



Le secteur aérien à l'aune de la Covid-19

Direction Générale du Trésor ©

ÉDITORIAL

N° 2

Octobre 2020

Nous espérons en préparant ce second numéro de notre Lettre économique régionale mensuelle être dans un moment de bilan. Bilan de la crise Covid, avec un regard tourné vers l'avenir et un rebond espéré par tous. Au lieu de cela, nous assistons à une seconde vague meurtrière de la pandémie. L'Europe est particulièrement touchée, en particulier la France, qui a dû se réengager dans un nouveau confinement, dont on ne voit pas le bout. Mais la France n'est pas la seule dans ce cas : l'Irlande, le Royaume-Uni, la Belgique, la Grèce... et combien encore à venir? On voit ici que cette seconde vague ne touche pas que l'Europe. Dans d'autres pays, y compris ceux que nous suivons depuis le Service économique régional, l'accalmie n'a fait que précéder un retour de la tempête Covid. Plus que jamais, restons prudents et respectueux des gestes barrières.

L'impact de la crise Covid sur le transport aérien est intéressant à plus d'un titre. Plusieurs des pays de la région avaient des ambitions déclarées de constituer des hubs aéroportuaires régionaux, soutenus par des compagnies aériennes en pleine expansion. Qu'en restera-t-il si la crise Covid perdure avec l'impact de cette seconde vague en Europe et dans la région? Plusieurs compagnies avaient des programmes de croissance avec l'achat de nouveaux appareils : combien devront revoir leurs projets pour passer en mode survie alors que leurs capacités de résilience sont limitées par les capacités des autorités locales à les soutenir? Et surtout la croissance du transport aérien était l'indicateur de leur dépendance au tourisme : là encore, on peut mesurer l'impact de la crise Covid sur le tourisme à l'état du secteur du transport aérien. Tout porte à croire que ce que nous espérons être un bilan n'est encore que la première étape d'un bilan encore à venir. Il n'en demeure pas moins que le secteur est d'ores et déjà sinistré et qu'il faille s'attendre à des restructurations à venir.

Et la crise économique qui accompagne la crise sanitaire semble avoir des conséquences encore plus graves qu'anticipées. Le FMI a en octobre révisé ses prévisions de croissance, mais quelques jours après a encore révisé à la baisse les prévisions du Rwanda qui rejoint le groupe des pays entrant en récession. Tout porte à croire que d'autres pays de la région verront leurs prévisions de croissance revues à la baisse, notamment ceux qui tablaient sur un retour des touristes ou un rebond en Europe. On en est loin...

Pour conclure cet éditorial, permettez-moi d'avoir une pensée pour les victimes des récents attentats qui ont à nouveau frappé la France.

Jérôme BACONIN

Chef du Service économique régional
jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr

SOMMAIRE

- Communauté d'Afrique de l'Est : [Burundi](#), [Kenya](#), [Ouganda](#), [Rwanda](#), [Soudan du Sud](#), [Tanzanie](#)
- Corne de l'Afrique : [Djibouti](#), [Érythrée](#), [Éthiopie](#), [Somalie](#), [Soudan](#)
- Océan Indien : [Comores](#), [Madagascar](#), [Maurice](#), [Seychelles](#)
- [Le graphique du mois](#)
- [Vos contacts SE/SER](#)

PERSPECTIVES RÉGIONALES

Par le SER de Nairobi

Le secteur aérien, composante essentielle du développement de la région Afrique de l'Est - Océan Indien

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a frappé de plein fouet le trafic aérien mondial et les pays de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien n'ont pas été épargnés, entraînant une chute du nombre de passagers, une baisse significative des revenus et des suppressions d'emplois. Selon l'Association Internationale du Transport Aérien, les performances d'avant la crise de la Covid-19 ne reviendront pas avant la fin 2023 en Afrique. Cette situation est d'autant plus problématique dans cette région où le tourisme occupe une part majeure de l'économie des pays. Les gouvernements souhaitent aujourd'hui relancer le secteur, mais la relance se fera par l'adoption de mesures internationales et un soutien financier massif des compagnies aériennes.

Le secteur aérien, secteur essentiel pour les économies des pays de la région

Le transport aérien constitue une composante essentielle du développement des échanges commerciaux et du tourisme. Dans la région, l'accès au transport aérien est primordial pour le maintien des échanges commerciaux, notamment pour les pays enclavés comme l'Éthiopie, le Rwanda, l'Ouganda et les pays insulaires de l'Océan Indien. De plus, le tourisme constitue une part majeur des économies de la région, secteur mis à mal par la crise et la fermeture des frontières. À titre d'exemple, au Kenya, le secteur du tourisme représentait environ 10 % du PIB et était la deuxième source d'entrée de devises du pays avant la crise sanitaire de la Covid-19. Les pays insulaires de l'Océan indien se trouvent dans la même situation, dont notamment les Seychelles, principale destination touristique dans l'Océan indien.

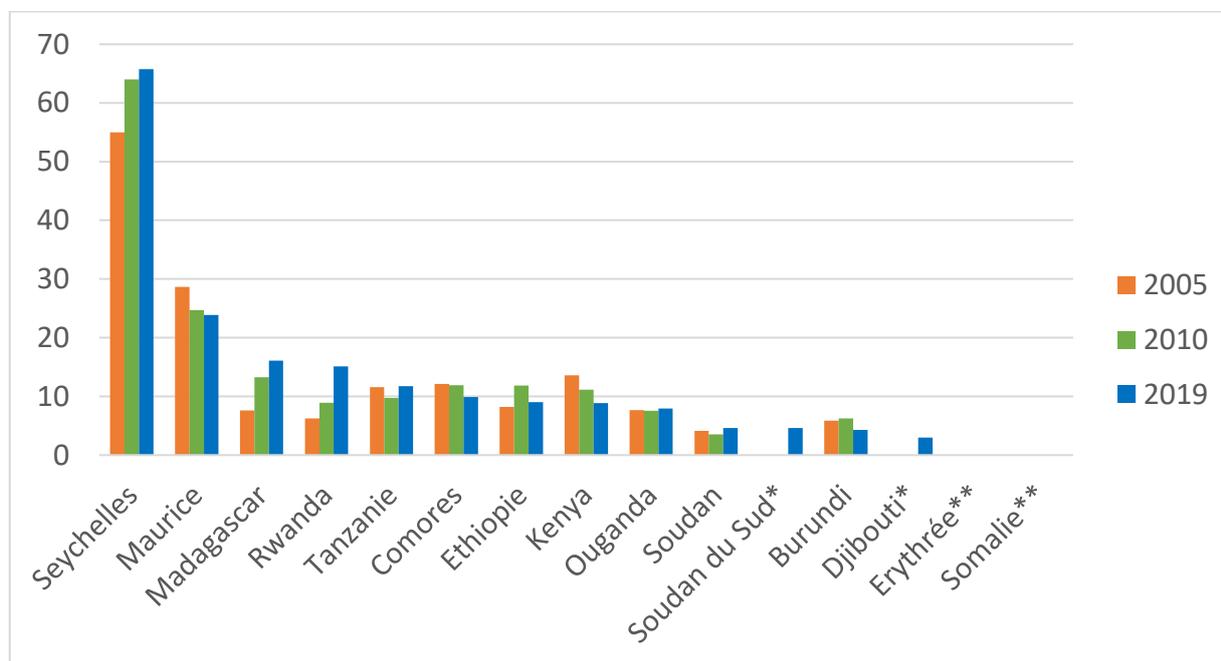


Figure 1 : Contribution du secteur du voyage et du tourisme au PIB (%) (Source : Atlas mondial des données)

*Données 2018

**La décomposition fine du PIB n'est pas disponible

Un grand nombre de pays de la zone comme l'Éthiopie, le Kenya ou le Rwanda souhaitent promouvoir leur aéroport international au rang de hubs aéroportuaires internationaux. Les compagnies aériennes porte-drapeau de ces pays constituent une fierté nationale et sont un symbole de la puissance économique et de la croissance. Cette volonté se traduit généralement par l'achat de nouveaux appareils et la rénovation et l'agrandissement des aéroports.

[La crise sanitaire a impacté de manière inégale les différentes compagnies aériennes des pays de la zone](#)

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a frappé de plein fouet le trafic aérien mondial et les pays de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien n'ont pas été épargnés. Dès le début de la crise, la plupart des pays de la région ont fermé leurs frontières et suspendu les vols domestiques et internationaux (à l'exception des vols de fret). Bien que la reprise des vols se fasse de manière progressive depuis l'été 2020, les compagnies aériennes ont été fortement impactées par ces mesures.

Sur les principaux marchés nationaux, les dernières perspectives économiques de l'Association du transport aérien international (IATA) en Afrique montrent sur les 9 premiers mois de l'année 2020, une chute du nombre de passagers, une augmentation du nombre d'emplois à risque et une chute du PIB soutenu par l'aviation, par rapport à la même période en 2019 (Tableau 1).

Tableau 1 : Perspectives de IATA Economics d'Août 2020

Pays	Variation du nombre de passagers (millions)	Nombre d'emplois à risque	Impact sur le PIB (Mds USD)
Ethiopie	- 2.8	564,1	-2.1
Kenya	-4.0	223,6	-1.8
Rwanda	-0.5	18,5	-0.07

Avant la crise sanitaire, les différentes compagnies aériennes de la région se trouvaient déjà dans des situations très différentes, et elles n'ont pas toutes été affectées avec la même intensité par la crise. Certaines compagnies aériennes ont su « tirer leur épingle du jeu », comme le leader continental Ethiopian Airlines, en maintenant quelques liaisons aériennes et surtout, en développant une stratégie axée sur le fret. Sur le premier semestre 2020, Ethiopian Airlines a enregistré une baisse de 26% du nombre de passagers et une baisse de « seulement » 5% de ses revenus totaux, par rapport à la même période en 2019. En comparaison, sur la même période, Kenya Airways a enregistré une baisse de 55,5% du nombre de passagers et une chute de 48% de ses revenus totaux.

[Les gouvernements ont aujourd'hui la volonté de relancer le secteur aérien](#)

Selon l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), la crise sanitaire liée à la Covid-19 a provoqué des dommages considérables à l'industrie mondiale du voyage et du transport aérien commercial. Ces secteurs ne pourraient retrouver les performances d'avant-crise qu'à partir de 2023/2024.

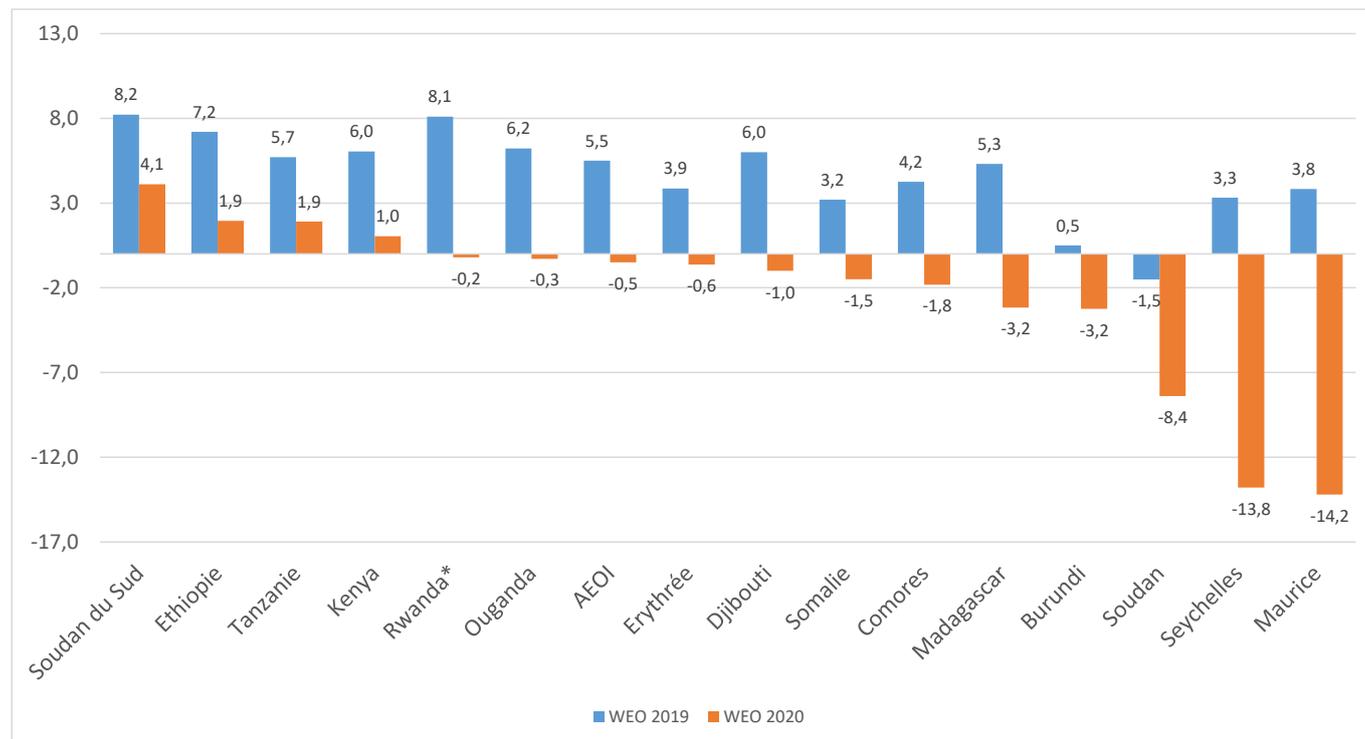
Les gouvernements des pays d'Afrique de l'Est et de l'Océan indien ont aujourd'hui la volonté de relancer le secteur aérien qui est, dans la plupart des cas, un rouage essentiel du développement de l'économie. Un soutien financier est nécessaire pour soutenir les compagnies aériennes pendant la période de redémarrage et de reprise.

