

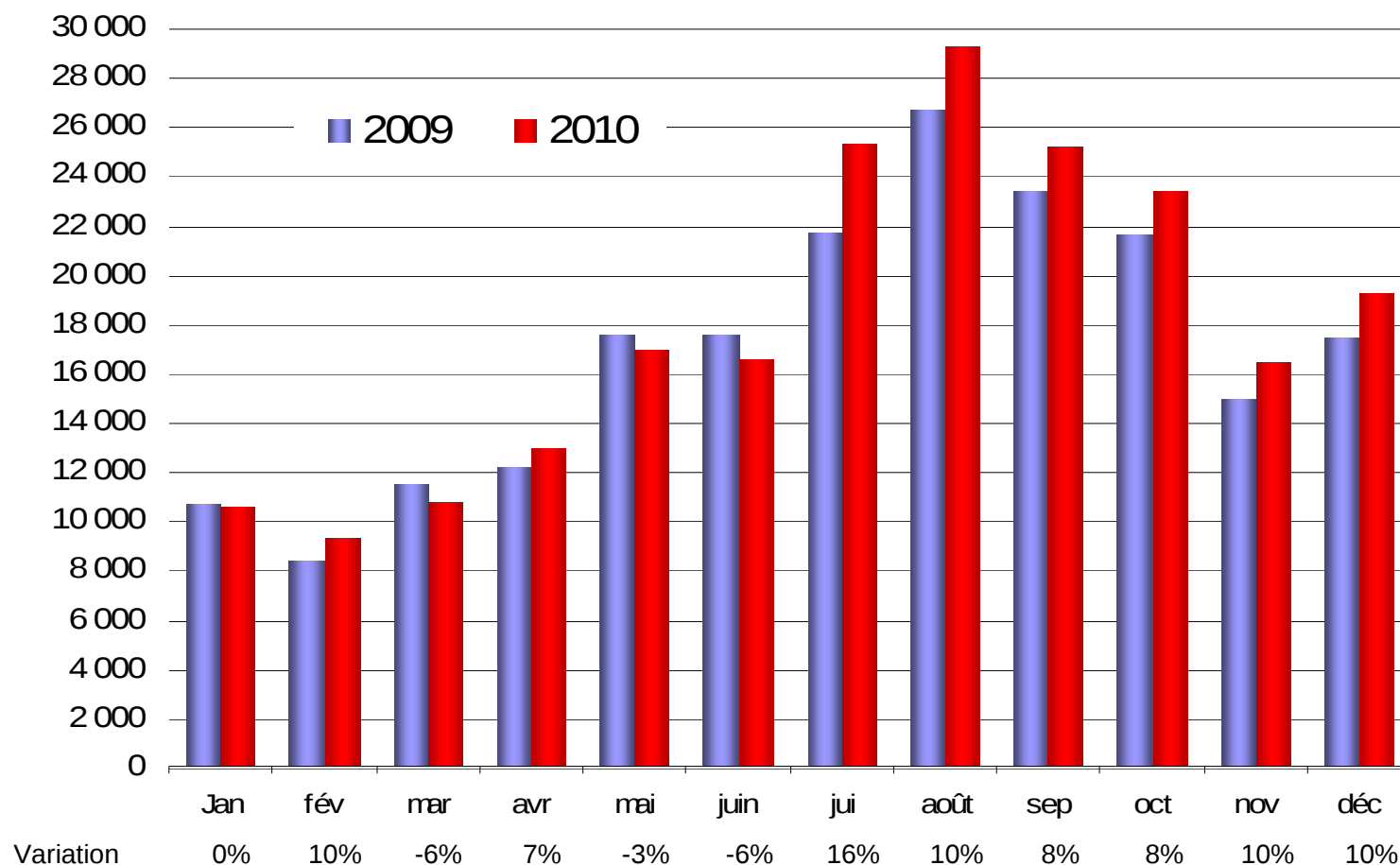


Conférence de presse

14 décembre 2010



Evolution des trafics touristiques sur Air Tahiti 2010/2009

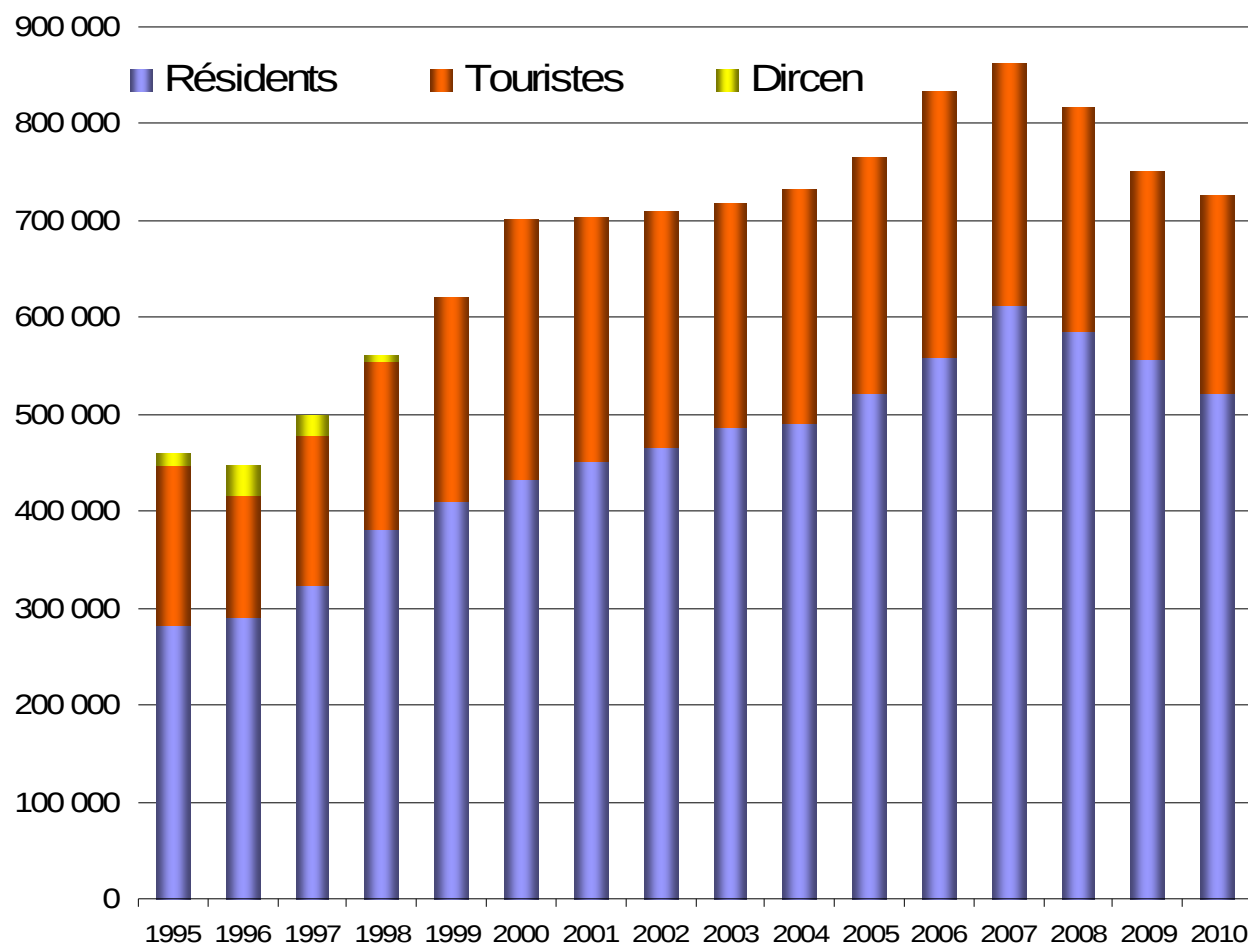


Commentaires : les trafics de touristes internationaux sur Air Tahiti ont stagné au premier semestre

Le mois de juillet a profité de l'effet « éclipse solaire »

