sont très significativement plus faibles en Nouvelle-Calédonie**. Ces taxes se décomposent de la manière suivante :

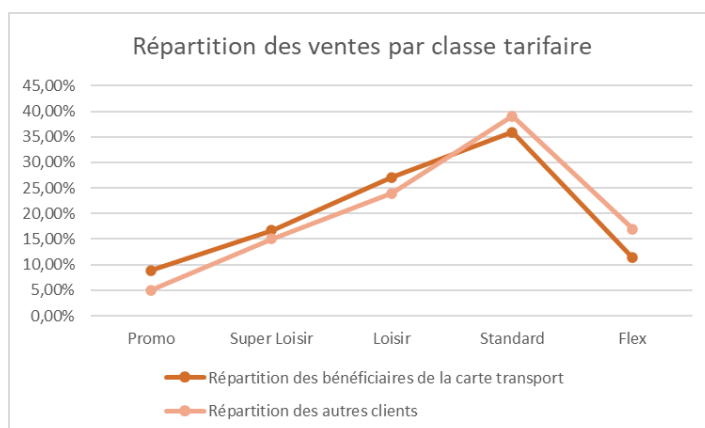
Répartition des taxes

	Nouvelle Calédonie	Polynésie	Antilles
Redevances aéroport	800	4 032	2320
Taxe sûreté	531	481	5210
Surcharge carburant	1 400	1 800	5490
Total	2 731	6 313	13 650
			Taxe de solidarité
			270
			Taxe développement des infra
			360
			Total
			13 650

Une TGC de 3% s'applique en plus sur le billet mais également sur les taxes ci-dessus

La répartition des ventes d'Air Calédonie par classe de réservation sur se décompose ainsi :

	Promo	Super Loisir	Loisir	Standard	Flex
Répartition des bénéficiaires continuité pays	8,9%	16,7%	27,1%	35,9%	11,4%
Répartition des autres clients	5%	15%	24%	39%	17%



Il faut donc souligner que le tarif le plus élevé proposé par la compagnie n'est vendu qu'à hauteur de 15% au total des clients.

*
* * *

A partir de ces éléments, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et la compagnie Air Calédonie ont analysé les revendications du Collectif des usagers Kwenyii et formulé leurs réponses.

3. Les revendications du Collectif des usagers Kwenyii

3.1 L'aménagement des horaires et du programme des vols Grande Terre – Ile des Pins

Le collectif d'usagers souhaite que soient ajoutés des vols au départ de Nouméa à 6h10 et au départ de l'Ile des Pins à 19h30 afin que les résidents disposent de plus de temps sur une journée à Nouméa.

En réponse à cette demande, la compagnie a entrepris de travailler à mettre en place les évolutions suivantes :

- à compter du 1^{er} octobre 2023, une rotation sera ajoutée le jeudi matin départ 7h10 de Nouméa, arrivée à 7h40 à l'île des Pins, départ 8h10 de l'île des Pins, arrivée à 8h40 à Nouméa ;
- à compter du 1^{er} décembre 2023, la rotation du mardi après-midi sera modifiée avec un départ de Nouméa à 17h50, arrivée à l'Ile des Pins à 18h20, départ 18h50 de l'île des Pins, arrivée à 19h20 à Nouméa ;
- à compter du 1^{er} décembre 2023, un vol supplémentaire sera ajouté au programme des vols réguliers départ à 7h10 de de Nouméa, arrivée à 7h40 à l'île des Pins, départ 8h10 de l'île des Pins, arrivée à 8h40 à Nouméa ;
- à compter du 1^{er} avril 2024, la rotation du samedi après-midi sera modifiée avec un départ de Nouméa à 17h40, arrivée à l'île des Pins à 18h10, départ 18h40 de l'île des Pins, arrivée à 19h10 à Nouméa.

Ces nouveautés permettraient de répondre aux différents besoins de la clientèle résidente de l'Ile des Pins. En fonction de la demande et des remplissages sur ces nouveaux vols, d'autres évolutions pourront être envisagées sur les programmes futurs.

3.2 La problématique du fret

Une autre des revendications du collectif Kwenyii concerne les tarifs appliqués sur le fret :

- l'instauration d'un tarif unique pour l'Ile des Pins à 130 francs/kilo ;
- l'annulation du supplément de 100 francs appliqué sur chaque colis ;
- l'annulation de l'option prioritaire ;
- l'annulation des frais appliqués aux différentes options.

Certaines évolutions, concernant la gestion des bagages accompagnés et du fret, n'ont pas été comprises par certains usagers.

En effet, **les tarifs fret n'ont pas évolué depuis le 1^{er} juillet 2018, soit 5 ans de tarification stable** avec ponctuellement des offres promotionnelles au départ des îles. Sans remettre en cause l'objectif de mieux gérer la problématique des excédents de bagages, la gestion du fret sera revue à compter du 1^{er} octobre, afin de proposer pour l'instant l'option prioritaire uniquement aux professionnels (notamment de santé mais également d'autres contrats existants). Le fret des particuliers sera proposé au tarif standard uniquement (140 francs/Kg de et vers l'Ile des Pins), sur la base du premier arrivé, premier servi.

