

Le transport aérien au Nigeria

Le secteur nigérian du transport aérien compte 21 compagnies aériennes nationales et 28 compagnies étrangères en 2019. Alors que le transport de fret reste encore marginal, le trafic de passagers continue de se développer avec 12,8 millions d'individus pris en charge en 2018, soit plus de 2 millions supplémentaires par rapport à l'année précédente. Le trafic intérieur représente les ¾ de ce marché, dont les 2/3 sont pris en charge par deux compagnies locales, Air Peace et Arik Air. De son côté, le trafic international reste concentré à Lagos qui concentre 69% des flux de passagers. Malgré une croissance de 21% en 2018, la taille du secteur reste décevante (0,4% du PIB en 2016) à cause d'infrastructures insuffisantes et d'un environnement des affaires difficile. L'initiative gouvernementale prise en 2013 de rénover l'ensemble des aéroports du pays et la signature par le Président Buhari de l'accord sur le marché aérien africain unique (SAATM) constituent néanmoins deux facteurs prometteurs pour le futur du secteur.

1. Un secteur en croissance tiré par le trafic intérieur de passagers

Le secteur nigérian du transport aérien, dont la dérégulation partielle dans les années 1980 a ouvert la voie aux investisseurs privés, a connu une croissance relativement soutenue depuis le début des années 2000. Le pays compte actuellement 28 aéroports gérés par l'Autorité fédérale des aéroports (FAAN) dont quatre aéroports internationaux (Lagos, Abuja, Port Harcourt et Kano). On compte 21 compagnies aériennes nationales¹ et 28 compagnies étrangères enregistrées en 2019 auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile (NCAA).

Le trafic intérieur représente les ¾ du marché du transport de passagers, dont les 2/3 sont pris en charge par deux compagnies locales, à savoir Air Peace (41% des passagers transportés) et Arik Air (25%). En 2018, 12,8 M de passagers aériens internes ont été enregistrés au Nigeria, contre 10,4 M l'année précédente (à titre de comparaison, ils étaient 7,2 M en 2003). Les vols intérieurs restent principalement concentrés sur les aéroports de Lagos (33%), Abuja (30%), Port Harcourt (8%) et Kano (3%).

Le trafic international est couvert par 28 compagnies étrangères, dont 6 européennes et 7 africaines, ainsi que 3 compagnies nigérianes (Arik Air, Air Peace, Medview). Il a représenté 4,4 M de passagers en 2018, contre 4,1 M en 2017. La plupart des grands groupes, y compris Air France-KLM, proposent un vol quotidien ou plus. Lagos concentre à elle-seule 69% du trafic international de passagers, suivie par Abuja (23%), Kano (4%) et Port Harcourt (2%).

Par ailleurs, avec la présence d'un grand nombre d'individus fortunés (le pays compterait près de 10 000 millionnaires dont plus de 5 000 résident à Lagos cf. Afrasia, 2018) le Nigeria est devenu un marché incontournable en Afrique sur le segment des jets privés, avec 146 appareils (contre moins de 50 il y a dix ans) dont une centaine immatriculée à l'étranger.

De son côté, le volume de fret a atteint 165 M kg en 2018, en hausse par rapport années précédentes mais encore loin de son niveau antérieur à la crise (204 M kg en 2013). Ce secteur reste peu important pour le commerce nigérian vers l'international : plus de 95% des échanges commerciaux se font par voie maritime et parmi le volume de fret 84% est dédié aux importations.

2. Les performances du secteur aérien restent décevantes dues à des infrastructures insuffisantes et un environnement des affaires difficile

a. Des besoins en infrastructure énormes

Le transport aérien au Nigeria a cru de 21% en 2018 soit la composante la plus dynamique dans le secteur des transports au Nigeria. Néanmoins, la taille du secteur nigérian aérien reste décevante par rapport à son potentiel : en 2016, il n'a apporté que 364 M USD au PIB national (environ 0,4% du PIB) contre 900 M USD en Egypte (1,2% du PIB) et 200 M USD au Kenya (1,1% du PIB). Les projections prévoient une croissance réelle moyenne d'environ 10% entre 2018 et 2027 dans le secteur des infrastructures de transport aérien et de 2,8% du fret aérien entre 2018 et 2022.

Le secrétaire d'Etat à l'Aviation, Hadi Sirika, est donc en charge d'un portefeuille prometteur mais nécessitant une remise à niveau financière, logistique et infrastructurelle. Un certain nombre de réhabilitations sont en cours depuis que le gouvernement précédent a entrepris la rénovation de l'ensemble de ses aéroports en 2013.