La relance du secteur aérien doit également s'accompagner de l'adoption de mesures internationales, qui visent la sécurité des opérations et le rétablissement de la confiance des passagers. Dans la perspective de relance du secteur aérien, l'IATA appelle à une adoption harmonisée des directives de redécollage, adoptées en juin 2020 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pour des opérations sûres en pleine pandémie de Covid-19. Au 24 août, le Rwanda et le Kenya étaient les seuls États africains à s'aligner à 100% sur les recommandations du Groupe de travail sur le rétablissement de l'aviation (CART) du Conseil de l'OACI.

La relance du secteur aérien devrait également être la source d'opportunités pour l'offre française, via i) l'achat de nouveaux appareils (livraison de deux Airbus A330-800 Neo fin 2020 pour la compagnie *Uganda Airlines* ou le renouvellement de la flotte d'Air Madagascar) et ii) des projets d'infrastructures aéroportuaires (un projet d'extension de la piste de l'aéroport de Rodrigues est actuellement à l'étude pour un investissement évalué à 100 M€).

LE GRAPHIQUE DU MOIS

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DANS L'AEOI AVANT ET APRÈS LA CRISE



*Le Rwanda a vu sa prévision de croissance du WEO d'octobre (2,0 %) se dégrader suite à une mission virtuelle du FMI fin octobre.

Communauté d'Afrique de l'Est – Burundi

Par le SER de Nairobi

Un secteur aérien quasi-inexistant

Le Burundi est un pays d'Afrique de l'Est enclavé, frontalier du Rwanda, de la Tanzanie et de la République Démocratique du Congo. La compagnie aérienne Air Burundi a cessé ses activités en 2009, faute de moyens pour entretenir le seul appareil de sa flotte. Le Burundi est aujourd'hui totalement dépendant des compagnies aériennes étrangères, ralentissant le développement du commerce et du tourisme. Malgré cela, aucune politique de réforme n'est envisagée pour relancer le secteur.

Faute de moyens, la compagnie aérienne Air Burundi a suspendu ses activités en 2009

Le transport aérien au Burundi se concentre au niveau de l'aéroport international Melchior Ndadaye, situé à 10km de la capitale Bujumbura. Il s'agit du seul aéroport du Burundi doté d'une piste asphaltée.

Le Burundi dispose d'une compagnie aérienne nationale, Air Burundi, créée en 1971 et entièrement propriété du gouvernement burundais. **Par manque de moyens, Air Burundi a suspendu ses activités en septembre 2009.** Air Burundi se positionne principalement sur i) l'assistance en escale des compagnies aériennes Ethiopian Airlines et RwandAir, ii) l'assistance en matière de fret des vols cargo et iii) les réservations et ventes des billets des autres compagnies aériennes opérant à l'aéroport international de Bujumbura.

Le Burundi est dépendant des compagnies aériennes étrangères, mais aucune politique de réforme n'est envisagée pour relancer le secteur

Le Burundi est aujourd'hui totalement dépendant des compagnies étrangères. Quatre compagnies desservent l'aéroport international de Bujumbura : Ethiopian Airlines, Brussel Airlines, RwandAir et Kenya Airways. Kenya Airways a récemment réduit le nombre de ses vols quotidiens vers la capitale burundaise, impactant l'ensemble des activités liées au secteur (entrée de devises, tourisme, restauration...).

Malgré le rôle prépondérant du transport aérien dans le développement du commerce et du tourisme, aucune politique de réforme ne vise actuellement la relance d'Air Burundi. Enfin, en réponse à la crise sanitaire de la Covid-19, l'aéroport international de Bujumbura est fermé depuis mars 2020. Aucune date de réouverture de l'espace aérien n'a été annoncée pour le moment.

Communauté d'Afrique de l'Est – Kenya

Par le SER de Nairobi

Le secteur aérien kényan face à la crise liée à la Covid-19

Le secteur du transport aérien au Kenya a connu une forte expansion au début des années 2010. Le gouvernement kényan, s'appuyant sur sa compagnie aérienne Kenya Airways et l'aéroport international Jomo Kenyatta, ambitionne de devenir un hub aérien international. Mais la compagnie aérienne Kenya Airways, qui avait déjà fait l'objet d'une restructuration commerciale et financière en 2017, est aujourd'hui confrontée à une forte baisse de revenus en lien avec la crise sanitaire de la Covid-19, et son corollaire, la chute du trafic aérien mondial. Le gouvernement kényan a pris la décision de nationaliser la compagnie aérienne, lourdement endettée et déficitaire.

[Kenya Airways, une compagnie aérienne déjà fragile avant la pandémie](#)

Le gouvernement kényan a toujours eu la volonté de faire de Nairobi, la première plateforme de transport et de logistique d'Afrique de l'Est. Cette stratégie s'est basée sur la rénovation et l'agrandissement de l'aéroport international Jomo Kenyatta et l'expansion de la compagnie aérienne Kenya Airways. La rénovation du Terminal 1A de l'aéroport international Jomo Kenyatta, terminée en 2015, a permis de renforcer la sécurité de l'aéroport et d'augmenter la capacité de l'aéroport.



Figure 1 : Boeing 787-8 Dreamliner

Fondée en 1977, la compagnie aérienne Kenya Airways s'est lancée dans une stratégie ambitieuse d'expansion des routes et de modernisation de sa flotte depuis le début des années 2010, avec notamment l'achat de plusieurs *Boeing 787-8 Dreamliner*. Kenya Airways possédait 6 Airbus jusqu'au début des années 2000. Membre de l'alliance *Sky Team* depuis 2007, la compagnie aérienne a augmenté ses volumes de passagers et de fret à destination et en provenance de Nairobi. Kenya Airways dessert aujourd'hui 54 destinations à travers le monde via sa flotte de 36 appareils.

Malgré une stratégie ambitieuse d'expansion, la compagnie Kenya Airways a fait l'objet d'une restructuration financière et commerciale en 2017. Kenya Airways devait alors faire face à 2 Mds USD de dettes. La restructuration financière a consisté en une recapitalisation de la compagnie. Onze banques, regroupées autour de KQ Lenders Co, ont acquis 39,1% du capital de Kenya Airways. L'Etat est devenu le garant de la réussite du redressement de la compagnie, au prix d'un engagement massif des finances publiques, tandis que les créanciers bénéficiaient désormais d'une garantie souveraine sur leur créance et pouvaient peser sur la gouvernance et la stratégie de la compagnie. Air France-KLM, partenaire historique de Kenya Airways, a vu sa participation passer de 26,7% à 7,8% du capital, suite à cette opération financière.

[La crise sanitaire a entraîné une chute du nombre de passagers et des revenus de Kenya Airways](#)

La compagnie Kenya Airways, déjà fragilisée par une santé financière précaire, est confrontée à une forte baisse de revenus suite à la chute du trafic aérien mondial dans le cadre de la crise sanitaire de la Covid-19. En mars 2020, les autorités kényanes ont annoncé l'interdiction de l'entrée des étrangers sur le territoire kényan et la suspension des vols domestiques et internationaux (à l'exception des vols de fret). Bien que la reprise des vols se fasse de manière progressive depuis le 15 juillet 2020, Kenya Airways a été fortement impactée par ces mesures.

Les résultats financiers du premier semestre 2020 de Kenya Airways montrent i) une réduction de 55,5% du nombre de passagers et ii) une chute de 48% de ses revenus totaux, par rapport à 2019 sur la même période. La compagnie kényane s'oriente vers une 8^{ème} année consécutive de pertes, avec une perte annuelle projetée de 500 MUSD en 2020. Elle a déjà perdu 133 MUSD au cours du premier semestre 2020.

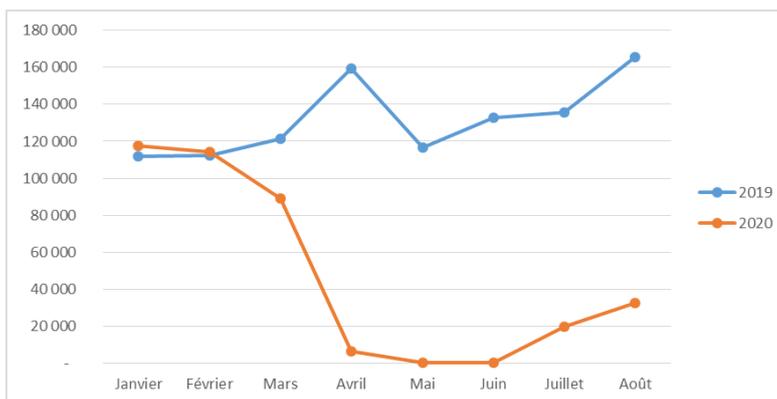


Figure 2 : Nombre de passagers à JKIA

Afin de réduire ses coûts et faire face à la crise, Kenya Airways licenciera 40% de ses effectifs, le personnel représentant près de 11% des coûts d'exploitation de la société.

[Le processus de nationalisation, souhaité par le gouvernement kényan, se heurte à de nombreuses difficultés](#)

Le gouvernement kényan envisage de nationaliser la compagnie aérienne, déjà détenue à 48,9% par l'Etat. Le processus de nationalisation, démarré en juillet 2019, devrait durer au moins 21 mois et permettra au gouvernement kényan de racheter les participations de KQ Lenders Co, d'Air France-KLM et celles d'autres actionnaires minoritaires. La compagnie aérienne Kenya Airways fusionnerait avec la *Kenya Airport Authority* (KAA) et l'*Aviation Investment Corporation* (AIC), dans le cadre de la création d'une société holding d'aviation, appelée *Kenya Aviation Corporation* (KAC).

Le plan de nationalisation de Kenya Airways et notamment son cadre réglementaire, soulève de nombreuses questions. Le projet se heurte i) au Parlement qui retarde l'étude du projet de loi car ne prenant pas suffisamment en compte les avis du public et ii) à l'opposition du barreau kényan (*Law Society of Kenya*) au projet et notamment à la fusion de Kenya Airways avec la KAA.

La nationalisation de Kenya Airways entraînerait un lourd fardeau financier pour le gouvernement kényan. L'Etat deviendrait en effet garant des créances du transporteur, lourdement déficitaire et endetté.

Le secteur aérien ougandais face à la crise sanitaire

La relance d'une compagnie aérienne nationale, Uganda Airlines, un des projets phare de la présidence Museveni, s'est concrétisée en août 2019. En dépit d'une concurrence importante dans le contexte de crise sanitaire, Uganda Airlines poursuit son développement.

[La relance d'une compagnie aérienne nationale, Uganda Airlines, un des projets phare de la présidence Museveni, s'est concrétisée en août 2019.](#)

Lancée en 1976, la compagnie nationale ougandaise a fait face dans les années 90 à de lourdes difficultés de trésorerie ; faute de reprenneur privé, elle a été mise en liquidation en 2001. **Réélu en 2016, le président Museveni a fait de la relance de cette compagnie un des projets prioritaires de son nouveau mandat.** Le second plan national de développement (2015-2020) mentionne ainsi l'objectif suivant : « relancer la compagnie aérienne nationale pour faciliter le développement d'Entebbe en tant que hub aéroportuaire international ». L'objectif de la compagnie ougandaise est de constituer un véritable hub africain, notamment entre Dubai et Londres.

Officiellement créée en mars 2017, la nouvelle compagnie nationale, Uganda Airlines, après la mise en place de ses organes de gouvernance, le recrutement d'une partie de son personnel, la réception d'une partie de sa future flotte et l'obtention des licences nécessaires, a démarré son activité commerciale le 28 Août 2019, date du premier vol à destination de Nairobi.