La politique bagages sera progressivement mise en place de façon à permettre à chacun de s'y habituer. Ainsi, les excédents bagages pourront être acceptés jusqu'à 3kg par passager au comptoir d'enregistrement. Pour plus d'excédents, les clients seront orientés vers le forfait à l'avance ou le fret.

Par ailleurs, le principe d'un seul bagage en soute sera accompagné de mesures pour faciliter sa mise en œuvre et du matériel sera à disposition pour regrouper les différents colis. Des points d'étape seront effectués chaque mois pour évaluer la mise en œuvre et les problématiques éventuellement rencontrées.

3.3 Un tarif unique à 10 000 francs

Parmi les revendications du collectif des usagers Kwenyii, figure la mise en place d'un tarif unique à 10 000 francs.

Accéder à cette dernière revendication n'est pas envisageable pour plusieurs raisons :

- *La revendication remet en cause le protocole du 9 novembre 2011*

Si le billet unique à 10 000 francs faisait partie à l'origine des revendications de juillet 2011, cette option n'a pas été retenue lors des discussions d'août à novembre 2011. Toutes les parties signataires ont préféré l'instauration des systèmes d'aides au transport Continuité Pays et Solidarité Transport.

La mise en place d'un tel dispositif supposerait la suppression des dispositifs Continuité Pays, Solidarité Transport et de la carte transport.

- *Un billet unique à 10 000 francs est insoutenable financièrement pour la Nouvelle-Calédonie et la compagnie Air Calédonie.*

Dans le cas où la compagnie mettrait en place un tarif unique de 10 000 francs A/R sur l'ensemble de ses destinations (puisque'il ne serait pas possible de l'appliquer à une seule destination), **le déficit serait de l'ordre de 2,3 milliards de francs**, que la Nouvelle-Calédonie devrait compenser.

Par ailleurs, appliquer un tarif fixe écarterait Air Calédonie des normes techniques et commerciales, appliquées à toutes les compagnies aériennes.

- *Un billet unique à 10 000 francs amènerait les résidents de l'Île des Pins à dépenser en moyenne plus pour leurs déplacements aériens vers la Grande Terre*

En 2022, le tarif moyen HT payé par les bénéficiaires de la carte transport en aller-retour s'élève à :

	Ile des Pins	Lifou	Ouvéa	Maré
Prix moyen payé par les bénéficiaires Carte transport 2022 A/R	8 300	11 100	11 000	10 400

En résumé, appliquer un tarif unique à 10 000 francs reviendrait à :

- ne pas respecter le protocole de 2011 et remettre en cause le système de la carte transport (Continuité pays) ;
- instaurer une mesure financièrement insoutenable pour la Nouvelle-Calédonie et la compagnie Air Calédonie ;
- faire payer davantage les résidents de l'île des Pins.

Le membre du gouvernement chargé des transports a annoncé qu'il proposera au gouvernement de la Nouvelle-Calédonie que le quota de billets Continuité Pays par résident repasse de cinq à huit. La province Sud accompagnerait la mesure.

En réponse, au cours de sa réunion du 31 août 2023, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie s'est dit défavorable à augmenter le nombre de billets Continuité Pays de 5 à 8 :

- compte tenu des contraintes budgétaires actuelles qui ne permettent pas à la Nouvelle-Calédonie d'accroître l'enveloppe de compensation financière qu'elle verse au titre de la Continuité Pays ;
- du fait que les bénéficiaires de Continuité Pays consomment en moyenne moins de la moitié du quota de billets auquel ils ont droit.

Par ailleurs, le gouvernement a demandé que les contrôles soient renforcés pour vérifier si tous les titulaires de la carte Continuité Pays y ont réellement droit.

*
* * *

4. Point d'étape sur la politique d'aide au transport des résidents des îles

Pour démontrer que le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a respecté les engagements du protocole du 9 novembre 2011, il est utile de faire un point sur la politique d'aide au transport des résidents des îles.

« *Instituer une politique tarifaire graduée prenant en compte les résidents et les personnes défavorisées* », c'est dans ces termes qu'a été rédigé le premier point du programme d'application du protocole du 9 novembre 2011. De façon générale, il s'agissait de mettre en œuvre une politique d'aide au transport des résidents des îles.

4.1 Transport aérien : les billets « Continuité Pays »

• *Évolution règlementaire du dispositif*

- Le dispositif Continuité Pays, créé le 9 janvier 2012, est une aide au transport des résidents des îles, financé par la Nouvelle-Calédonie à 75 % et par les provinces Sud et îles Loyauté à 25 %.