Principal projet d'infrastructure lancé à cet effet, le gouvernement a mandaté la société chinoise CCECC, pour réaliser la construction de quatre nouveaux terminaux internationaux dans les aéroports

¹ Alors que le pays ne dispose plus de compagnie aérienne nationale depuis 2012, après la faillite d'Air Nigeria, un comité a été créé par le Président Buhari en vue de la création d'une nouvelle compagnie nationale. Le projet n'a pas abouti à ce jour.

² Suivaient Dana (14%), Med-View (10%), inscrite sur la liste noire de l'Union européenne, Azman Air (9%), Aero Contractors (8%), Overland (4%), First Nation (2%) et Max Air.

de Lagos, Kano, Abuja et Port Harcourt, les deux derniers ayant été inaugurés fin 2018. A ce titre, la *China Exim Bank* a accordé un prêt de 500 M USD sur 21 ans au gouvernement nigérian qui apporte 100 M USD de financement de contrepartie. La mise en concession de ces quatre aéroports a par ailleurs été approuvée en septembre 2017.

En outre, un projet de construction d'un nouvel aéroport à Lekki (proche de Lagos, dans la future zone de libre-échange) a été établi il y a dix ans, pour un montant d'environ 450 M USD. Si son principe avait été validé par l'ancien Gouverneur de Lagos, Babatunde Fashola, et que celui-ci est inclus dans le projet clé de zone franche de Lekki, le projet n'a pas encore attiré d'investisseur et semble stagner, voire compromis depuis le changement de Gouverneur.

Face aux besoins d'investissement énormes et aux ressources limitées de l'Etat nigérian, **l'expansion des infrastructures aéroportuaires du pays reposera probablement en grande partie sur des financements publics extérieurs ou le développement de PPP avec des investisseurs privés.**

b. Un environnement des affaires difficile

Depuis 2015, l'affaiblissement du naira par rapport au dollar et les restrictions de change imposées par la Banque centrale (CBN) ont lourdement affecté l'industrie nigériane de l'aviation du fait de sa forte dépendance aux importations. Ainsi, le coût du carburant (dont les subventions ont été abandonnées en 2016) a plus que doublé, ce poste représentant 40% des coûts opérationnels des compagnies nigérianes contre seulement 30% pour leurs concurrents étrangers. Face à un constat similaire concernant l'importation de pièces détachées, le gouvernement a réaffirmé en 2016 vouloir supprimer les taxes à l'importation de ces produits afin de favoriser l'émergence d'une industrie locale de maintenance. Celle-ci tarde néanmoins à se matérialiser.

Conséquence de ces difficultés, la NCAA peine à pérenniser les compagnies aériennes nigérianes, dont les difficultés à concurrencer les compagnies étrangères entraînent un manque à gagner important pour l'économie du pays. Arik Air, qui était la première compagnie nigériane en 2015, est aujourd'hui comme Aero Contractors sous la gestion de l'AMCON, structure de défaillance publique. Autre fait notable dû à des problèmes de gestion et appuyant les difficultés des compagnies aériennes, 60% des vols sont partis avec du retard en 2017 et les annulations sur les lignes domestiques restent nombreuses.

Le Président Buhari a signé l'accord sur le marché aérien africain unique (SAATM) lancé début 2018, libéralisant le trafic aérien parmi les 28 pays signataires. Cet accord pourrait, selon l'Organisation nigériane des compagnies aériennes (AON), impacter les compagnies locales de par une concurrence accrue.

Présence française dans le secteur

La présence française dans le secteur du transport aérien est principalement incarnée par Air France-KLM, qui dessert quotidiennement Lagos au départ de Paris (ainsi que KLM au départ d'Amsterdam) et propose 5 vols hebdomadaires vers Abuja et Port Harcourt. Début 2018, l'entreprise a annoncé vouloir augmenter sa capacité de transport de 10% par l'ajout d'un Boeing 777 et d'un Airbus 340 à destination du Nigéria. A noter, une grande partie de l'équipement utilisé au Nigéria et environ 80 % des avions évoluant dans l'espace aérien nigérian sont d'origine américaine.

La France également possède aussi une position forte dans les services de restauration (catering) auprès des compagnies aériennes internationales. Newrest ASL, entreprise cotée à la bourse du Nigéria et détenue à 16% par sa maison mère Newrest établie à Toulouse, a un monopole sur l'aéroport international d'Abuja et se partage le marché avec Servair à Lagos. Amadeus, fournisseur de solutions technologiques et de distribution pour l'industrie du voyage et du tourisme, dont une grande partie des revenus proviennent des compagnies aériennes, a ouvert un bureau à Lagos en 2016.