La reprise touristique (hors croisiéristes qui ne prennent pas Air Tahiti) s'est confirmée tout au long du second semestre 2010 avec une tendance de reprise / 2009 de + 10%

Evolution des trafics passagers par type



Variations : Résidents 08/07 **-4,5%** ; 09/08 **- 4,8%** ; Touristes 08/07 **- 7,5%** 09/08 **- 16%**
 tendance 2010/09 résidents : **-6,5%** touristes : **+ 5 %**

1^{er} sem : **- 10%** ; 2^{ème} sem : **-3%**

1^{er} sem : **-1%**; 2^{ème} sem : **+ 10%**

Cumul variation 2010/07

résidents : **- 15%**

touristes : **- 18,5%**

Résultats courants des activités aériennes du groupe Air Tahiti

Données en millions de Fcp	Réel 2007	Réel 2008	Réel 2009	Réest 2010
CA aérien Air Tahiti	10 460	10 452	10 088	9 962
Charges de personnels	5 187	5 342	5 270	5 270
Flotte et assurances	1 353	1 276	1 381	1 244
Maintenance-pièces	718	756	866	750
Carburant	1 137	1 819	1 639	1 186
Autres charges et recettes	1 645	1 682	1 298	1 472
Charges de l'aérien Air Tahiti	10 040	10 875	10 454	9 922
Résultat aérien Air Tahiti	420	-423	-366	40
<i>Résultat aérien/ CA aérien</i>	<i>4,0%</i>	<i>-4,0%</i>	<i>-3,6%</i>	<i>0,4%</i>
Résultat courant Air Moorea	-20	-237	-175	-287
Résultat courant Air Archipels	-4	-61	-85	-88
Résultat courant aérien groupe	396	-721	-626	-335

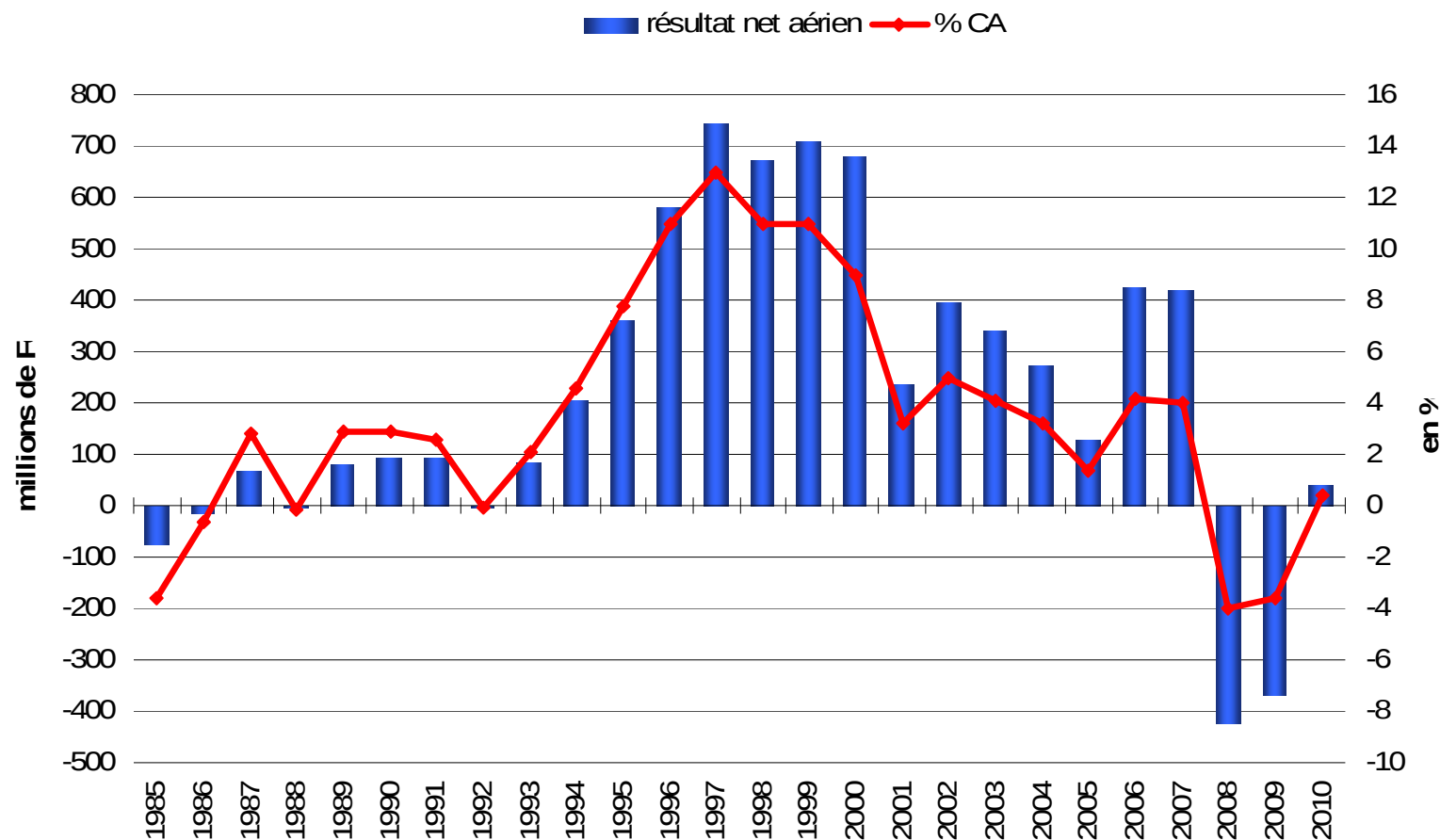
Notes : la crise est intervenue à partir de 2008 avec la combinaison d'une forte chute des trafics et d'une flambée des prix du pétrole. Elle a conduit à ce que pour la première fois depuis 20 ans Air Tahiti enregistre des résultats d'exploitation de son activité aérienne déficitaires.

