



AMBASSADE DE FRANCE A RANGOUN
SERVICE ECONOMIQUE

Rédigée par : Corentin Le Garo (SE Rangoun)
Relue par : Hubert Colaris, Julien Camoin (SE Rangoun)

Rangoun, le 24/07/2018

Les difficultés du secteur aérien birman

Après APEX Airlines et Air Bagan, les avions de FMI Air ont cessé de circuler le 21 juillet 2018, un évènement qui souligne la situation compliquée du secteur aérien birman. Celui-ci se heurte en effet à différents problèmes aussi bien structurels que conjoncturels qui ont déjà eu des conséquences sur les exportations aéronautiques françaises vers la Birmanie.

Les avions de FMI Air, troisième compagnie aérienne opérant sur le marché domestique birman, ont cessé de circuler le 21 juillet 2018. FMI Air faisait partie du conglomérat FMI appartenant au magnat Serge Pun, au même titre que Yoma. Ces deux groupes, présents dans de très nombreux secteurs, sont des acteurs majeurs de l'économie birmane (Yoma est coté à la bourse de Singapour et FMI à celle de Rangoun). FMI est d'ailleurs le seul grand groupe birman, avec Shwe Taung, à avoir reçu des financements de la part de la SFI. **Les grands groupes birmans sont actuellement l'objet de réorganisations stratégiques importantes** avec concentration de ces groupes sur un nombre plus limité de secteurs en raison des besoins très importants de recapitalisation du secteur bancaire (qui impacte tous les conglomérats possédant leur propre banque).

I) La crise du secteur aérien résulte d'abord de problèmes structurels...

Le secteur aérien birman a connu une croissance importante ces dernières années avec une progression de 140% du nombre de passagers depuis 2010. Ainsi, le marché domestique représentait 1,2 millions de passagers en 2010 contre 2,9 millions aujourd'hui. La croissance du nombre de passagers s'est toutefois ralentie à 10% en 2017, contre 15% en 2016. C'est donc un secteur qui présente un potentiel certain mais l'écosystème d'entreprises qui le compose n'est absolument pas adapté à sa taille encore limitée.

Après l'arrêt des activités de FMI Air, Air Bagan et APEX, sept compagnies domestiques, avec 37 avions, se partagent encore ce marché de moins de 3 millions de passagers, entraînant un problème évident de surcapacité. Seules deux de ces compagnies – la compagnie publique Myanmar National Airlines (16 avions) qui opère également des vols internationaux, Air KBZ (9 avions) – ont plus de trois appareils (FMI Air opérait de son côté 3 appareils). Il existe également une huitième compagnie, Myanmar Airways International (MAI), appartenant au groupe KBZ, qui avec 4 appareils opère uniquement des vols internationaux.

Plusieurs éléments pèsent fortement sur les coûts d'opération des compagnies aériennes birmanes. La principale raison est le **prix très élevé du carburant**. En effet, le prix du kérosène est en moyenne supérieur d'un dollar par gallon dans le pays par rapport à celui de Singapour en raison notamment d'un monopole jusqu'ici sur sa distribution : une *joint-venture* entre le singapourien Puma Energy et l'entreprise d'Etat Myanmar Oil and Gas Enterprise (le monopole semble amené à disparaître dans les mois qui viennent). Les prix sont d'autant plus importants que les coûts logistiques d'acheminement sont très élevés en dehors des aéroports principaux. De plus, le pouvoir de négociation des compagnies aériennes est très faible au vu de l'éclatement du secteur. Les entreprises aéroportuaires, de maintenance ou leurs fournisseurs de carburant sont donc en mesure de leur imposer des prix élevés.

Le niveau de vie moyen des consommateurs birmans est trop faible pour permettre aux compagnies aériennes d'atteindre la rentabilité. Elles essaient donc de compenser cela en pratiquant des prix deux fois supérieurs pour les étrangers.

