

Infrastructures aéroportuaires, des plans de développements encore flous malgré un potentiel de croissance important



Les aéroports sont quasi-exclusivement opérés par l'Etat et jugés peu performants et peu rentables par les observateurs au regard du potentiel touristique du pays et des ambitions du Caire en la matière. Une hausse continue du trafic depuis le début des années 2000, s'est accompagnée par une augmentation capacitaire de plusieurs aéroports égyptiens. Toutefois, l'aéroport international du Caire reste potentiellement sous tension mais l'ouverture récente de deux aéroports en périphérie du Caire devrait en partie le désengorger. La reprise post-covid, avec un trafic, qui devrait retrouver son niveau d'avant crise d'ici 2023, pourrait cependant justifier la modernisation de certaines infrastructures à l'aéroport du Caire.

Un Etat qui à la main mise sur des aéroports égyptiens qui demeurent peu efficaces et peu rentables

Une gouvernance civile

Le ministère de l'aviation civile est composé de deux entités : (i) la Holding Company of the Egyptian Aviation Academy (EAA) qui propose des programmes de formation aux pilotes et (ii) Egyptian Holding Company for Airport and Air Navigation (EHCAAN), responsable de la gestion des aéroports et de l'espace aérien civil égyptien. L'EHCAAN se décompose elle-même en plusieurs sous-entités : la National Air Navigation Services Company (NANSC) - autorité responsable du trafic civil de l'espace aérien égyptien, de la Cairo Airport Company (CAC) et de l'Egyptian Airports Company (EAC) – entités responsables respectivement

de la gestion et de l'opération de l'aéroport du Caire et des autres aéroports du pays.

Faible place du privé dans un secteur aéroportuaire égyptien jugé peu performant

L'Etat est propriétaire et exploitant de la quasi-totalité des infrastructures aéroportuaires égyptiennes. EHCAAN est dotée d'une autonomie financière pour mener ses activités sur une base commerciale. Cependant, selon la Banque mondiale, l'exploitation actuelle des aéroports par l'Etat ne permet pas d'atteindre la rentabilité. En effet, seulement deux aéroports sont actuellement exploités par le secteur privé (Marsal Alam et El Alamein sous B.O.T). Afin d'améliorer la performance des aéroports égyptiens, plusieurs pistes sont retenues par la Banque mondiale. L'amélioration des revenus non aéronautiques (boutiques et zones de restauration), principaux moteurs de la rentabilité des aéroports, est clef pour l'Egypte alors que ses aéroports ne proposent qu'une offre de zone commerciale et de produits limitée par rapport à ses pairs régionaux.

De faibles revenus non aéronautiques à l'aéroport du Caire au regard d'une sélection d'aéroports du Moyen-Orient :

Aéroport	Nombre de passagers par m2 de surface commerciale
Caire	3,5
Istanbul	1,0
Amman	1,5
Dubaï	2,3

Source : Banque Mondiale, rapport « creating markets in Egypt »

Enfin une plus grande participation du secteur privé permettrait l'introduction de meilleures pratiques commerciales. Alors même que l'attrait touristique pour l'Egypte est fort et que les tarifs aéroportuaires égyptiens sont plus faibles que la moyenne régionale, les transporteurs à bas coûts ont des taux de pénétration faibles en Egypte par rapport à d'autres marchés touristiques, préjudiciables pour la croissance du trafic.

De nouveaux aéroports dans le Grand Caire mais peu de projet d'expansion d'infrastructures existantes

Des crises qui ont tari la fréquentation des aéroports égyptiens, qui reprend progressivement

Bien que la **fréquentation de l'aéroport du Caire augmente rapidement dans les années 2000** (16 millions de passagers annuels en 2010 contre 8 millions en 2004), cette progression a été **stoppée par la révolution**. Dès 2014, la fréquentation reprend, favorisée par l'**inauguration du terminal 2 en 2016** qui permet de porter la capacité de l'aéroport international du Caire à 24 millions de passagers annuels. En 2018, la fréquentation de l'aéroport du Caire atteint un record de près de **17 millions de passagers** mais la **crise sanitaire a réduit de près de moitié** sa fréquentation entre **2018 et 2020**. Au plein milieu de la crise, *EgyptAir* opérait ainsi seulement sur 20% à 25% du réseau que la compagnie couvrait avant la pandémie. La fréquentation des **aéroports régionaux** suit les **mêmes dynamiques**, avec une **baisse plus marquée** du trafic sur la période **2015-17** notamment à l'aéroport de Charm el Cheikh à la suite de l'attentat terroriste commis sur un vol Metrojet en partance pour St-Petersbourg.