Dès 2008, Air Tahiti a mis en œuvre des plans d'action pour surmonter la crise (recherche de marchés extérieurs avec la location de décembre 2008 à mars 2010 d'un ATR 72 avec équipage en Nlle-Calédonie; Plans de réduction des charges et de maîtrise de l'évolution de la masse salariale (sans licenciements économiques). Ces plans ont produit leur plein effet dès 2010 avec le retour à l'équilibre de notre activité aérienne Air Tahiti (hors filiales).

Les résultats de notre activité aérienne intègrent depuis de nombreuses années l'impact de nos dessertes structurellement déficitaires de désenclavement (déficits évalués au cours des 5 dernières années entre 600 et 700 millions/an).

L'arrêt complet du produit navette en Twin (remplacée par des vols réguliers) permettra au groupe Air Tahiti de réduire ses pertes de plus de 250 millions en 2011 / 2010 . Le plan social mis en œuvre à Air Moorea a permis de réduire les effectifs de 74 à 32 personnes. En final, avec les départs en retraite, départs négociés et reclassements, le plan a conduit à limiter à 2 le nombres de personnes licenciées sur les 42 postes supprimés.

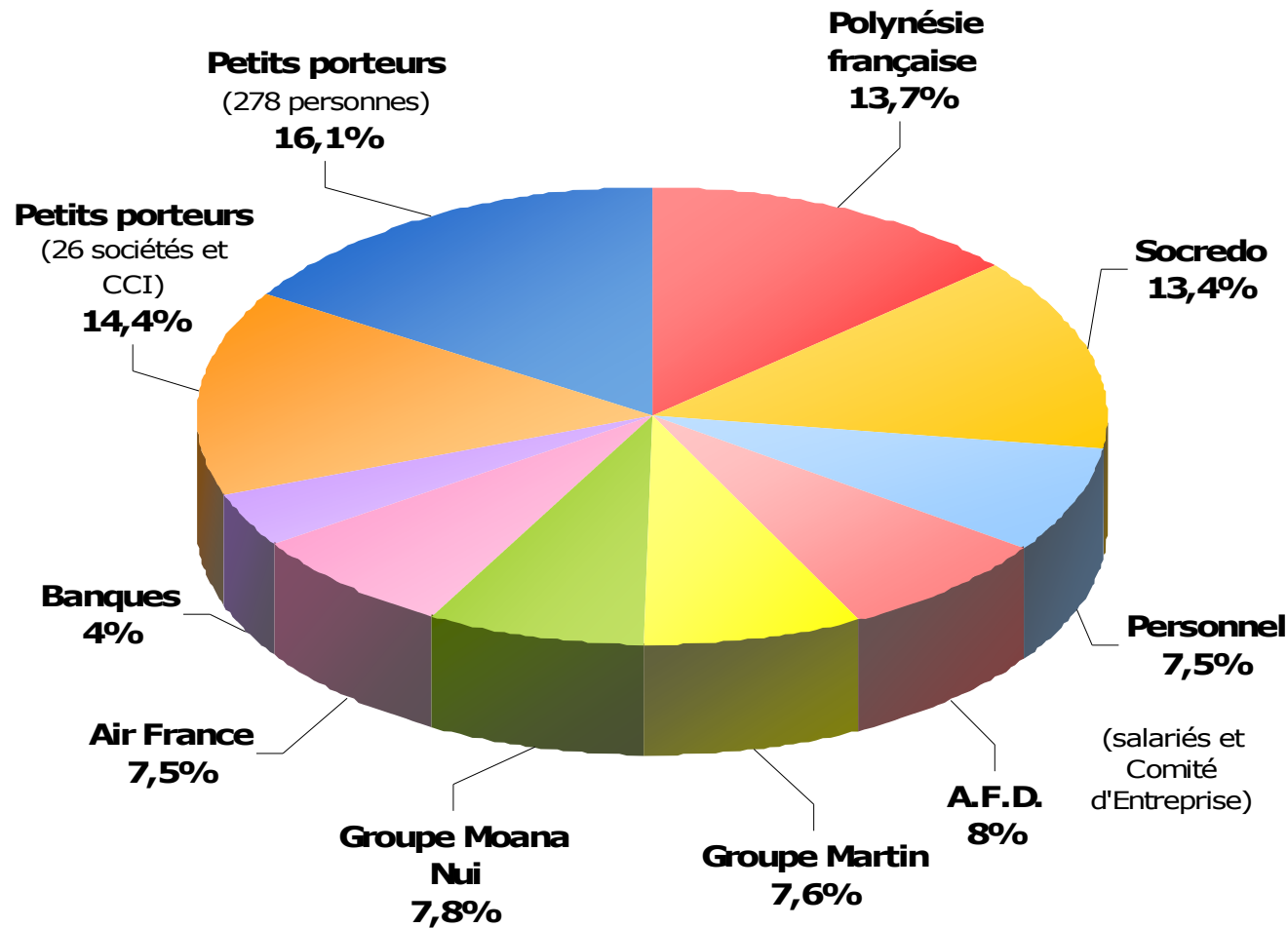
Evolution du résultat de l'activité aérienne d'Air Tahiti