A ce jour, la compagnie assure actuellement huit liaisons régionales (Bujumbura, Dar es Salaam, Juba, Kilimandjaro, Mogadicio, Monbasa, Nairobi et Zanzibar) et, en dépit des perturbations liées à la pandémie de COVID-19, poursuit son développement. D'autres destinations devraient être desservies, notamment i) au niveau régional, Kinshasa à partir de novembre 2020, puis Lusaka, Harare, Johannesburg et ii) le développement de dessertes long-courrier, avec le lancement de vols internationaux reliant l'Ouganda à Dubai, Londres ainsi que le marché chinois de Guangzhou.

Sa flotte compte actuellement quatre bombardiers CRJ-900 et devrait être complétée par deux Airbus A330-800 Neo dont la livraison est prévue pour fin 2020.

[La viabilité commerciale du projet pourrait pâtir de la présence déjà bien établie de concurrents dans la région ; l'impact de la crise sanitaire semble limité.](#)

Côté ougandais, la rentabilité du projet est mesurée à l'aune du marché potentiel : selon les prévisions établies par les autorités ougandaises avant la crise sanitaire, le trafic devrait augmenter de 7,5% à échelle domestique, de 7,2% à échelle régionale et de 7% à échelle globale, Uganda Airlines souhaitant capter une partie de cette croissance. En arrière fond, le développement du tourisme devait permettre pour sa part d'augmenter significativement les recettes du pays¹. **L'initiative ougandaise doit néanmoins composer avec une forte concurrence de la part de compagnies déjà implantées sur le marché.** Aux compagnies européennes (Brussel Airlines, KLM) et celles du Golfe (*Qatar Airlines, Emirates Flight*) s'ajoutent en effet des compagnies régionales, notamment *Kenya Airways* et *Ethiopian Airlines*, qui bénéficient d'une assise solide tant pour les vols régionaux qu'internationaux.

Les perturbations du transport aérien liées à la crise sanitaire pourraient cependant changer la donne, compte tenu du ralentissement général qui affecte l'ensemble des acteurs du secteur. Pour

¹ Aujourd'hui 700 000 touristes transitant par Entebbe visitent aujourd'hui l'Ouganda dont la moitié en provenance d'Afrique, et ce pour un montant de dépense hebdomadaire avoisinant 1000 USD ; le tourisme constitue aujourd'hui un des principaux leviers de croissance identifiés par les autorités ougandaises.

Uganda Airlines, l'impact de la crise de la COVID-19 est avant tout opérationnel, ayant conduit à décaler la livraison des gros-porteurs et retardé l'expansion du réseau régional et le développement des liaisons intercontinentales. De même, la fermeture des frontières, qui a duré 6 mois, a perturbé les activités d'accompagnement à la montée en puissance de la startup et d'assistance technique assurées par les experts internationaux d'Airbus. Au niveau financier, *Uganda Airlines* est une start-up, dont les charges fixes sont encore peu importantes (coût d'acquisition des avions pris en charge par l'Etat, pas de dette, effectif encore réduit, ...), contrairement à ses concurrentes confrontées, pour certaines, à des difficultés financières qui menacent leur survie.

La compagnie devra cependant, comme l'ensemble des acteurs, traverser cette crise d'ampleur qui affecte les perspectives du secteur.

Communauté d'Afrique de l'Est – Rwanda

Par l'Ambassade de France
au Rwanda

L'aéronautique, secteur au cœur de la stratégie de développement du pays

Le Rwanda a lancé depuis 2009 une politique de développement de son secteur aéronautique qui se traduit par des investissements publics massifs ainsi que par une politique d'attractivité destinées aux investisseurs étrangers, notamment qatariens. Depuis 2015, ce développement se fait à travers l'entreprise publique Aviation Travel and Logistics Ltd (ATL) qui porte deux projets emblématiques : le nouvel aéroport de Bugesera et le développement rapide de la compagnie aérienne RwandAir. Ainsi, depuis 2018, le transport aérien fait partie des quatre priorités de la stratégie nationale en matière de transport. L'objectif est de créer un hub aérien en Afrique de l'Est, concurrent à Addis-Abeba (plus de 8 millions de passagers en 2017 pour Ethiopian Airways) et Nairobi (4,5 millions de passagers pour Kenya Airways en 2017).

La structuration du secteur aérien rwandais à travers l'entreprise publique Aviation Travel and Logistics

Une restructuration de l'aviation civile a été menée fin 2015. Sur le modèle des pays du Golfe, il s'agissait de réunir l'ensemble des entreprises du secteur de l'aviation civile au sein d'une entreprise publique unique qui est devenue *Aviation Travel and Logistics* (ATL). L'objectif de ce modèle est d'assurer des prises de décision et exécution rapides par une meilleure coordination des activités dans le secteur. ATL regroupe depuis cinq entreprises : (1) la compagnie aérienne RwandAir, (2) le gestionnaire aérien *Rwanda Airports Management Ltd*, (3) l'entreprise de logistique, *Rwanda Links Logistics* (4) *Rwanda Tour and Event* et (5) *Akagera Aviation*, en charge d'assurer les vols et formations de pilotes dans le secteur hélicoptère.

Avant la crise de la Covid19, trois projets étaient portés par ATL :

- Le premier était le **développement des activités de l'entreprise publique *Rwanda Links Logistics***. Jusqu'à fin 2019, les livraisons commerciales ne se faisaient que par fret aérien, à travers les compagnies commerciales. La montée en puissance de RLL a appuyé le (1) le développement des avions cargos, dont la première ligne a été ouverte en octobre 2019 et (2) l'inauguration du port sec *Dubai Ports (DP) World Kigali Logistics Platform* le même mois.
- Le second projet de la holding ATL était le **développement sa filiale *Rwanda Tour and Event***, avec pour mission d'effectuer des investissements dans le secteur du tourisme afin de générer de la demande auprès d'un public régional.
- Enfin, le projet emblématique du secteur aéronautique au Rwanda est **la construction du nouvel aéroport international de Bugesera**.

Le développement de l'aéroport de Bugesera en partenariat avec Qatar Airways

L'envergure du projet de l'aéroport de Bugesera a évolué dans le temps et selon les investisseurs potentiels. Un premier projet a été annoncé en 2007, prévoyant la construction d'un nouvel aéroport international d'une capacité de 1,7 million de passagers par an. Le Président Kagame avait alors indiqué sa volonté de voir ce projet porté par le secteur privé, à travers une concession. En 2016, le gouvernement du Rwanda conclut finalement un partenariat public-privé avec Mota Engil Africa et ATL dans ce sens. La première phase de construction, estimée à 400 MUSD, devait être achevée en juin 2020 afin que l'aéroport soit opérationnel pour le *Commonwealth Heads of Government Meeting*.

La signature le 9 décembre 2019, après 17 mois de négociations, d'un partenariat entre les holdings publiques de transport aérien qatarienne et rwandaise marque la prise de participation de Qatar Airways à hauteur de 60%, dans le véhicule financier destiné à la construction, puis à la gestion du

nouvel aéroport de Kigali. Le projet devrait désormais avoir une capacité de 7 millions de passagers par an dans une première phase, puis de 14 millions en 2032. L'aéroport actuel, avec une capacité de l'ordre d'un million de passagers était proche de la saturation pré-Covid19. Le coût total du projet est estimé à 1,3 Md USD sur les treize années de construction. L'actuel aéroport international de Kigali devrait être transformé, sur le modèle du Bourget, en aéroport d'affaires.

[Le développement RwandAir ralenti par la Covid-19](#)

La compagnie aérienne nationale rwandaise a été créée en 2002, sous le nom de RwandAir Express. Elle a été remplacée en 2009 par la compagnie RwandAir, qui s'accompagne d'une stratégie de développement importante : entre 2009 et 2011, le trafic aérien au Rwanda a doublé chaque année pour atteindre 270 000 passagers ; en 2018, il atteignait un million de passagers.

Le développement rapide à l'international de RwandAir s'appuie sur une volonté politique et stratégique d'avoir une forte présence régionale (près de la moitié des visiteurs arrivés par avion sont africains), accompagnée de quelques vols intercontinentaux depuis 2018 vers l'Europe (Londres et Bruxelles), l'Asie (Mumbai et Guangzhou), le Moyen-Orient (Dubai et Tel Aviv) et l'Amérique (New-York) pour bénéficier d'une visibilité internationale. Dans cette perspective, la compagnie a ouvert une base à Cotonou en 2017, lui permettant d'opérer des vols sans passer par le Rwanda. Pré-Covid19, la compagnie rwandaise desservait ainsi 30 destinations, dont 24 en Afrique.

En février 2020, une prise de participation de Qatar Airways dans RwandAir à hauteur de 49% a été annoncée. RwandAir est ainsi devenue la filiale africaine de la compagnie qatarienne ; cela donnera à la compagnie aérienne rwandaise les moyens d'être à la hauteur des objectifs fixés par l'aéroport de Bugesera, tout en limitant les dépenses publiques qui y sont associées.

Toutefois, cette expansion rapide a été stoppée par la crise de la Covid-19. Les vols commerciaux ont été entièrement interrompus entre le 20 mars et le 1er août dû à la crise sanitaire. La reprise des activités de RwandAir est aujourd'hui partielle : à titre d'exemple, alors que la compagnie assurait deux vols réguliers vers Johannesburg pré-Covid19, elle n'en assure aujourd'hui plus que trois par semaine. Certaines lignes internationales peu rentables, telles que la liaison qui assurait auparavant trois dessertes par semaines vers Tel Aviv, ne devraient pas rouvrir. Ainsi, en juin 2020, le ministre de l'économie et de la planification rwandais estimait que les services de transport aérien connaîtraient une baisse de 70 % sur l'année 2020/21. Les effets de la crise se font d'ores et déjà ressentir : la majorité des pilotes n'ont pas encore été rappelés et ne sont plus rémunérés depuis le début de la crise, et la commande de deux Boeing 737 Max a été officiellement annulée en septembre 2020. Cela intervient malgré les efforts financiers du gouvernement, qui a augmenté son budget dédié à la compagnie publique de 121,8 Mds RWF (environ 110 MEUR) en 2019/20 à 145,1 Mds RWF (environ 130 MEUR) en 2020/21.

Communauté d'Afrique de l'Est – Sud Soudan Par le SE de Kampala

Un secteur aérien qui reste limité

Le nombre quotidien de passagers arrivant à l'aéroport international de Juba, au départ et à l'arrivée sur des vols internationaux, est estimé à 1300, en hausse croissante. 14 compagnies commerciales y opèrent, dont 8 internationales (*Egypt Air, Rwandair, Uganda Airlines, Sudan Airways, Ethiopian Airlines, FlyDubai, Kenya Airways, Eagle Air*) 4 sud-soudanaises (*South Supreme Airlines, Intersate Airways United, ICON Aviation, Eagle Air*, assurant principalement des navettes intérieures) et 3 soudanaises (*Sudan Airways, BADR Airlines, Tarco Aviation*).

L'aéroport international de Juba (principal des deux aéroports internationaux du pays) est un terrain d'aviation civil et militaire commun à l'armée, l'UNMISS, l'UNHAS et les compagnies commerciales, qui se partagent les installations aéroportuaires bondées.

L'aéroport international de Juba a été amélioré et agrandi en 2011 mais les activités restent limitées par des infrastructures vieillissantes et inadéquates. Les terminaux actuels sont petits et incapables de traiter le nombre croissant de cargaisons et de passagers qui arrivent chaque jour.

L'impact de la crise du Covid19 sur le secteur aérien tanzanien

La pandémie a durement impacté les activités du secteur aérien dans son ensemble. Pour autant, Air Tanzania poursuit son programme de valorisation, soutenue par les objectifs politiques et commerciaux de rivaliser avec les compagnies régionales telles que Kenya Airways ou Ethiopian Airlines.

[Air Tanzania, la compagnie aérienne nationale, souhaite monter en puissance](#)

Dès le début de son mandat, en 2015, le président tanzanien a annoncé son ambitieux projet de dynamiser *Air Tanzania Company Limited-ATCL* en prévoyant l'achat des nouveaux appareils (6 avions acquis entre 2016 et 2018), le règlement des dettes, la mise à disposition d'un capital de démarrage, la rénovation et l'agrandissement des aéroports (capacités nationales et internationales).

De 2015 à 2020, le gouvernement tanzanien a soutenu un programme d'acquisition pour 11 avions, trois étant encore en construction. ATCL dispose désormais d'une flotte de 8 appareils : 4 *Dash 8-Q400*, 2 *Airbus A220-300* et 2 *Boeing 787-8 Dreamliner*. Le *Dash 8-Q300*, actuellement en maintenance, doit être opérationnel rapidement, portant le total à **9 avions en juin 2020**.