L'état et la taille des aéroports birman illustre l'immaturation du secteur aérien birman. Le Rapport Mondial sur la Compétitivité 2016-2017 classait la Birmanie 132^e pour la qualité de ses aéroports. S'il y a 30 aéroports en Birmanie, la moitié de ceux-ci sont de très petite taille, avec un trafic annuel inférieur à 100 000 passagers. Les trois premiers aéroports sont celui de Rangoun (un peu moins de 2 millions de passagers en 2017, 70% du trafic domestique), Mandalay (860 000 passagers en 2017, en croissance de 14% par rapport à 2016) et celui de Heho (lac Inle) avec 500 000 passagers en 2017. Seuls ceux de Rangoun, Mandalay et Nay Pyi Taw sont dotés de la classification internationale.

Face à ces enjeux, le secteur se recompose progressivement. Trois ans après sa création, APEX Airlines a rendu son certificat d'opérations en juillet 2018, ainsi que Air Bagan. Les avions de FMI Air ont cessé de circuler depuis le 21 juillet. Il est vraisemblable que d'autres interruptions d'activités ou consolidations interviennent sur ce **marché sursaturé par de toutes petites compagnies aériennes opérées jusqu'ici pour des questions de prestige par des conglomérats eux-mêmes en difficultés financières.** Le management de ces compagnies aériennes a souvent manqué de surcroît d'expertise dans le secteur aérien.

II) ...mais aussi de facteurs conjoncturels tels que la crise touristique et celle du secteur bancaire

Les crises humanitaires dans le Rakhine et le Kachin pèsent sur le secteur touristique et, par ricochet, sur le secteur aérien. Les professionnels du tourisme estiment la diminution liée à cette situation à environ 35% de l'activité. Le tourisme régional continue certes de croître mais à une vitesse trop lente pour compenser la diminution de revenus liée à la chute du nombre de touristes occidentaux, vu leur pouvoir d'achat moyen plus élevé et leurs destinations différentes. La forte diminution du nombre de touristes étrangers occidentaux a eu un impact négatif sur les compagnies aériennes tant en terme de taux de remplissage sur certaines destinations que de rentabilité, sachant que ces compagnies facturent leurs vols près de deux fois plus cher aux étrangers qu'aux birmanais.

La crise du secteur bancaire se répercute sur les besoins de financement du secteur aérien. Les normes prudentielles imposées aux banques depuis juillet 2017 les obligent à rassembler un ratio minimum de capital par rapport à l'encours de prêt. Cela limite donc l'octroi possible de prêt et l'accès au financement. Les compagnies aériennes en pâtissent d'autant plus que les banques ne peuvent pas prêter plus de 20% de leur capital à un même emprunteur et les conglomérats auxquels elles appartiennent sont déjà souvent très endettés. Enfin, ces conglomérats possèdent également leur propre banque et ne peuvent plus se permettre d'assumer les pertes de leur compagnie aérienne.

III). La crise du secteur aérien va affecter durablement nos exportations

Les exportations françaises aéronautiques, qui ont tiré nos exportations depuis 2013 vers la Birmanie, ont bien diminué en 2017, avant de connaître un coup d'arrêt en 2018. Approchant en 2014 et en 2015 la soixantaine de millions d'euros, elles ont chuté en 2016 à 42 M EUR puis à 33 M EUR en 2017 (-25%). Sur les cinq premiers mois de 2018, ces exportations aéronautiques ne s'élèvent désormais qu'à 680 000 EUR.

La quasi-totalité des exportations françaises d'aéronefs à destination de la Birmanie sont réalisées jusqu'ici par ATR. La flotte actuelle d'ATR dans le pays représentait en novembre 2016 64% de la flotte birmane totale soit 32 appareils, essentiellement en leasing.

La flotte civile d'hélicoptères en Birmanie est constituée de seulement 20 appareils dont 14 ont été construits par Airbus Hélicoptères.