Note : compte tenu des effets de la crise constatés dès 2008, les actionnaires d'Air Tahiti ont accepté en Assemblée Générale de renoncer depuis 2008 à tout versement de dividendes alors que ces derniers avaient pu être distribués tous les ans pendant 20 ans auparavant.

Les personnels ont pour leur part vu leur primes d'intéressement aux résultats réduites à zéro et ont accepté différentes formes de gels ou de réduction de composantes de leur rémunération qui ont permis de stabiliser la masse salariale malgré par ailleurs des hausses de cotisations sociales.

Composition du capital d'Air Tahiti en 2010



Note : Air Tahiti est une Société Anonyme privée. Le Pays est actionnaire d'Air Tahiti à hauteur de 13,7%
Le Pays est actionnaire d'Air Tahiti (ex-Air Polynésie) depuis 1985 date à laquelle il avait obtenu ses actions d'UTA pour un franc symbolique.

Dessertes de désenclavement (budgets 2011)

Sur les 46 îles desservies en vols réguliers par Air Tahiti en 2010-2011, 23 îles peuvent être classées en desserte de désenclavement en retenant pour définition des lignes pour lesquelles aux niveaux de tarifs actuellement pratiqués le résultat d'exploitation enregistré est un déficit structurel excédant 40% du chiffre d'affaires constaté.