Conformément aux annonces gouvernementales, le **terminal 3** de l'aéroport international Julius Nyerere (JNIA) a été **inauguré le 1er août 2019, à Dar es Salam**. Cette réalisation a permis de renforcer la sécurité du site aéroportuaire et d'augmenter la capacité de l'aéroport (8 millions de passagers par an).

L'effort des autorités gouvernementales (plan de la cinquième phase) a permis de consolider des réformes salutaires pour ATCL. Ainsi, entre 2016 et 2019, l'entreprise a employé 404 employés permanents et a pu recruter des pilotes, passant de 11 à 74. Le nombre d'ingénieurs aéronautiques est passé de 27 à 127 et le personnel de cabine se monte à 125, contre 31 initialement. De plus, le nombre de passagers accueillis est passé de 5 600 par mois à 65 000 par mois tandis que les revenus sont passés de 1,1 MUSD à 6,4 MUSD par mois.

A court-moyen terme, **le gouvernement tanzanien prévoit d'acquérir 5 nouveaux appareils** : 2 avions intercontinentaux, 2 dédiés aux liaisons régionales et 1 avion-cargo pour stimuler les activités exportatrices liées aux produits horticoles et à l'agro-alimentaire périssable (viande congelée, filets de poisson, fruits de mer notamment). Si le projet d'acquisition se concrétise d'ici 2025, ATCL disposera d'un total de 16 appareils et sera en mesure de redresser sa part du marché, que ce soit sur les segments nationaux, régionaux et internationaux. Par ailleurs, la valorisation des infrastructures aéroportuaires va se poursuivre et le **terminal 2** de Dar es Salam doit être modernisé au profit exclusif d'Air Tanzania.



Figure 1 : Boeing 787 Dreamliner

ATCL est le porte-drapeau aérien de la Tanzanie ; elle a été créée sous le nom d'Air Tanzania Corporation (ATC) en 1977 après la dissolution d'*East African Airways*. Desservant multiples destinations nationales, régionales et internationales, **la compagnie aérienne a toutefois vu sa part de marché se détériorer au fil des ans, passant de 19,2% en 2009 à 0,4% en 2011**.

La crise sanitaire mondiale a réduit drastiquement le nombre de passagers transportés et le chiffre d'affaires d'Air Tanzania mais une amélioration se précise

Selon l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), le Covid 19 a provoqué des dommages considérables à l'industrie mondiale du voyage et du transport aérien commercial. Ces secteurs ne pourraient retrouver les performances d'avant-crise qu'à partir de 2023/2024, en Tanzanie également. En mars 2020, les autorités tanzaniennes ont imposé la fermeture de l'espace aérien national et l'interdiction d'entrée de passagers étrangers sur le territoire ; seuls les vols de fret avaient été maintenus.

En dépit de la reprise progressive des vols, depuis le 19 mai 2020, ATCL a été fortement impactée par ces restrictions. Ainsi, le nombre de vols s'est effondré par rapport à 2019 et le directeur général d'ATCL, Ladislaus Matindi, a annoncé, le 12 mars 2020, une perte de revenus de 3 % due à la seule annulation des transports vers la Chine. ATCL a déclaré récemment ne pas encore disposer de statistiques claires sur les pertes occasionnées directement par la crise du Covid19 mais que les prévisions étaient défavorables.

Les suspensions de vol décidées par d'autres pays partenaires ont également sévèrement touché les activités d'ATCL car la compagnie tanzanienne est largement tributaire des flux de touristes entrants. La Tanzania Civil Aviation Authority-TCAA signale cependant **un rebond récent avec une reprise du trafic aérien (+50%) et une augmentation des arrivées de touristes (+60%) par rapport à mars 2020.**

Le secteur des transports figure parmi les priorités affichées par le Président Magufuli, briguant un second mandat quinquennal le 28 octobre 2020, et l'aérien devrait bénéficier de la poursuite du plan de valorisation entamé en 2015.

Indicateurs régionaux : Communauté d'Afrique de l'Est

Indicateurs Pays	Burundi	Kenya	Ouganda	Rwanda	Sud Soudan	Tanzanie
<i>Population (M hab.) ONU, 2020</i>	11,9	53,8	45,7	13,0	11,2	59,7
<i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i>	3,1	2,3	3,6	2,6	0,9	3,0
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	166	56	116	38	185	141
<i>Indice de corruption - Transparency international 2020</i>	165	137	137	51	179	96
Macroéconomie						
<i>PIB (Mds USD) FMI, 2019</i>	3,6	98,6	30,7	10,2	3,7	67,2
<i>PIB/hab (USD) FMI, 2019</i>	310	1 998	770	825	275	1 159
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019</i>	1,8	5,6	4,9	10,1	11,3	6,3
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019</i>	5,1	5,8	3,6	6,7	30,0	3,8
Finances Publiques						
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019</i>	-6,0	-7,8	-6,7	-5,2	-0,3	-2,9
<i>Dette publique (%PIB) FMI, 2019</i>	59,4	60,8	40,0	55,8	41,8	38,1
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019</i>	16,6	31,3	26,6	45,1	0,0	27,4
Echanges						
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i>	-19,8	-12,0	-13,2	-15,1	-	-6,6
<i>Exportation française vers (MEUR)*</i>	7,6	173,0	26,5	20,9	3,5	62,2
<i>Importation française depuis (MEUR)*</i>	3,3	110,5	11,8	4,4	0,2	33,6
<i>Balance courante (%PIB) FMI, 2019</i>	-16,4	-4,5	-9,5	-9,2	-2,5	-3,2
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019</i>	1,4	2,9	4,6	2,6	34,4	0,6
<i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019</i>	0,7	4,7	3,7	3,6	0,2	4,6
Développement						
<i>IDH, BM, 2019</i>	0,42	0,58	0,53	0,54	0,41	0,53
<i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i>	61,0	66,2	62,8	68,4	57,4	64,8
<i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i>	71,8	36,8	41,7	55,5	42,7	49,1
<i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i>	0,04	0,31	0,14	0,08	0,14	0,23
Notation Dette Souveraine						
S&P	-	B+	B	B+	-	-
Moody's	-	B2	B2	B2	-	B2
Fitch	-	B+	B+	B+	-	-
Politique Monétaire						
<i>Taux directeur **</i>	-	7,0	7,0	4,5	-	5,0

Corne de l'Afrique – Djibouti

Par le SE d'Addis Abeba

Un secteur aérien entre ambitions et difficultés

Djibouti est un pays d'Afrique de l'Est situé sur le point stratégique de Bab Al-Mandeb. Considéré comme la porte d'entrée vers l'Éthiopie, le pays a misé sur le développement de ses activités maritimes et terrestres. Le développement du secteur aérien reste timide et la compagnie nationale, Air Djibouti, peine à se développer. L'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti, APZFD ambitionne toutefois de faire du pays un hub terre-air-mer en se dotant d'un nouvel aéroport dédié aux activités cargo avec Air Djibouti en maître d'œuvre.

²

La compagnie aérienne Air Djibouti peine à se développer

Le transport aérien de Djibouti se concentre au niveau de l'Aéroport International de Djibouti. Il s'agit du seul aéroport du pays, utilisé pour les activités cargo, militaire et passagers.

Le pays dispose d'une compagnie aérienne nationale, *Air Djibouti*, qui dépend de l'Autorité des ports et des zones franches de Djibouti (APZFD). La compagnie dispose seulement de 3 avions et dessert quelques pays de la région : Éthiopie (Addis Abeba), Somalie (Hargeisa, Mogadisco), et le Yémen (Aden). Air Djibouti est également l'opérateur en charge du *grounding* pour l'ensemble des compagnies aériennes transitant par Djibouti.

La compagnie nationale de Djibouti figure sur la liste des compagnies aériennes sous l'interdiction de survol de l'Europe en raison d'un manque de supervision de la sécurité par les autorités de l'aviation de Djibouti.

Djibouti reste dépendant des compagnies aériennes étrangères

Djibouti dépend totalement des compagnies étrangères telles que : *Air France, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Qatar Airways* et *Fly Dubai* qui desservent le pays. *Kenya Airways* a récemment suspendu ses vols vers Djibouti. ³

L'aéroport international de Djibouti (AID) a été largement impacté par la crise de la Covid-19, avec une fermeture du 18 mars 2020 au 17 juillet 2020. Tandis que l'AID enregistrait le passage de près de 316 avions par mois avant la Covid-19, l'aéroport enregistre aujourd'hui 210 avions par mois.

Toutefois, l'ambition réformatrice de Djibouti, avec la volonté de faire du pays un hub terre-air-mer, comprend la construction d'un nouvel aéroport dédié aux activités cargo, avec Air Djibouti en maître d'œuvre. ⁴

² Source : PR APZFD, Aboubaker Omar Hadi

³ Source : Air Djibouti, COO

⁴ Source : PR APZFD

Corne de l'Afrique – Érythrée

Par le SE d'Addis Abeba

Des services aériens à l'arrêt

Suite à la crise de la Covid-19, la compagnie aérienne *Eritrean Airlines* a cessé ses vols internationaux, et l'aéroport d'Asmara est fermé depuis le 2 avril. Les frontières du pays sont pour le moment encore fermées et aucune date de réouverture et/ou de reprise des vols internationaux n'a été communiquée. Seuls quelques vols de rapatriement sont autorisés au compte-goutte avec *Ethiopian Airlines* et *Fly Dubai*. L'Union Européenne et les États-Unis négocient pour permettre à leurs ressortissants (binationaux pour la grande majorité), encore présents à Asmara de se déplacer vers l'Europe, notamment via un vol du programme alimentaire mondial (PAM) depuis et vers Addis-Abeba organisé depuis le mois de juillet tous les 21 jours.

L'aéroport international d'Asmara est l'unique aéroport du pays.

Corne de l'Afrique – Éthiopie

Par le SE d'Addis Abeba

Le secteur aérien éthiopien face à la crise liée à la Covid-19

Le secteur du transport aérien en Éthiopie a connu une forte expansion au début des années 2010. Le gouvernement éthiopien s'appuyant sur sa compagnie aérienne Ethiopian Airlines et l'aéroport international de Bole à Addis-Abeba, ambitionne de devenir un hub aérien international. Toutefois, la compagnie aérienne Ethiopian Airlines est aujourd'hui confrontée à une forte baisse de revenus en lien avec la crise sanitaire de la Covid-19, et son corollaire, la chute du trafic aérien mondial, a dû opter pour une « stratégie de survie » en développant drastiquement son activité cargo.

[Ethiopian Airlines, une puissante compagnie aérienne](#)

Le gouvernement éthiopien a toujours eu la volonté de faire d'Addis-Abeba la première plateforme de transport et de logistique d'Afrique de l'Est. Cette stratégie s'est basée sur l'agrandissement de l'aéroport international de Bole à travers la construction d'un nouveau terminal, finalisé à la fin août 2020, permettant d'accueillir jusqu'à 22 millions de passagers par an.



Figure 1 : Airbus A-900

Fondée en 1945, la compagnie aérienne Ethiopian Airlines (EAL), devenue Ethiopian Airlines Group (EAG) en 2017, s'est lancée dans une stratégie ambitieuse d'expansion et de modernisation de sa flotte depuis le début des années 2010, avec notamment l'achat de plusieurs Boeing : Boeing 787-8, Boeing 777-200LR, Boeing 777-200 Freighter, un Bombardier Q-400, et depuis 2009, d'Airbus A 350 et A 900. La compagnie a fait une **commande de 12 nouveaux airbus A 350, dont deux devraient être livrés d'ici fin novembre 2020.** Membre de l'alliance Star Alliance depuis décembre 2011, la compagnie aérienne a

augmenté ses volumes de passagers et de fret à destination et en provenance d'Addis-Abeba. Ethiopian Airlines dessert aujourd'hui 127 destinations à l'international et 20 destinations domestiques grâce à une flotte de 120 appareils. C'est la compagnie aérienne qui possède la plus grande flotte d'aéronefs en Afrique.

Ethiopian Airlines a également développé une stratégie de diversification de ses activités autour de 7 « strategic business unit » à savoir : Ethiopian Airport, Ethiopian International Services, Ethiopian ADD Hub Ground Services, Ethiopian Cargo & Logistics Services, Ethiopian MRO Services, Ethiopian Aviation Academy, Catering et Ground Handling. L'Ethiopian Skylight Hotel a été récemment créé. La compagnie aérienne a également établi des partenariats avec plusieurs compagnies aériennes africaines, dont ASKY Airlines, Malawian Airlines, Tchadia Airlines et Mozambique Airlines.