Trafic annuel de passagers à l'aéroport international du Caire (CAI)



Source : EHCAAN

Une **reprise se dessine** pourtant avec un retour anticipé du trafic aérien égyptien au **niveau d'avant crise en 2023**. Le tourisme est le **principal moteur** du trafic aéroportuaire en Egypte (en 2021, les **vols internationaux** représentaient **86% du trafic total**). Le **conflit russo-ukrainien** pourrait **peser sur cette reprise** alors que les touristes russes et ukrainiens représentaient environ **30 à 40%** des touristes¹ en Egypte. Cependant, le flux robuste de **touristes occidentaux** (Allemagne, France, Royaume-Uni) et **des pays du Golfe, en forte hausse, a permis de partiellement compenser ce choc externe**. L'Egypte espère par ailleurs attirer à terme les touristes de **marchés peu exploités** comme l'**Amérique latine** et l'**Asie**.

Nouveaux développements d'aéroports afin de mieux répartir le trafic dans l'agglomération du Caire

Deuxième aéroport le plus fréquenté d'Afrique derrière celui de **Johannesburg** (21 millions de passagers en 2019), les autorités cherchent à faire du Caire un **hub aéroportuaire** au Moyen-Orient et en Afrique. L'**ouverture complète** de l'aéroport international du Sphinx est imminente. Il permettra de **désengorger l'aéroport du Caire**, sous-dimensionné compte tenu du trafic actuel, tout en **développant la plateforme touristique** de la banlieue ouest du Caire. En effet **sa relative proximité** avec le plateau de Gizeh permettra aux touristes **un accès facilité** aux **pyramides** et au **nouveau Grand Musée égyptien (GEM)**. L'ouverture en 2020 de l'aéroport de la **nouvelle capitale administrative**, situé 70 km à l'est du Caire, confirme le souhait des autorités de mieux **répartir le trafic** dans l'**ensemble** de l'agglomération, et servira de base pour **les vols gouvernementaux** et le **tourisme d'affaires**. A noter le **développement lent** mais **réel d'un modèle décentralisé** : de nouvelles routes se sont récemment développées sous la forme de **vols directs** au départ et à destination **d'aéroports régionaux**, sans passer par Le Caire.

¹ Le tourisme représentait environ 10% du PIB avant la pandémie. Les recettes du tourisme sont la 2^{ème} source de devises pour l'Égypte

(10,7 Mds USD en 2021/22), derrière les envois de fonds des expatriés égyptiens.

En dehors de l'aéroport international du Caire, les modernisations et extensions des aéroports existants seront limitées, leurs capacités permettant théoriquement de répondre à une hausse prochaine du trafic

Sur la période **2010-20**, **plusieurs aéroports** (Le Caire, Charm El Cheikh, Alexandrie) ayant **bénéficié de financements** de bailleurs (respectivement de la Banque mondiale, AfDB/IsDB, et de la JICA) pour la **construction de nouveaux terminaux**, ont vu leur capacité significativement augmenter. Cependant, fin **2019**, le trafic à l'aéroport international du Caire (CAI) se rapproche des **80% de sa capacité annuelle**. Plusieurs projets d'extension sont considérés à ce moment-là par la CAC afin de porter sa **capacité totale annuelle à 30 millions de passagers**, et d'**alléger la densité du trafic** au sein des trois terminaux existants. A cette époque, les autorités réfléchissent à la **rénovation** et l'**extension du terminal 1**, l'**amélioration de l'efficacité du terminal 3** mais aussi la **création d'un quatrième terminal** à l'aéroport international du Caire (CAI). Cependant, la crise sanitaire ainsi qu'un remaniement ministériel **ont suspendu ces projets**, qui à date, n'ont toujours pas repris.

Antoine COSSON

Attaché sectoriel infrastructure et développement
durable

antoine.cosson@dgtresor.gouv.fr