

Exercice financier 2019/2020 (1er avril 2019 au 31 mars 2020) Résultats du second trimestre (1er juillet au 30 septembre 2019)

Bonne performance opérationnelle dégradée par les nouvelles normes comptables IFRS16 Restructuration en cours et coup d'accélérateur dans les prochains mois

Air Mauritius annonce aujourd'hui une légère amélioration de sa performance opérationnelle pour le deuxième trimestre de l'exercice financier 2019/2020 dans un contexte économique compliqué et une année de restructuration de son modèle économique.

La compagnie subit toutefois les effets de la dégradation de l'euro et l'application des nouvelles normes comptables en vigueur cette année, soit le IFRS 16. Alors que les comptes du trimestre (hors IFRS 16) passent de 2,8 millions net négatif à 1,3 million d'euros net négatif, l'effet IFRS 16 détériore ces mêmes comptes qui passent de 1,3 million d'euros net négatif à 18,3 millions d'euros net négatif. (Voir la notes explicatives plus bas)

Résultats nets (en millions d'euros)

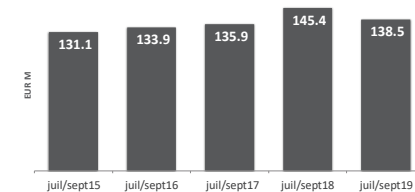
	Résultat avec IFRS	Résultat hors IFRS
juil/sept18	non-applicable	-2,8
juil/sept19	-18,5	-1,3

Bonne performance opérationnelle et commerciale

Malgré des difficultés sur plusieurs de nos principaux marchés touristiques, Air Mauritius résiste. Et grâce à l'implémentation des premiers éléments du rapport CAPA, notamment au niveau du réseau et du commercial, la compagnie devait programmer une capacité de 591,514 sièges, en légère augmentation par rapport au deuxième trimestre de l'année précédente, et déployée surtout sur le court et moyen-courrier. Le nombre de passagers transportés passe à 449,327 et le taux de remplissage à 81,5 points, ce qui indique une bonne utilisation de la capacité. Même si le «yield» se dégrade légèrement pour s'afficher à 233 euros, la recette au kilomètre offert, connaît une légère amélioration de 1,8%.

Les coûts opérationnels subissent une réduction de 6,4% pour passer à 132,1 millions d'euros, principalement dus à la baisse du prix du carburant, le déploiement plus adapté de la capacité par rapport à l'évolution de la demande ainsi que les initiatives prises pour réduire les coûts. Dans ce contexte, un comité de pilotage de tous les coûts a été institué et apporte déjà des résultats. A noter que l'économie du carburant est aussi accentuée avec l'arrivée des Airbus A330neo dans notre flotte pendant le trimestre.

Revenu opérationnel (en millions d'euros)



Résultats des premiers six mois

L'application des nouvelles normes comptable IFRS 16 a pour conséquence la dégradation des résultats des premiers six mois de l'exercice financier. Hors IFRS16, la compagnie aurait affiché un résultat net négatif de 8,1 millions d'euros, en nette amélioration du résultat net négatif de 17,6 millions pour l'exercice précédent. Après l'application de l'IFRS 16, et dans le droit fil des résultats du deuxième trimestre, les résultats des premiers six mois de l'exercice affichent un net négatif de 22,6 millions d'euros.

Le nombre de sièges déployés reste stable à 1120 554. Le nombre de passagers connaît une légère baisse et atteint 844 519 confirmant les difficultés rencontrées dans les principaux marchés émetteurs et reflétées par la baisse des arrivées touristiques. Le taux de remplissage connaît toutefois une légère hausse passant de 80,4 à 80,9 points confortant le plan de déploiement plus adapté de la capacité tel que préconisé par CAPA.

Les coûts opérationnels baissent de 6,8% pour atteindre 253,4 millions d'euros grâce à la réduction du coût du carburant. Cette réduction est due à la baisse des prix et à la baisse du volume utilisé par l'effet combiné d'avions plus performants (Airbus A350 et A330neo) et un réseau recentré sur le court et moyen-courrier.