Les dessertes les plus déficitaires sont celles effectuées en Twin ou en Beech à destination d'îles non accessibles à l'ATR aujourd'hui encore au nombre de 6 à savoir Ua Pou et Ua Huka aux Marquises et Apataki, Takume, Fakahina et Puka-Puka aux Tuamotu. Pour ces dessertes, le déficit atteint en moyenne 1,5 fois le chiffre d'affaires réalisé.

Note : seuls les coûts directs opérationnels et commissions sur ventes sont imputés; aucun coût de structure n'est imputé

Dessertes en Twin ou Beech	charges (en millions Fcp)	Chiffre d'affaires (en millions Fcp)	Déficit (en millions Fcp)	Passagers par an	coupon moyen (en Fcp)	déficit/coupon (en Fcp)
Inter-Marquises en Twin-otter	260	100	-160	19 000	5 000	-8 400
Apataki en Twin et Beech	88	33	-55	2 200	13 600	-25 000
Tuamotu est en Beech	90	40	-50	1 500	25 600	-33 300
Cumul dessertes Twin - Beech	438	173	-265	22 700		

population 6 îles 3 625 habitants

Note : déficit estimé en coût complet en retenant coûts de structure de 5% des charges (soit 22 M) - 287 Millions Fcp

Le Conseil d'Administration d'Air Tahiti en accord avec le Ministère des transports et le Président du Pays ont privilégié lors des arbitrages du plan de redressement du groupe Air Tahiti intervenus en juillet 2010 la préservation de l'ensemble des dessertes du réseau voire leur amélioration.

Aucune desserte existante n'a donc été remise en cause ni réduite en termes de fréquences (à la seule exception de celle de Moorea). Au contraire, à compter de novembre 2010, il a été créé une fréquence de desserte hebdomadaire sur les Tuamotu de l'est pour desservir en ATR 42 les îles de Napuka et Fangatau et pour rajouter une seconde fréquence de desserte sur Anaa. A destination de Moorea, Air Tahiti a mis en place des vols réguliers permettant de transporter en volumes autant de passagers que ceux qui voyageaient sur la navette en Twin-otter.

Dessertes de désenclavement (budgets 2011) suite 2

La desserte de 21 îles des Tuamotu de l'est et du nord bien qu'effectuée en ATR 42 s'avère également structurellement déficitaire bien que dans des proportions moindres (déficit en moyenne égal à 40% du chiffre d'affaires). Ceci s'explique par la combinaison de la faiblesse des flux, de l'éloignement et des limitations de charge marchande offertes générées par les contraintes d'environnement propre à ces îles.

Note : seuls les coûts directs opérationnels et commissions sur ventes sont imputés; aucun coût de structure n'est imputé

Dessertes en ATR 42	charges (en millions Fcp)	Chiffre d'affaires (en millions Fcp)	Déficit (en millions Fcp)	Passagers par an	coupon moyen (en Fcp)	déficit/coupon (en Fcp)
Tuamotu est en ATR 42	375	275	-100	9 000	25 600	-11 100
Tuamotu Nord en ATR 42	625	445	-180	25 400	15 600	-6 900
Cumul dessertes en ATR 42	1 000	720	-280	34 400		

population 17 îles 5 240 habitants **Note** : déficit estimé en coût complet en retenant coûts de structure de 5% des charges (soit 50 M) - 330 Millions Fcp

Cumul dessertes désenclavement	1 438	893	-545	57 100		
--------------------------------	-------	-----	------	--------	--	--

population 23 îles 8 865 habitants **Note** : déficit estimé en coût complet en retenant coûts de structure de 5% des charges (soit 72 M) - 617 Millions Fcp

Au global, ces dessertes de désenclavement de 23 îles de la Polynésie Française touchent 8% des passagers transportés chaque année par Air Tahiti. 230 agents (représentants 118 agents équivalents-plein-temps) sont employés pour assurer ces dessertes.