[La crise sanitaire a entraîné une chute du nombre de passagers et des revenus d'Ethiopian Airlines](#)

La compagnie est confrontée à une baisse de revenus suite à la chute du trafic aérien mondial dans le cadre de la crise sanitaire de la Covid-19. En mars 2020, Ethiopian Airlines a suspendu ses vols domestiques, puis **90 % de ses vols passagers à l'international tout en maintenant certaines liaisons, notamment avec la Chine.** La reprise des vols passagers s'est faite de manière progressive, **à ce stade, 70 % des vols passagers seraient assurés. Les résultats financiers du 30 juin 2020 d'Ethiopian Airlines**

montrent une réduction de 26% du nombre de passagers¹ par rapport à 2019 sur la même période. La compagnie éthiopienne a déjà perdu 1 Md USD au cours du premier semestre 2020.

[Ethiopian Airlines a affronté la crise de la covid-19 en développant ses activités cargo](#)

Afin de faire face à la crise et notamment à ses charges fixes (dont les effectifs²), **Ethiopian Airlines a développé une stratégie axée sur le fret**. Initialement composée de 12 avions cargo, 25 avions passagers ont été convertis en avions cargo pour soutenir l'activité. **Depuis le mois de mars, 360 vols de fret ont été effectués dans plus de 80 pays, essentiellement pour le transport d'équipement médicaux, notamment sur un axe sud-sud**. L'activité cargo aurait doublée depuis l'année dernière, bien qu'il soit difficile d'obtenir des données précises. Suite à cette stratégie ayant permis de maintenir un niveau de recettes, la compagnie aérienne envisagerait de renforcer son activité cargo pour l'année à venir sans pour autant communiquer des prévisions chiffrées à ce sujet.

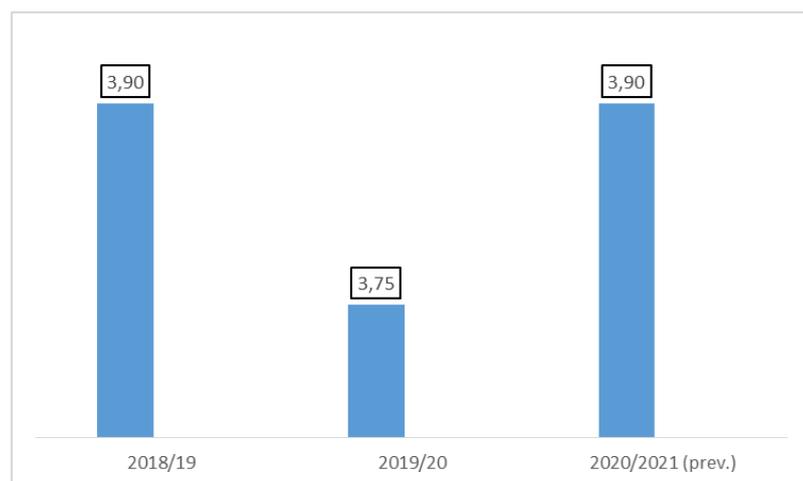


Figure 2 : Impact de la Covid-19 sur le chiffre d'affaires d'Ethiopian Airlines (Mds USD)

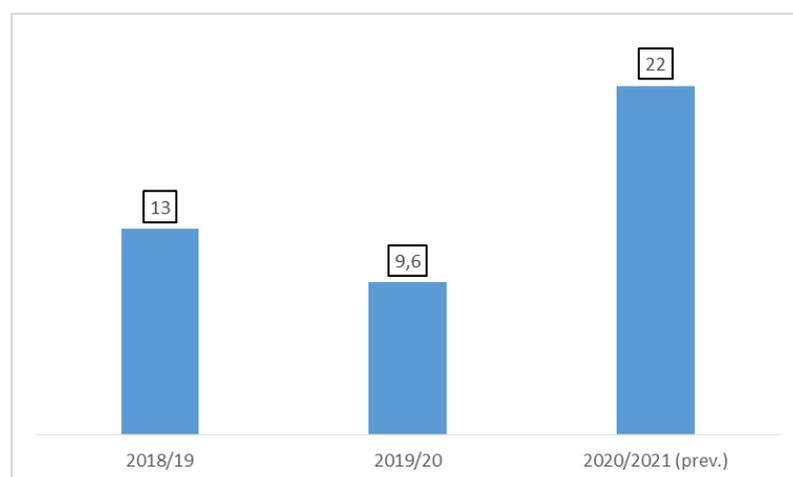


Figure 3 : Impact de la Covid-19 sur le nombre de passagers (million de passagers)

¹ Pour 2018/2019 : 13 M de passagers tandis que pour 2019/2020 : 9,6 M de passagers.

² Aucun employé permanent n'aurait été licencié, mais des salariés ont pu être mis en congés d'office.

Corne de l'Afrique – Somalie

Par le SER de Nairobi

Un secteur aérien fragilisé par des années de guerre civile

La Somalie, qui occupe une position stratégique clé dans la corne de l'Afrique, est le lieu d'affrontements depuis plus de 25 ans, qui ont ruiné l'économie du pays et condamné le développement du secteur aérien. Sous mandat des Nations Unies depuis 1993, la gestion de l'espace aérien somalien a été transférée à l'aviation civile somalienne en 2018. Le retour des compagnies aériennes internationales et la volonté du gouvernement de reconstituer la compagnie aérienne nationale constituent des signes mineurs de relance du secteur aérien, soumis aujourd'hui à de fortes tensions.

[Affecté par une guerre civile qui dure depuis plus de 25 ans, le secteur aérien est resté morcelé en Somalie](#)

Le renversement du pouvoir du général Siad Barre en 1991 marque le début d'une guerre civile, qui sévit dans le pays depuis plus de 25 ans. Le morcellement du pays et les affrontements armés ont ruiné l'économie du pays et ont ralenti le développement du secteur aérien.

La Somalie disposait d'une compagnie aérienne nationale, Somali Airlines, créée en 1964 et entièrement propriété du gouvernement somalien. **Le déclenchement de la guerre civile au début des années 90 a entraîné la suspension des activités de cette compagnie nationale**, qui possédait alors deux Airbus A310 et un Boeing 727. **D'autres compagnies aériennes privées à capitaux somaliens basées dans la région, dont Jubba Airways (Nairobi) et Daallo Airlines (Djibouti), ont continué à opérer en Somalie**, effectuant des vols internationaux et intérieurs.

Par ailleurs, en raison de l'insécurité et de la forte présence d'acteurs humanitaires dans le pays, de nombreux vols spéciaux humanitaires desservent la Somalie. Ces vols coexistent avec un trafic de fret essentiellement tourné vers l'importation de khat depuis le Kenya et l'Éthiopie. Depuis l'interdiction par le gouvernement somalien de l'importation de khat en mars 2020, plusieurs attaques armées ont eu lieu contre des vols humanitaires, ce qui laisse entendre un possible détournement de ces vols à des fins de contrebande.

[La gestion de l'espace aérien reste source de conflits depuis son transfert à l'aviation civile somalienne en 2018](#)

En 1993, l'espace aérien somalien a été mis sous mandat des Nations Unies et était géré depuis le centre de contrôle régional de l'OACI à Nairobi au Kenya. C'est seulement en juin 2018 que l'Autorité de l'Aviation Civile et de la Météorologie de Somalie a officiellement déporté la fourniture de ses services aériens à Mogadiscio, la capitale.

Une gestion conjointe de l'espace aérien et une répartition équitable des revenus entre la Somalie et l'état auto-proclamé du Somaliland est prévue par les accords d'Istanbul en 2013.

Or, l'aviation civile somalienne gère depuis 2018 cet espace sans concertation avec le gouvernement du Somaliland, signant en 2019 un accord de gestion de l'espace aérien commun avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association internationale du transport aérien (IATA). Le gouvernement somalien anticipe la perception de revenus des redevances aériennes pour l'année 2020, ce qui constituerait une source non négligeable de revenus pour le modeste budget de l'Etat fédéral somalien (196 MUSD de revenus domestiques par an en 2019).

[Le gouvernement somalien a la volonté de relancer le secteur et de reconstituer la compagnie nationale](#)

La Somalie est marquée par le retour progressif des compagnies aériennes, selon des logiques plus géostratégiques que strictement économiques. L'aéroport international Mogadishu – Aden Adde, est aujourd'hui desservi par un certain nombre de compagnies aériennes internationales dont Turkish Airlines depuis 2013, Qatar Airways depuis 2018 et Ethiopian Airlines depuis peu. Ces compagnies sont liées à des gouvernements particulièrement proches politiquement de l'Etat somalien. La compagnie Kenya Airways a également annoncé son ambition d'ouvrir une liaison directe entre Nairobi et Mogadiscio qui ne s'est pas concrétisée, puis en 2019 l'ouverture d'une liaison directe entre Nairobi et Hargeisa, dans un contexte de tensions entre les gouvernements somalien et kényan et de tentative de rapprochement avec les autorités somalilandaises.

Enfin, **le gouvernement somalien a, à terme, la volonté de reconstituer la compagnie aérienne nationale et serait actuellement à la recherche d'investisseurs.** La viabilité économique de cette future compagnie n'est pas évidente, face à une offre compétitive tant des compagnies locales que des compagnies internationales désormais positionnées en Somalie.

[Les infrastructures aéroportuaires sont en redéveloppement, ce qui attire des acteurs issus de pays émergents](#)

Avec le développement d'un trafic aérien international vers la Somalie, les marchés de la construction et de la gestion des aéroports somaliens se sont développés et tendent à attirer des acteurs émergents. Ainsi, la gestion de l'aéroport de Mogadiscio a été confiée en 2013 au groupe turc Favori (contrat renégocié en 2020 dans le cadre d'un programme FMI) ; *China Civil Engineering Construction Corp* (CCECC) a signé des accords avec l'Etat du Puntland pour la construction de l'aéroport de Bosaaso (sur financements de la coopération italienne) et de Galkayo. Le *Kuwait Fund for Arab economic development* a investi 10 MUSD dans la rénovation de l'aéroport de Garowe au Puntland et 12 MUSD dans celle de l'aéroport d'Hargeisa au Somaliland en 2014.

Dans le cadre de leurs efforts d'aide au développement, l'UE et d'autres bailleurs occidentaux consacrent des fonds à la reconstruction des infrastructures aéroportuaires somaliennes : l'UE a ainsi consacré 4,3 MEUR à la reconstruction de l'aéroport de Barawe inauguré en 2020 (mise en œuvre par des entreprises locales).

Corne de l'Afrique – Soudan

Par le SE de Khartoum

Un secteur aérien soudanais en crise

Troisième pays d'Afrique par sa superficie, le Soudan compte 7 aéroports (dont 5 internationaux¹) et 6 sociétés aériennes dont la compagnie publique Sudan Airways qui est en quasi-faillite. A défaut de champion national, le secteur aérien est dominé par des compagnies des pays arabes (Arabie Saoudite, Emirats, Egypte), Turquie et Ethiopie et sur le marché intérieur par trois compagnies privées locales, qui figurent toujours sur la liste noire de l'UE. Particularités du marché soudanais, il abrite également une flottille d'avions importante pour l'épandage agricole ainsi que pour l'aide humanitaire.

[Une des plus anciennes sociétés aériennes nationales du continent, Sudan Airways, en quasi faillite concurrencée par les compagnies internationales et les compagnies locales](#)

Le Soudan possède 7 aéroports dont 5 peuvent accueillir des vols internationaux², ainsi que 6 sociétés aériennes dont la compagnie nationale *Sudan Airways*. Créée en 1947, celle-ci a dominé le marché aérien soudanais jusque dans les années 80. Elle a connu ensuite une série de difficultés administratives et financières l'obligeant de céder son marché aux compagnies étrangères pour les vols internationaux et aux compagnies locales pour les vols intérieurs. *Sudan Airways* dispose actuellement seulement de 3 avions, qui desservent des destinations locales pour la plupart. Régulièrement la presse fait état de négociations pour l'acquisition de nouveaux appareils. Le Soudan a connu 4 accidents aériens entre 1947 et 1991. Ce nombre a augmenté à 34 depuis 1991. La principale cause provient des sanctions américaines et le recours à l'utilisation d'avions russes. Toutes les compagnies locales se sont souvent heurtées au manque de financement et à la difficulté d'acquisition d'avions et de pièce de rechange à cause des sanctions économiques imposées au Soudan par les Etats-Unis entre 1997 et 2017³. Un peu moins de 150 avions tous types confondus sont enregistrés au Soudan dont une faible partie dispose de certificats de navigabilité.