Modalités Continuité Pays en 2012

Nombre de billets	8 allers-retours par bénéficiaire	
Pour les Iles Loyauté et le Nord	Adultes : 11 500 frs (A/R)	Enfants : 8 100 frs (A/R)
Pour l'Île des Pins	Adultes : 8 000 frs (A/R)	Enfants : 5 700 frs (A/R)

- En 2016, dans un contexte budgétaire difficile pour la Nouvelle-Calédonie, il a été décidé de sécuriser le financement du dispositif de l'aide à la continuité pays aérienne. L'Agence de la desserte aérienne de la Nouvelle-Calédonie (ADANC) a assuré le financement du dispositif, suite à la réaffectation des 30 % des produits de la taxe de péage, initialement affectés au Port autonome.
- En 2017, pour des raisons budgétaires et parce que 90% des bénéficiaires consommaient moins de 5 allers-retours, l'aide à la Continuité Pays a été revue à la baisse par le congrès passant de huit à cinq le nombre d'allers-retours par personne et par an.
- A compter du 1er septembre 2020, une délibération du congrès permet la commercialisation de trajet simple. Les usagers concernés pourront bénéficier de 10 trajets (aller simple) par an, toujours avec un montant fixe.
- En 2021, le dispositif a évolué vers une carte transport permettant de bénéficier d'une aide au transport applicable sur n'importe quel tarif public de la compagnie à hauteur de dix trajets aidés par an. Ce nouveau fonctionnement a porté ses fruits en incitant à un achat raisonné, en permettant une optimisation du budget voyage des bénéficiaires, une forte baisse du taux de no-show et un arrêt des listes d'attente en aéroport, et en permettant de faciliter la délivrance des cartes transport en début d'année.

• *La consommation annuelle et la prise en charge du financement de la Continuité Pays aérienne*

Année	Bénéficiaires	Coupons transportés	Taux d'utilisation	Montant de l'aide publique
2012	10 381	59 395	36%	309 689 564
2013	14 611	99 640	43%	515 648 346
2014	18 281	122 401	42%	605 968 557
2015	18 597	123 314	41%	606 574 428
2016	26 725	122 304	29%	598 146 867
2017	17 401	97 579	56%	456 255 149
2018	17 030	94 993	56%	462 511 100
2019	17 141	94 419	55%	461 164 200
2020	16 178	78 289	48%	381 128 300
2021	22 172	78 502	35%	371 340 235
2022	25 167	105 152	42%	516 165 754

De 2012 à 2023, la Nouvelle-Calédonie (via l'ADANC à partir de 2016) a versé une compensation de 5,98 milliards francs correspondant au financement de cette aide au transport.

4.2 Transport aérien : les billets « Solidarité transport »

Mis en place en même temps que l'aide à la Continuité pays, ce dispositif complémentaire à caractère social, non-cumulable avec le précédent, s'adresse aux résidents des îles Loyauté titulaires de l'Aide médicale gratuite, cette province ayant seule accepté de mettre en place Solidarité transport.

Modalités Solidarité Transport en 2012

Nombre de billets	8 aller-retours par bénéficiaire	
Pour les Iles Loyauté et le Nord	Adultes : 10 000 frs (A/R)	Enfants : 6 000 frs (A/R)
Pour l'île des Pins	Adultes : 7 000 frs (A/R)	Enfants : 4 200 frs (A/R)

En 2019, il représentait un coût annuel de **187 millions francs** entièrement assumé par la province des îles Loyauté. Elle reste la seule province à le maintenir depuis janvier 2017, date de son arrêt par la province Sud au départ de l'île des Pins.

A partir de 2019, la province des Iles a décidé de réduire le nombre de billets Solidarité Transport de 8 à 5, puis à 3 en 2022.

4.3 Transport maritime : les billets « Continuité Pays »

• La création du dispositif

En 2013, est instaurée une aide à la continuité pays par voie maritime, qui bénéficie d'un financement compensatoire par la Nouvelle-Calédonie d'environ 80 millions de francs par an. Les personnes résidant aux îles Loyauté, à l'île des Pins peuvent bénéficier d'un maximum de 16 trajets simples annuels vers la Grande Terre. **Ce dispositif est destiné aux titulaires de la carte transport et vient donc s'ajouter à la Continuité Pays aérienne.**

• Consommation du dispositif sur l'île des Pins

année	2021	2022	2023	TOTAL sur les 3 années	MOYENNE
nombre de billets vendus / an	3 676	3 673	2 948	10 297	3 432
nombre de clients / an	662	950	804	2 416	805
moyenne nbr de billet VS nbr de client	5,55	3,87	3,67	-	4,36
nombre de clients qui ont atteint le quota des 16 billets	1	3	2	6	2

En résumé :

- comme le prévoyait le protocole du 9 novembre 2011, le gouvernement a mis en place une politique d'aide au transport des résidents des îles ;
- la plupart des titulaires de la carte transport consomment moins de 50 % des billets aériens Continuité Pays auxquels ils ont droit (5 A/R) ;
- le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a pris annuellement à sa charge 500 à 600 millions de francs de compensation (projection : 700 millions en 2023) ;
- la majorité des bénéficiaires de la Continuité Pays maritime (8 A/R) de l'île des Pins consomme moins de quatre A/R et seulement deux à trois personnes par an consomment les huit A/R.