

NOUVELLE-CALÉDONIE

----

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

----

Nouméa, le 17 Novembre 2000

**Avis n° 18/2000**  
**concernant le projet de délibération relatif à la création**  
**d'une agence pour la desserte aérienne de la Nouvelle-Calédonie**

**(Saisine du Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie)**

✍ ✍ ✍ ✍

Le Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie, conformément à la loi organique n°99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n°03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n°1-CES/2000 du 07 mars 2000 portant Règlement Intérieur du Conseil Economique et Social,

Vu la saisine du Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie concernant le projet de délibération relatif à la création d'une agence pour la desserte aérienne de la Nouvelle-Calédonie en date du 06 Novembre 2000,

Vu l'avis du Bureau en date du 15 Novembre 2000,

Vu l'urgence signalée,

a adopté lors de la Séance Plénière en date du 17 Novembre 2000, les dispositions dont la teneur suit :

## **I - PREAMBULE**

Suite aux saisines relatives à l'octroi d'une autorisation et d'un agrément de transport aérien en faveur d'Air Calédonie International pour les vols NOUMEA-OSAKA (avis favorable du Conseil Economique et Social en date du 23 mars 2000) et NOUMEA-LOS ANGELES (avis favorable du Conseil Economique et Social en date du 20 Octobre 2000), le Conseil Economique et Social est sollicité pour avis par le Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie concernant un projet de délibération portant création d'une agence pour la desserte aérienne de la Nouvelle-Calédonie (ADANC).

Au terme de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999, la Nouvelle-Calédonie est compétente depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 en matière de droits de trafics internationaux, à l'exception des liaisons entre elle-même et les autres points du territoire de la République Française.

Dans l'exercice de ses prérogatives, le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a arrêté, le 10 octobre 2000, un document d'orientation qui prévoit la création d'un établissement public dont la vocation est de garantir une desserte aérienne adaptée, régulière et pérenne de la Nouvelle-Calédonie.

Cet établissement, véritable outil d'intervention de la Nouvelle-Calédonie en matière d'aménagement et d'amélioration de la desserte aérienne, pourra bénéficier au titre des ressources financières, d'une taxe spécialement affectée et de la faculté de souscrire des emprunts ou de celle de prendre des participations.

Ainsi, et conformément au document d'orientation du 10 octobre 2000, l'ADANC devrait être capable de réaliser les objectifs de désenclavement de la Nouvelle-Calédonie, au travers notamment de la Société Air Calédonie International.

## II - OBSERVATIONS

✍ **Le Conseil Economique et Social souligne** la nécessité pour la Nouvelle-Calédonie de faire face à une situation particulière en matière de desserte aérienne et salue les efforts effectués par les décideurs pour favoriser le développement touristique, secteur prioritaire pour l'économie et l'emploi.

✍ **Le Conseil Economique et Social insiste** sur les éléments majeurs à la base de la stratégie de la Nouvelle-Calédonie en matière de desserte aérienne qui repose sur :

- \* le développement de la Compagnie Calédonienne ACI, en raison notamment du redéploiement des moyens d'AIR FRANCE tel qu'il a été annoncé
- \* la création d'un outil d'intervention et d'aménagement : l'ADANC,

Ces deux axes devant concourir à l'objectif de garantir une desserte aérienne performante, maîtrisée et autonome de la Nouvelle-Calédonie.

✍ Dans le but de permettre à Air Calédonie International d'acquérir 3 Airbus (2 A330 destinés aux liaisons sur le Japon et 1 A 320 pour le trafic régional correspondant à un coût total de 37 milliards de FCFP), un montage financier reposant sur le recours à des investisseurs en

défiscalisation a été envisagé sur la base d'un schéma différent selon le type d'avion :

- un schéma locatif pour l'A320 (en remplacement de l'actuel Boeing 737) : loué à Air Calédonie International pendant 15 ans par les investisseurs regroupés au sein d'une société en nom collectif qui sera ensuite cédée pour un prix symbolique lorsque les loyers auront remboursé l'emprunt de la société
- un schéma en capital pour les 2 A330 : par le biais d'une augmentation du capital d'Air Calédonie International grâce aux apports des investisseurs financés comptant et sur emprunts avec une garantie de rachat des actions en 2007.

✍ **Le Conseil Economique et Social constate** que les établissements financiers métropolitains sont fortement intéressés par ce dossier compte tenu de la volonté politique de la Nouvelle-Calédonie, du caractère sérieux du document proposé et du soutien actif d'AIR France et d'AIRBUS.

✍ **Le Conseil Economique et Social observe** que c'est à ce stade qu'intervient l'ADANC dont la vocation sera essentiellement financière.

L'ADANC, en effet, va notamment :

\* se voir céder les actions d'Air Calédonie International détenues par la Nouvelle-Calédonie

\* bénéficier, compte tenu de sa formule juridique d'établissement public administratif, d'une recette fiscale nouvelle affectée : la taxe sur le fret aérien de 8 % dont le produit est estimé à 1,8 milliard de FCFP en 2001. En contrepartie, le fret aérien sera exonéré de la TBI (actuellement de 5 %).

A ce stade de la réflexion, **le Conseil Economique et Social relève** que la notation financière d'un établissement public administratif auprès des organismes bancaires est plus favorable que celle d'un établissement public industriel et commercial pour lequel intervient la notion de risque industriel et commercial

\* pouvoir recourir à des emprunts et procéder au rachat des actions d'Air Calédonie International détenues par les investisseurs en défiscalisation en 2007.

✍ **Le Conseil Economique et Social souligne** le caractère d'urgence que revêtent ces diverses opérations afin de commander avant la fin de l'année les AIRBUS, de permettre leur livraison en 2002 et de remplacer l'actuel Boeing 737.

✍ **Le Conseil Economique et Social s'inquiète** du placement du produit de l'emprunt qui sera contracté par l'ADANC et recommande soit un

emprunt différé à taux faible soit un panachage entre un emprunt différé et un placement dans un organisme à un taux intéressant supérieur à celui du Trésor Public.

### **III - CONCLUSION**

**Le Conseil Economique et Social émet** un avis favorable à la création de l'ADANC qui sera un outil non négligeable pour la desserte de la Nouvelle-Calédonie et contribuera à son émancipation économique.

**LA SECRETAIRE DE SEANCE**

**POUR LE PRESIDENT  
ET PAR DELEGATION,  
LE 1<sup>ER</sup> VICE-PRESIDENT**

**Marie-Claire BECCALOSSI**

**Yves TISSANDIER**