[Le marché soudanais est dominé par des sociétés arabes](#)

En 2019, les autorités de l'Aviation civile estimaient que l'aéroport de Khartoum avait accueilli 3,2 millions de passagers. En 2019, le marché aérien soudanais compte pour 3% du trafic aérien du continent africain. Il est largement dominé par des compagnies aériennes arabes. Cela s'explique par le fait que la diaspora soudanaise se concentre en Arabie Saoudite, dans le Golfe et en Egypte. Aucune société occidentale ne dessert Khartoum actuellement. 7 compagnies desservent l'aéroport international de Khartoum : Saudia, Flynas, Emirates, Egypt Airlines, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines et Kenya Airways.

[Essor des sociétés locales privées, qui figurent toutes sur la liste noire de l'UE et une flottille d'avions d'épandage agricole et d'aide humanitaire](#)

¹ Khartoum, Port Sudan, Elfachir au Sud Darfour, Nyala au Nord Darfour et Elobyed au Nord Kordofan

² En réalité, deux aéroports accueillent des vols internationaux : l'aéroport de Khartoum pour la majorité des vols, et de manière très limitée, celui de Port Sudan

³ Si les sanctions économiques imposées par les Etats-Unis ont été levées en octobre 2017, la situation n'a pas pour autant changé à cause de la présence du Soudan dans la liste américaine des pays soutenant le terrorisme. Cependant, le message du Président américain le 20 octobre d'œuvrer pour la sortie du Soudan de cette liste pourrait permettre une modernisation de la flotte actuelle

La crise de Sudan Airways a fait que le marché des vols internes soit dominé par des sociétés aériennes privées. Le Soudan dispose de 5 compagnies privées : BADR, TARCO, NOVA, GREEN FLAG et ALFA. La principale, BADR, est détenue par des capitaux soudanais. Elle possède 5 avions BOENG et loue deux autres. En plus des vols intérieurs, BADR proposait des vols internationaux, avant la COVID, vers Djeddah (14 par semaine), Le Caire (12), Addis Abeba (4), Istanbul (3) et le Soudan du Sud (Kano, Juba, Waw et Malakal).

La seconde TARCO propose des vols vers Istanbul, le Caire, Djedah, Jouba ainsi que vers des villes du Golfe. Elle détient également 5 avions. Les trois sociétés restantes, de petites tailles, proposent seulement des vols internes. Ces dernières ont dans leur tour de table des investisseurs des pays du Golfe au travers desquels elles peuvent s'approvisionner en pièces détachées, afin de contourner les restrictions américaines. Toutes les sociétés aériennes soudanaises figurent sur la liste noire européenne, leur interdisant d'atterrir sur les aéroports européens. L'aviation civile soudanaise, chargée du contrôle de conformité de vol de ces compagnies, mène des efforts pour tenter de lever cette interdiction.

Compte tenu de son potentiel agricole, le Soudan compte une flotte d'une trentaine d'avions (essentiellement des Antonov 2) pour l'épandage agricole. Les trois principales compagnies sont Agrochem (avec 6 avions), Bashmiya (6 appareils) et Crop Protection Soudan (entreprise semi-publique qui appartient à Safat, ministère de l'armée) avec 8 appareils. La majorité des pilotes et mécaniciens sont étrangers (Bulgares notamment).

Enfin parmi les opérateurs aériens figurent le Service aérien d'aide humanitaire des Nations unies (UNHAS), géré par le Programme alimentaire mondial, a une présence historique. Il offre à la communauté humanitaire au sens large un service de transport de passagers et de fret léger à destination et en provenance des zones de crise et d'intervention. Sur les premiers 8 mois de l'année, UNHAS a transporté un peu moins de 9000 personnes (contre un peu moins de 14 000 personnes pour la même période l'année dernière) et 35 tonnes d'équipements (+46% par rapport à 2019) avec une flotte de 3 avions et 3 hélicoptères.

Indicateurs régionaux : Corne de l'Afrique

Indicateurs Pays	Djibouti	Erythrée	Ethiopie	Soudan	Somalie
<i>Population (M hab.) ONU, 2020</i>	1,0	3,5	115,0	43,8	15,9
<i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i>	1,6	1,2	2,6	2,4	2,8
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	112	189	159	171	190
<i>Indice de corruption - Transparency international 2020</i>	126	160	96	173	180
Macroéconomie					
<i>PIB (Mds USD) FMI, 2019</i>	3,2	2,1	91,2	30,9	5,0
<i>PIB/hab (USD) FMI, 2019</i>	2 936	343	953	714	312
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019</i>	7,5	3,8	9,0	-2,5	2,9
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019</i>	3,3	27,2	19,5	57,0	3,1
Finances Publiques					
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019</i>	-0,8	-1,5	-2,5	-10,8	0,0
<i>Dette publique (%PIB) FMI, 2019</i>	46,4	189,2	57,6	207,0	0,0
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019</i>	0,0	61,7	28,4	0,0	0,0
Echanges					
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i>	-10,6	-19,1	-12,9	-16,9	-15,5
<i> Exportation française vers (MEUR)*</i>	72,4	3,1	700,6	76,6	8,8
<i> Importation française depuis (MEUR)*</i>	1,5	0,1	39,1	47,1	5,6
<i>Balance courante (%PIB) FMI, 2019</i>	24,7	12,1	-5,3	-14,9	-13,7
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019</i>	1,9	-	0,6	1,4	-
<i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019</i>	0,0	2,2	2,1	0,0	0,0
Développement					
<i>IDH, BM, 2019</i>	0,50	0,43	0,47	0,51	-
<i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i>	66,5	65,7	66,0	64,9	56,9
<i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i>	17,1	-	30,8	12,7	-
<i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i>	0,8	-	0,1	0,3	0,0
Notation Dette Souveraine					
S&P	-	-	B	-	-
Moody's	-	-	B2	-	-
Fitch	-	-	B	-	-
Politique Monétaire					
<i>Taux directeur **</i>	-	-	13,0	-	-

Océan Indien – Comores

Par le SE de Tananarive

Le secteur aérien comorien en forte progression avant la crise

Le secteur aérien comorien est relativement dynamique en raison de l'insularité du pays et de ses liens avec l'Europe. Actuellement, deux compagnies locales privées, AB Aviation et Int'Air Îles, assurent les vols domestiques tandis que plusieurs compagnies internationales connectent les Comores à la région. Air Austral et sa filiale Ewa Air sont présents dans le secteur. Le plan Comores Emergent 2030 intègre parmi ses objectifs la modernisation des infrastructures aéroportuaires du pays. Dans le contexte de la crise sanitaire, une reprise graduelle des activités est constatée depuis septembre.

Le secteur aérien comorien dynamique, disposant de marges de progression

- Un trafic en forte progression

Le trafic global du secteur aérien aux Comores est dominé par l'aéroport international de Moroni – Prince Saïd Ibrahim, disposant à lui seul d'une capacité d'accueil annuelle de 200 000 passagers et accueillant la totalité du trafic international. Deux autres aérodromes complètent le trafic domestique : l'aérodrome d'Ouani (Anjouan) et celui de Fomboni Bandar Es Salam (Mohéli). La gestion des trois aéroports est assurée par Aéroport des Comores (ADC), société détenue à 100% par le gouvernement et créée en septembre 2018.

Le trafic global de passagers progressait fortement en 2019 avant la crise sanitaire de 2020, avec 226 000 passagers, soit une hausse de 35% par rapport à 2018. 55% du trafic est concentré sur l'international, 17% sur le régional (vers Mayotte et Majunga) et 28% sur le trafic domestique entre Grande Comore, Anjouan et Mohéli.

- Les compagnies aériennes présentes aux Comores

La principale compagnie aérienne du pays est AB Aviation, société privée effectuant des liaisons domestiques et régionales régulières. Créée en 2010 par le pilote Ayad Bourhane et basée à Moroni, elle compte un effectif de 85 employés. Les activités d'AB Aviation sont en essor, ayant transporté près de 100 000 passagers en 2019, en hausse de 25% par rapport à l'année précédente. Elle assure une grande partie du trafic domestique et régional du secteur.

AB Aviation dessert Moroni, Anjouan, Mohéli, Dzaoudzi (Mayotte), Dar-Es-Salaam, Majunga (Madagascar) et assure des vols saisonniers vers l'île de Pemba (Tanzanie). Elle dispose d'une flotte de trois Embraer EMB 120 et compte prochainement acquérir un EMB 145 et un EMB 170 (visant une desserte de l'Île Maurice).

Sa concurrente est la compagnie privée Int'Air Îles, basée à Anjouan. Fondée en 2008 par Inzoudine Seffoudine, elle dessert les îles de l'archipel et Mayotte au moyen d'un avion Saab 340B.

Plusieurs compagnies internationales desservent régulièrement l'aéroport de Moroni : Air Austral et sa filiale Ewa Air, Air Madagascar, Air Tanzanie, Ethiopian Airlines, Kenya Airways. Turkish Airlines y assure des vols saisonniers depuis 2018. Une compagnie kenyane, Astral Aviation, y effectue des vols cargo.

Les projets et enjeux dans le secteur aérien comorien

- Le plan Comores Emergent 2030 compte atteindre 1 million de passagers en 2030

Le plan Comores Emergent 2030 intègre parmi ses objectifs la modernisation des infrastructures aéroportuaires du pays. Le projet «Les îles de la lune à portée de vol» vise ainsi à augmenter les capacités d'accueil à un million de passager par an d'ici 2030 à travers un programme évalué à 213 M€. Le projet consiste notamment en (i) l'extension et la modernisation de l'aéroport international de Moroni (178 M€)

; ii) la construction d'un nouvel aéroport à Anjouan (32 M€) (iii) l'extension et la réhabilitation de l'aéroport de Mohéli (3 M€) ; (iv) des aménagements temporaires de l'aéroport de Ouani ; et (v) la création d'une compagnie nationale de transport aérien, avec la recherche d'un partenaire stratégique.

Initialement évalué à 178 M€, un projet d'extension et modernisation de l'aéroport de Moroni a fait l'objet d'un protocole d'accord avec la société chinoise Sinohydro Corporation Ltd en mai 2017 pour 77 155 M€, mais n'a pas encore été réalisé. Le processus de création d'une nouvelle compagnie aérienne est également à un stade précoce.

- [Une reprise graduelle des vols depuis le 7 septembre](#)

Le secteur aérien comorien a été fortement touché par la crise sanitaire en raison de la contribution importante du tourisme (incluant celui de la diaspora comorienne) dans l'économie. Néanmoins, le secteur a rapidement redémarré à partir du 7 septembre. Des vols hebdomadaires sont actuellement assurés par Ethiopian Airlines, Kenya Airways et Air Tanzanie.

[Des intérêts français présents dans le secteur](#)

Les compagnies françaises sont présentes dans le secteur. Deux d'entre elles desservent l'aéroport international : Air Austral (de la Réunion) et sa filiale Ewa Air (de Mayotte). Air France est également présente à travers un partage de code avec Kenya Airways. Le constructeur Airbus débute quant à lui des discussions avec AB Aviation pour la location d'un A330.

Océan Indien – Madagascar

Par le SE de Tananarive

Le secteur aérien stratégique pour désenclaver Madagascar

Le secteur aérien est stratégique pour Madagascar dans un pays insulaire où les infrastructures et moyens de transports terrestres restent insuffisamment développés. La compagnie nationale Air Madagascar se trouve à la croisée des chemins à travers l'élaboration d'un nouveau business plan visant à assurer sa pérennité et son développement. Les intérêts français sont fortement présents dans le secteur à travers Air France, Airbus et le consortium Ravinala Airports.

Le secteur aérien de la Grande Île peine à prendre son envol

- Un trafic réparti principalement sur deux aéroports

Les volumes des trafics restent globalement faibles, bien que cette activité soit adaptée à la grande superficie du pays et à l'insuffisance des infrastructures et moyens de transports. Ils sont dominés par les deux principaux aéroports internationaux de Tananarive (Ivato) et de Nosy Be (Fascène) qui concentrent à eux deux la majorité du trafic global de passagers du pays. Le réseau comprend également huit aéroports régionaux et 44 aérodromes régionaux de moindre envergure.

Les deux principaux aéroports ont ainsi accueilli 1,15 millions de passagers en 2019, en hausse de 7% par rapport à 2018. 86% du trafic global est assuré par l'aéroport d'Ivato et 14% par l'aéroport de Fascène. Le trafic international représente 72% du trafic des deux aéroports contre 28% pour le trafic domestique.

Le secteur aérien est essentiel à Madagascar pour faire décoller le tourisme (6% du PIB malgache).

- Air Madagascar est la principale compagnie opérant sur la Grande-Île

La compagnie nationale Air Madagascar est l'acteur le plus important du secteur, avec 42% de parts de marché sur le trafic global. Elle assure 98% du trafic domestique sur les deux aéroports de Tananarive et Nosy-Be en 2019 et domine le trafic régional et international (21% de parts de marché) devant deux compagnies françaises Air France (16%) et Air Austral (14%) ainsi que le trio de compagnies régionales Air Mauritius (12%), Kenya Airways (11%) et Ethiopian Airlines (10%).