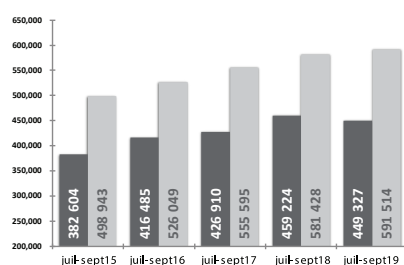
Perspective pour le reste de l'exercice

Le contexte économique mondial se détériore avec des tensions sur plusieurs parties du monde. Le FMI vient de revoir la croissance pour cette année à 3%. Plusieurs de nos marchés font face à des difficultés – la Grande Bretagne et l'Europe en général avec l'effet du Brexit, la Chine et les tensions commerciales avec les Etats Unis, l'Afrique du Sud et Hong Kong. En outre, la compagnie continue à faire face à la volatilité du taux de change euro-dollar (avec l'application de l'IFRS 16), de la volatilité du prix du carburant et des implications du 'Workers' Rights Act'. La restructuration de la compagnie est entamée avec ce qui peut l'être pour le moment, par exemple, le réseau, le renforcement du commercial et la réduction des coûts (sans toucher à la sécurité et au service). C'est ainsi que les deux Airbus A350 prévus le mois dernier ont été loués pour trois ans après le réaménagement de notre réseau. Ce développement, dicté par les évolutions de la demande et donc de l'offre, a un impact sur la composition de notre flotte et c'est un nouveau plan de flotte pour soutenir le nouveau réseau qui sera désormais proposé pour validation par notre conseil d'administration.

Les autres grands axes du rapport CAPA seront aussi soumis pour approbation bientôt – la mission de la compagnie nationale, la gouvernance, la nouvelle structure organisationnelle, la prise de participation dans l'écosystème de l'aviation et d'autres réformes de fond pour rendre la compagnie plus performante. Le renforcement de notre bilan a déjà été enclenché avec l'entrée dans notre capital, de AML alors que notre entrée dans l'actionnariat de MDFP confirme notre stratégie pour une participation plus active dans l'écosystème de l'aviation. La société PWC interviendra dans le sillage des premières validations pour finaliser les besoins en financement du nouveau modèle économique et du nouveau plan.

Une mobilisation de toutes énergies sera critique pour le déploiement du nouveau plan de la compagnie et à ce titre, le travail commencé avec la société 'Great Place to Work' devrait donner des pistes pour mener à bien la transformation de l'entreprise dans l'intérêt de nos clients, actionnaires et collaborateurs.

Nombre de passagers / Sièges offerts



IFRS 16 – Notes explicatives

L'IFRS 16 est une nouvelle norme comptable qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2019. Elle oblige les sociétés cotées en bourse à inclure certains contrats de location (comme la location des avions) dans leur bilan comptable (balance sheet). En conséquence, cette nouvelle norme influence les bilans financiers de toutes les compagnies aériennes à travers le monde y compris Air Mauritius.

Ces compagnies doivent enregistrer les droits d'utilisation des avions de location comme actif, ainsi que le passif y correspondant, dans leur bilan (Balance sheet). Les intérêts liés aux loyers doivent également être enregistrés.

Comme les résultats d'Air Mauritius sont libellés en euros, tous les actifs et passifs monétaires hors euros, doivent être réévalués à chaque période de présentation du bilan financier. Cette réévaluation peut générer des écarts positifs ou négatifs sujet aux des taux de change. Ces écarts doivent être comptabilisés comme profits ou pertes non réalisés et doivent aussi être ajustés dans le bilan (balance sheet). Comme les obligations liées à la location des avions d'Air Mauritius sont libellées en dollars, les comptes de la compagnie pour le trimestre ont été impactés négativement avec la dépréciation continue de l'euro.