Il est estimé qu'en 2011, ces dessertes de désenclavement généreront pour Air Tahiti des déficits de l'ordre de 600 millions Fcp (en coûts complets) et d'environ 550 millions Fcp sans aucune imputation de frais généraux.

Charge marchande offerte sur nos vols

Sur la grande majorité de nos lignes, nous ne pouvons pas utiliser nos appareils à pleine charge. Ceci est la conséquence des contraintes opérationnelles créées par la combinaison des longueurs de piste, emport carburant pour accéder aux pistes de dégagement, obstacles dans les trouées d'envol ...

A titre d'exemple sur un vol en ATR 72 entre Tahiti et Nuku-Hiva aux Marquises notre charge marchande offerte est limitée à 5.700 kilos. Or, aujourd'hui, chaque passager adulte doit être comptabilisé pour 100Kg (90 Kg de poids moyen par passager et 10Kg de bagages). Sans fret il est alors possible de confirmer seulement 57 passagers adultes par vol alors que l'ATR 72 dispose de 66 sièges.

Nous devons par ailleurs réserver de la charge marchande pour le fret. En moyenne nous consacrons 600 Kg par vol protégés pour le fret entre Tahiti et les Marquises. Il ne reste donc plus pour les passagers que 5.100 kilos de charge marchande disponible soit la possibilité de confirmer 51 passagers (pour 66 sièges)!

En 10 ans, l'augmentation du poids moyen des passagers mesurée lors de campagnes de pesée menées sous l'égide de l'aviation civile a atteint une moyenne de + 10 kilos

Poids moyen en Kg	Avant 2004	en 2004	en 2009-2010
Iles-sous-le-Vent	77	79	85
Tuamotu du nord	79	82	87
Marquises	79	85	90
Australes	82	87	93
Tuamotu est	82	86	91

En conséquence , sur un vol en ATR 72 à destination de Nuku-Hiva, nous avons perdu du fait de l'augmentation du poids moyen des passagers de 11 Kilos, 700 kilos de charge marchande soit la possibilité de vendre par vol 7 places de plus (10% de notre capacité)!

Politique tarifaire d'Air Tahiti

Air Tahiti en accord avec le gouvernement a décidé de ne pas remettre en cause sa politique tarifaire consistant à offrir une très large gamme de tarifs réduits à de nombreuses cibles de clientèles résidentes et basés sur les couleurs de vols.

Ces réductions concernent en premier lieu les clientèles résidentes détentrices de cartes jeunes, famille, troisième âge ou encore Vistah-habitant des archipels mais aussi les groupes, les touristes locaux qui peuvent bénéficier toute l'année de tarifs de construction dans les packages réduits de 40 à 60%.

Le graphique en page suivante présente la répartition de nos passagers résidents selon le type de tarif appliqué. 2/3 des passagers résidents sur Air Tahiti voyagent en bénéficiant d'un tarif réduit.

Dans le cas des Iles-sous-le-Vent, Air Tahiti offre entre Tahiti et les ISLV en moyenne 140 vols par semaine dont 30% accessibles aux tarifs bleus et 50% aux tarifs blancs. Seuls 20% des vols sont rouges. Sur Papeete – Raiatea les tarifs sont les suivants : plein-tarif aller-retour 25.000 Fcp; tarif blanc aller-retour 19.800 Fcp et tarif bleu aller-retour 15.000 Fcp. 35% de nos passagers résidents sur les Iles-sous-le-Vent payent un plein tarif ou un tarif rouge, 40 % payent un tarif de niveau blanc et 25% un tarif de niveau bleu.

Pour les habitants des Marquises, les données statistiques commerciales mettent en évidence qu'en moyenne, 23% des passagers payent un tarif du niveau plein-tarif ou rouge (environ 60.000 Fcp pour un billet aller-retour sur Tahiti) , 51% un billet du niveau blanc (environ 46.000 Fcp l'aller-retour) et 26% un billet du niveau bleu (environ 35.000 Fcp l'aller-retour).

Répartition des trafics résidents par type de tarif