A Tananarive, plusieurs compagnies se partagent le trafic international : Air Madagascar (26%), devant Air France (20%), Air Mauritius (15%), Kenya Airways (13%), Air Austral (9%), Ethiopian Airlines (8%), South African Airways (5%) et Turkish Airlines (4%). Tsaradia assure l'essentiel du trafic domestique.

A Nosy Be, les vols internationaux sont dominés par les vols charter des compagnies italiennes Neos Air et Blue Panorama Airlines (cumulant 44% de parts de marché) devant Air Austral et sa filiale Ewa (35%), Ethiopian Airlines (18%) et South African Airways (3%). Tsaradia contrôle la totalité du trafic domestique.

Air Madagascar est détenue à 51% par l'État malgache et à 44% par la Caisse nationale de Prévoyance Sociale (CNAPS, parapublic), elle dispose d'une flotte de deux Airbus A340-300 et d'un Boeing 737-800. Sa filiale Tsaradia, créée en 2018, opère avec quatre ATR 72-500, deux ATR 72-600 et un Twin Otter DHC-6-300. Air Madagascar a été créée en 1962 en tant que Madair avant de prendre en 1964 sa dénomination actuelle.

Plusieurs compagnies privées opèrent dans le pays : GS Airlines (groupe Sipromad) qui assure des liaisons entre Tananarive, Fianarantsoa et Mananjary (avant la crise du covid 19). D'autres compagnies locales assurent des vols à la demande : Trans Ocean Airways (TOA), Sky Services, Madagasikara Airways ou Aéromarine.

Le secteur aérien de la Grande Île bénéficie d'un potentiel de développement important

- [Air Madagascar se situe à un moment clé de son développement](#)

Un projet de *business plan* ambitieux est en cours d'élaboration par Air Madagascar pour la période 2021-2027. En gestation depuis plus d'un an, sa parution a été repoussée à la suite du rachat en juillet 2020 des parts d'Air Austral par la CNAPS. Le *business plan* comprendrait les quatre axes suivants : (i) recherche d'un nouvel investisseur international partageant les objectifs gouvernementaux. (ii) ouverture de nouvelles lignes (Allemagne, Italie, Inde, Chine) ; (iii) renouvellement de la flotte et mise en place d'un centre de maintenance Boeing ou Airbus à Tananarive; et (iv) rebranding de la compagnie (nouveau logo, couleurs, uniformes).

- [Ravinala Airports, gestionnaire des deux principaux aéroports](#)

La gestion de deux aéroports internationaux (Ivato à Tananarive et Nosy-Be) a été attribuée en concession en 2015 au consortium privé Ravinala Airports. La construction d'un nouveau terminal international (Ivato) d'une capacité d'accueil de 1,5 à 1,8 million de passagers par an, l'extension des pistes d'atterrissage et la réhabilitation des terminaux (Ivato et Nosy Be) sont en cours d'achèvement pour un investissement total de 215 M€. **Par ailleurs, le processus de mise sous concession par Aéroports de Madagascar (Adema) de huit aéroports régionaux et 44 aérodromes régionaux a débuté en janvier 2020.** Ravinala Airports a répondu à l'appel à manifestation d'intérêt relatif aux huit aéroports régionaux.

- [Les enjeux de relance du secteur aérien pour surmonter la crise sanitaire](#)

Le secteur du transport aérien a été fortement impacté par la crise sanitaire à partir de mars 2020.

Le trafic passager a ainsi diminué de 75,6% en glissement annuel durant les neuf premiers mois de 2020. Les recettes ont fortement diminué (la ligne Tananarive-Paris représenterait plus des deux tiers du chiffre d'affaires d'Air Madagascar et près de 70% des passagers sont étrangers sur les vols Tsaradia). Les activités directement et indirectement liées au secteur ont été impactées. Les charges variables ont diminué, mais d'autres sont apparues (stockage des avions). Dans ce contexte, Air Madagascar pourrait voir son chiffre d'affaires baisser de l'ordre de 80% en 2020 (97 M€ en 2018).

Des efforts sont actuellement déployés à travers la reprise des vols domestiques et des vols cargo.

La reprise des activités reste néanmoins tributaire de la situation sanitaire en Europe, principal marché international. La réouverture des frontières aériennes pourrait ne pas intervenir avant décembre 2020, à l'exception de Nosy-Be qui accueille depuis début octobre des vols touristiques d'Ethiopian Airlines.

Des intérêts français très présents dans le secteur

La présence française se manifeste en premier lieu par les activités soutenues d'Air France, assurant cinq vols hebdomadaire et le frêt sur la ligne Paris-Tananarive (jusqu'à la crise sanitaire). Air France détenait en 2019 13% des parts de marchés sur le trafic de passagers de l'aéroport international d'Ivato. La compagnie française assure par ailleurs la location des deux A340 d'Air Madagascar et leur maintenance (contentieux en cours avec une condamnation par le tribunal de commerce de Paris d'Air Madagascar en octobre 2019 ; procédure en appel).

La compagnie réunionnaise Air Austral assure également les liaisons avec Fort-Dauphin, Nosy Be, Tamatave, Tananarive, Tuléar. Sa filiale Ewa Air assure les vols au départ de Mayotte et des Comores à destination des aéroports de Diégo-Suarez, Majunga, Nosy-Be et Tananarive. Le 21 juillet 2020, Air Austral s'est désengagée d'un partenariat stratégique conclu en octobre 2017 avec Air Madagascar, dans laquelle elle détenait 44% des parts, ensuite repris par la CNAPS.

Le consortium Ravinala Airports est quant à lui composé d'actionnaires français : Aéroports de Paris (35%), Colas (10%), Bouygues (10%) et le fonds d'investissement Meridiam (45%). **Les constructeurs Airbus et ATR** se positionnent pour le renouvellement de la flotte d'Air Madagascar.

Océan Indien – Maurice

Par le SE de Tananarive

Le secteur aérien mauricien, leader des îles de l'Océan indien

Le secteur aérien mauricien est un des facteurs essentiels de l'essor de Maurice en tant que principale destination touristique dans l'Océan indien. La compagnie nationale Air Mauritius a connu un développement rapide, mais rencontre des difficultés depuis cette année. Les intérêts français sont bien implantés dans le secteur à travers trois compagnies aériennes (Air France, Air Austral et Corsair) et Aéroports de Paris, actionnaire de l'unique aéroport international de Maurice.

Le secteur aérien de Maurice dispose d'atouts indéniables

- L'aéroport de Maurice est le premier aéroport des îles de l'Océan indien

Une des principales destinations touristiques de l'Océan indien, l'Île Maurice a su montrer son dynamisme à travers l'essor de son secteur aérien. Celui-ci bénéficie ainsi à l'ensemble des secteurs de l'économie comme l'hôtellerie, la restauration, les BTP à travers des infrastructures et des réseaux développés.

Les volumes des trafics à Maurice sont les plus élevés des îles de l'Océan Indien. Ils sont dominés par l'aéroport international de Plaisance Sir Seewoosagur Ramgoolam (SSR) et l'aéroport de Rodrigues Sir Gaëtan Duval qui concentrent à eux deux la totalité du trafic global de passagers du pays.

Le trafic global de passagers a atteint 3,9 millions de passagers en 2019, en légère augmentation de 1% par rapport à 2018. 95% du trafic se concentre sur les passagers des vols internationaux sur Plaisance SSR et 5% sur le trafic domestique entre SSR et Rodrigues.

- Les compagnies aériennes présentes à Maurice



Figure 1 : un des deux A330neo d'Air Mauritius
(photo : Airbus)

Créée en 1967, la compagnie nationale Air Mauritius est l'une des plus importantes entreprises du pays, réalisant un chiffre d'affaires de 500 M€ et un résultat net de 22 M€ en 2019. Son actionnariat est à 72% public : Air Mauritius Holdings Ltd (40%, holding du gouvernement mauricien), Airports of Mauritius Co Ltd (21%, public), le gouvernement mauricien (7%) et la State Investment Corporation (4%).

Desservant 23 destinations sur quatre continents, elle est dotée d'un effectif de plus de 3000 personnes et dispose d'une flotte de quinze appareils : quatre A350-900 dont deux livrés en 2017, deux A330-900 neo livrés en 2019, deux A330-200, deux A319-100, deux A340-300 et trois ATR 72-500. Elle dispose également de deux hélicoptères (un Airbus Helicopter et un Bell Jet Ranger) via sa filiale Mauritius Helicopter.

De nombreuses compagnies internationales desservent régulièrement ou transitent par l'aéroport de Plaisance SSR : Air Austral, Air France, Air Madagascar, Air Seychelles, British Airways, Corsair, Emirates, Kenya Airways, Saudia et Turkish Airlines. Certaines compagnies y assurent des vols saisonniers: les allemandes Condor Flugdienst, Lufthansa et Eurowings, Alitalia, Austrian Airlines, Evelop Airlines. D'autres y effectuent des vols *charter* (TUI Airways et Mahan Air).

L'aéroport de Rodrigues est uniquement desservi par Air Mauritius.

Une compagnie privée opère également sur le territoire : Rogers Aviation, qui est la filiale du groupe Rogers & Company Ltd (également détenteur de 3,4% des parts d'Air Mauritius).

[Les projets et enjeux dans le secteur aérien mauricien](#)

- [Air Mauritius a récemment opéré un bond en avant technologique](#)

Air Mauritius a effectué un bond en avant technologique en étant la première compagnie de l'hémisphère sud à exploiter conjointement des modèles d'avions A350 et A330 neo. Elle compte par ailleurs acquérir deux avions A350 d'ici 2023 pour remplacer à terme ses deux A340.

Au fil des années, Air Mauritius s'est diversifiée à travers plusieurs filiales détenues à 100% dont les tours opérateurs Air Mauritius Holidays Pty (Australie), Mauritian Holiday Ltd (Royaume-Uni) et Air Mauritius Proprietary, l'école de pilotage Air Mauritius Institute Co, Mauritius Helicopter Ltd et le centre d'appels Airmate Ltd. Elle est actionnaire majoritaire de l'agence immobilière Mauritius Estate Development Corporation (93,7%) et dispose d'une participation minoritaire dans Mauritius Duty Free Paradise Co Ltd (MDFP, 20%) depuis 2019.

- [Un nouveau terminal pour contribuer aux objectifs de l'airport masterplan 2019-2040](#)

A travers la construction d'un nouveau terminal aéroportuaire, l'aéroport de Plaisance SSR pourrait voir sa capacité annuelle augmenter à 4,5 millions de passagers, contre une capacité d'accueil actuelle de 4 millions. Ce projet gouvernemental entre dans le cadre de l'airport masterplan 2019-2040 visant à augmenter le trafic de passagers de 4% par an d'ici 2040.

Ce projet devrait consolider la position d'Airports of Mauritius Co Ltd (AML) en tant que hub aérien de la région. Détenue à 99,9% par le gouvernement mauricien, AML compte trois filiales: Airport Terminal Operations Ltd (ATOL) et Airport of Rodrigues Ltd (ARL) qu'elle détient à 90% et Mauritius Duty Free Paradise (MDFP, 80%). En 2019, AML a par ailleurs acquis 21% des parts d'Air Mauritius et se diversifie en devenant l'actionnaire majoritaire de l'hôtel Pointe Coton de Rodrigues (52,4%).

- [La relance du transport aérien à Maurice dans le contexte de la crise du Covid-19](#)

Le secteur aérien mauricien a été fortement impacté par la crise du Covid-19. Le trafic passager a diminué de 67,4% en glissement annuel durant les neuf premiers mois de 2020. Dans ce contexte, Air Mauritius s'est volontairement placée sous redressement en avril 2020 suite à la suspension de l'ensemble de ses vols internationaux et domestiques. La nomination d'une nouvelle direction est attendue pour fin 2020, afin d'étudier les options de relance de la compagnie ou envisager une liquidation.

Les activités ont graduellement redémarré début octobre 2020. Néanmoins les frontières aériennes mauriciennes ne devraient pas rouvrir entièrement avant décembre 2020. Les liaisons quotidiennes ont repris depuis début juillet entre Plaisance SSR et Rodrigues.

[Des intérêts français bien implantés dans le secteur](#)

Les compagnies françaises sont bien implantées dans le secteur. Trois d'entre elles desservent l'aéroport de Plaisance SSR : Air France, Air Austral et Corsair. Air France détient par ailleurs 2,2% des parts d'Air Mauritius.

Airbus et ATR fournissent la totalité de la flotte d'Air Mauritius, exclusivement composée d'avions Airbus et d'ATR 72-500.

Aéroport de Paris Management (ADPM) est également présent à travers sa participation de 10% dans ATOL, qui gère depuis août 2013 le terminal de l'aéroport de Plaisance SSR dans le cadre d'une concession de 15 ans. Ce terminal, plus grande infrastructure jamais construite à Maurice, a été financé pour 270 M€ par l'Exim Bank chinoise.

Un projet d'extension de la piste de l'aéroport de Rodrigues est à l'étude pour un investissement évalué à 100 M€. Il pourrait être cofinancé par l'AFD (prêt de 85 M€) et l'Union européenne (don de 15 M€).

Océan Indien – Seychelles

Par le SE de Tananarive

Le transport aérien, rouage essentiel du tourisme seychellois

Le secteur aérien seychellois est en plein essor et peut faire de l'archipel un carrefour touristique de l'Océan indien. La compagnie nationale Air Seychelles oriente son développement vers l'Inde et renforce son partenariat stratégique avec Etihad Airways. Les intérêts français sont présents dans le secteur à travers deux compagnies aériennes (Air France et Air Austral). Le secteur pourrait redémarrer à l'aune de la sortie de la crise sanitaire.

Le secteur aérien seychellois joue un rôle essentiel dans le tourisme de l'archipel

- [Etat des lieux du secteur aérien seychellois](#)

Hub touristique en devenir, l'archipel des Seychelles compte 115 îles qui gagnent à disposer d'un réseau de transport aérien optimal. Les volumes des trafics dans le pays sont relativement élevés en raison de la place du tourisme dans l'économie qui contribue à près de 30% du PIB. Ils sont dominés par les deux principaux aéroports du pays, l'aéroport international de Victoria (sur l'île de Mahé) et l'aéroport de l'île de Praslin qui concentrent à eux deux la quasi-totalité du trafic global de passagers du pays. Parmi les treize autres aérodromes que compte l'archipel, trois d'entre eux sont desservis via des vols *charter* (île aux Oiseaux, île Denis et île d'Arros).

Le trafic global de passagers a ainsi atteint 456 540 passagers en 2019, en légère augmentation de 4% par rapport à 2018. 81% se concentrent sur le trafic international à Mahé et 19% sur le trafic domestique entre Mahé et Praslin et les trois aérodromes desservis par vols *charter*.

- [Les compagnies aériennes présentes aux Seychelles](#)

Créée en 1977 à la suite de la fusion de deux sociétés aériennes (Air Mahé et Inter Island Airways), la compagnie nationale Air Seychelles est à 60% détenue par le gouvernement seychellois et à 40% par la compagnie émirienne Etihad Airways PJSC depuis 2012. Dotée d'un effectif de près de 475 employés, elle dessert régulièrement Johannesburg, Mumbai, Tel Aviv, Maurice et assure des liaisons saisonnières vers Tananarive. Elle assure par ailleurs des vols *charter* vers les îles aux Oiseaux, Denis et d'Arros. Elle dispose d'une flotte de sept appareils : deux A320-200 neo et cinq Twin Otter DHC-6-400.

De nombreuses compagnies internationales desservent régulièrement l'aéroport de Mahé (jusqu'à la crise sanitaire) : Air Austral, Air Mauritius, British Airways, Emirates, Etihad, Condor Flugdienst (All), Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Qatar Airways, Sri Lankan Airways et Turkish Airlines. Deux compagnies y assurent des vols saisonniers : Air France et Edelweiss Air (CH). L'aéroport de Praslin est uniquement desservi par Air Seychelles.

Des compagnies privées opèrent également sur le territoire à l'image de Zilair, qui assure des liaisons vers les principaux aérodromes de l'archipel, ainsi que ceux non desservis par Air Seychelles comme Platte, Silhouette, Aride, Cousin, Alphonse, Desroches, Frégate ou Coetivy.

Les projets et enjeux dans le secteur aérien seychellois

- [Air Seychelles oriente son développement en direction de la péninsule indienne](#)

Après la livraison de ses deux A320 neo, Air Seychelles compte développer ses dessertes en Inde. Lancée en 2015 par la desserte de Mumbai à travers trois vols hebdomadaires, la liaison a été étendue jusqu'à la crise sanitaire à six vols par semaine. Air Seychelles vise à moyen terme six liaisons quotidiennes vers Mumbai durant la saison estivale. Par ailleurs, la compagnie a mis en place un partage de codes avec Air India depuis 2018.

- [Une modernisation potentielle de l'aéroport international de Victoria](#)

Abu Dhabi projette de renforcer sa présence dans le pays à travers un projet de modernisation de l'aéroport international de Victoria. Ce projet viendrait à la suite de l'implantation en 2009 aux Seychelles de l'Abu Dhabi Fund for Development (ADFD) et de la prise de participation en 2012 d'Etihad dans le capital d'Air Seychelles. Un protocole d'accord a été signé en 2016 entre la Compagnie des aéroports d'Abu Dhabi (ADAC) et l'Autorité de l'Aviation Civile des Seychelles (SCAA) visant notamment à moderniser le terminal international existant et diverses installations (coût de cette partie estimé à 9,4 M\$) et construire un nouveau terminal pour les vols domestiques. Les négociations n'ont pas encore abouti.

- [Un redémarrage graduel du secteur depuis début octobre](#)

Le secteur aérien seychellois a été fortement impacté par la crise sanitaire en raison de l'importance du tourisme pour l'économie. Néanmoins, le secteur redémarrerait plus rapidement que les autres pays la région à travers la reprise début octobre 2020 des vols hebdomadaires de British Airways et d'Edelweiss. D'autres compagnies ont confirmé la reprise de leurs liaisons hebdomadaires: Kenya Airways fin octobre, l'allemande Condor en novembre, Air Austral, Qatar Airways et Turkish Airlines en décembre. Air France ne devrait reprendre qu'en février 2021.

Les vols saisonniers de jets privés à visée touristique devraient reprendre en décembre.

[Des intérêts français présents dans le secteur](#)

Les compagnies françaises sont présentes dans le secteur. Deux d'entre elles desservent l'aéroport international : Air Austral et Air France (vols saisonniers pour cette dernière).

Enfin, le constructeur Airbus a fourni les deux avions A320-200 neo loués par la compagnie et livrés en août 2019 et mars 2020.

Indicateurs régionaux : Océan Indien

Indicateurs Pays	Comores	Madagascar	Maurice	Seychelles
<i>Population (M hab.) ONU, 2020</i>	0,9	27,7	1,3	0,1
<i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i>	2,2	2,7	0,2	0,7
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	160	161	13	100
<i>Indice de corruption - Transparency international 2020</i>	153	158	56	27
Macroéconomie				
<i>PIB (Mds USD) FMI, 2019</i>	1,2	12,6	14,4	1,6
<i>PIB/hab (USD) FMI, 2019</i>	1 350	464	11 361	17 052
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019</i>	1,9	4,8	3,5	3,9
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019</i>	5,1	4,0	0,9	1,7
Finances Publiques				
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019</i>	-2,2	-1,4	-6,5	0,9
<i>Dette publique (%PIB) FMI, 2019</i>	25,3	38,4	72,8	55,3
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019</i>	23,6	27,0	13,9	26,9
Echanges				
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i>	-14,8	-10,2	-23,5	-39,5
<i>Exportation française vers (MEUR)*</i>	35,6	378,0	554,8	56,2
<i>Importation française depuis (MEUR)*</i>	13,8	562,7	261,2	102,4
<i>Balance courante (%PIB) FMI, 2019</i>	-3,8	-2,5	-5,8	-16,7
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019</i>	11,5	3,5	1,2	1,4
<i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019</i>	5,9	3,5	7,9	2,0
Développement				
<i>IDH, BM, 2019</i>	0,54	0,52	0,80	0,80
<i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i>	64,0	66,5	74,8	73,3
<i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i>	17,6	77,6	0,2	1,1
<i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i>	0,20	0,13	3,35	5,42
Notation Dette Souveraine				
S&P	-	-	-	-
Moody's	-	-	Baa1	-
Fitch	-	-	-	B+
Politique Monétaire				
<i>Taux directeur **</i>	1,04	-	1,85	4,94

Contacts

SER de Nairobi

Kenya, Somalie, Burundi

Page pays : [Kenya](#)

Twitter : [DG Trésor Kenya](#)

Contact : Jérôme BACONIN jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr



SE de Tananarive

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

Page pays : [Madagascar / Comores](#)

Twitter : [DG Trésor Madagascar](#)

Contact : Frédéric CHOBLET frederic.choblet@dgtresor.gouv.fr



SE d'Addis Abeba

Ethiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#)

Contact : Anne-Brigitte MASSON anne-brigitte.masson@dgtresor.gouv.fr



SE de Kampala

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#)

Contact : Suzanne KOUKOUÏ PRADA suzanne.koukouiprada@dgtresor.gouv.fr



SE de Dar Es Salam

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Philippe GALLI philippe.galli@dgtresor.gouv.fr



SE de Khartoum

Soudan

Page pays : [Soudan](#)

Contact : Rafael SANTOS rafael.santos@dgtresor.gouv.fr



Ambassade de France au Rwanda

Rwanda

Ambassade de France au Rwanda : <https://rw.ambafrance.org/>

Contact : Lina BEN HAMIDA lina.ben-hamida@diplomatie.gouv.fr



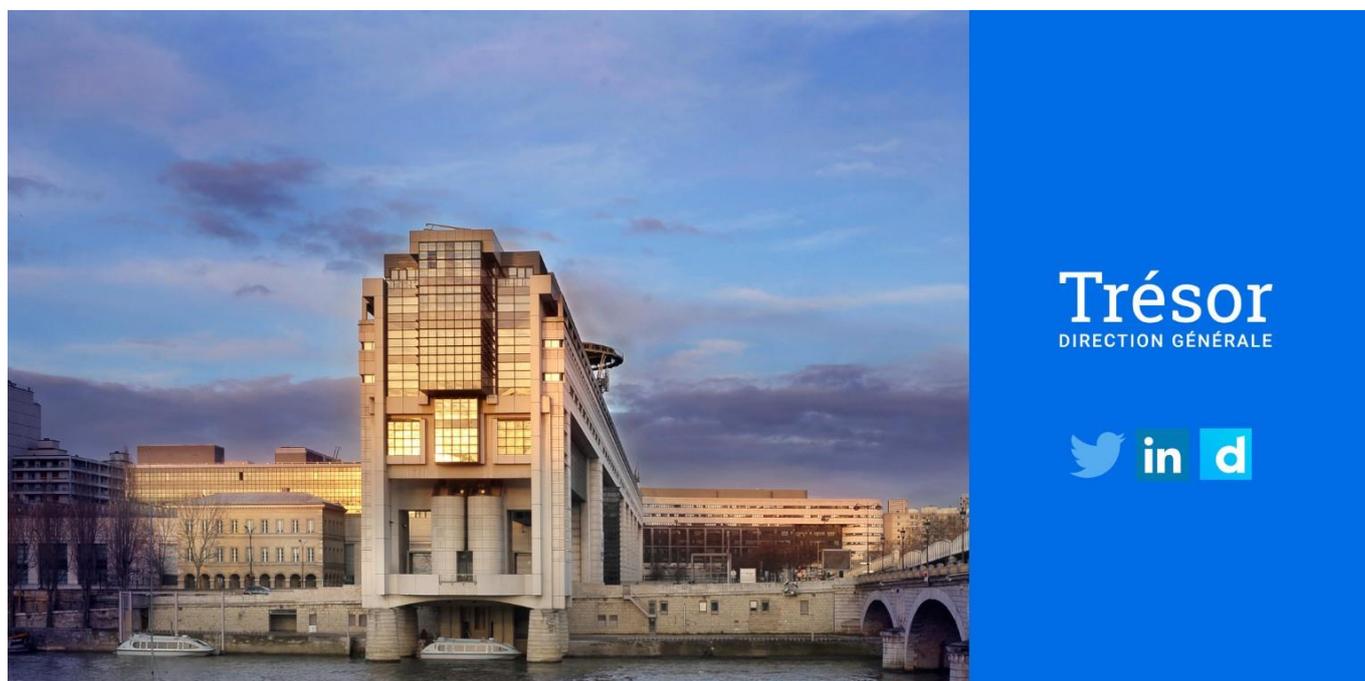
Cher lecteur,

Vous avez reçu le 2^{ème} numéro de la Lettre économique sur l'Afrique de l'Est et de l'Océan indien. Afin que cette publication mensuelle réponde au mieux à vos attentes, nous vous invitons à nous faire un retour.

Vos suggestions sont les bienvenues.

Merci de votre temps !

<https://fr.surveymonkey.com/r/Q5MVQJK>



Trésor
DIRECTION GÉNÉRALE

