Des besoins importants d'aéronefs à venir

Dans un contexte de forte reprise du trafic aérien – à 75 % de son niveau avant-Covid – et alors que le Premier ministre Madbouli a annoncé vouloir tripler les revenus touristiques d'ici 2030 à 30 Mds USD, les autorités devront impérativement renforcer les liaisons aériennes, notamment internationales alors que l'offre hôtelière égyptienne est largement excédentaire. L'Egypte pourrait s'appuyer davantage sur le développement du low-cost, activité encore largement sous-exploitée. L'activité de fret aérien est par ailleurs encore peu développée alors qu'elle permettrait de renforcer les liens de l'Egypte avec les chaînes d'approvisionnement mondiales. Le renouvellement graduel de la flotte d'EgyptAir ainsi que le lancement de la compagnie à bas coûts Air Sphinx pourraient impliquer de forts besoins d'aéronefs à terme.

Un faible développement du *fret* et du *low-cost* dans un marché égyptien encore en quasi-monopole

EgyptAir est en position de quasi-monopole sur les aéroports égyptiens

Le **secteur de l'aviation** est très **concentré** en Egypte. Le transporteur national, ***EgyptAir***, holding détenue à **100%** par **l'État** et dotée de filiales, détient une **flotte** d'environ **140 avions** et **domine largement** l'activité tant au niveau **national** que **régional.** Le ministère de l'Aviation civile **fixe le montant des redevances** aéroportuaire et **régule le nombre de licences** délivrées aux compagnies aériennes. Les compagnies aériennes **ne peuvent** toutefois exploiter des **vols réguliers** dans le **même temps d'exploitation** (*décret 934/2001*) qu'*EgyptAir* qui bénéficie également de **prix préférentiels** pour **l'achat de carburant** et les **frais aéroportuaires**. Cependant, les **autorités** sont **conscientes** que des **incitations financières** envers les compagnies aériennes sont **nécessaires** pour stimuler le tourisme. Le ministère de l'Aviation civile a annoncé, lors d'une conférence fin octobre 2022, vouloir réduire de **50%** les **tarifs aéroportuaires** dans les aéroports **proches** des destinations **touristiques,** par rapport à ceux **pratiqués actuellement** dans les autres aéroports égyptiens.

Le fret est encore trop peu développé en Egypte au regard des comparables régionaux

Egyptair Cargo, la division cargo d'Egyptair, qui utilise à la fois ses propres avions et ceux de sa compagnie mère, dispose d'une **capacité de transport de fret limitée** (autour de six avions). L'**activité de fret** aérien en **Egypte** est largement **inférieure** à celle de **pays similaires** alors que le développement de cette activité participerait à **renforcer** les liens de l'Egypte avec les **chaînes d'approvisionnement mondiales**.

Une faible part du fret aérien du volume total de marchandises transportées en Egypte :

Pays	*Part du fret aérien dans le volume total de marchandises transportées*
Egypte	**< 1%**
Turquie	13,1%
Koweït	10,8%

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

Pour augmenter le volume de fret, la Banque mondiale conseille d'**améliorer** les installations de **manutention du fret** ainsi que d'**élargir l'offre de produits** et d'**itinéraires**, ce qui passe notamment par une augmentation de la **participation du secteur privé** dans la **gestion des aéroports**.

© SERVICE ÉCONOMIQUE – AMBASSADE DE FRANCE EN REPUBLIQUE ARABE D'EGYPTE
10 RUE SRI LANKA – ZAMALEK – LE CAIRE – EGYPTE – TEL : +20 (0) 2 27 39 35 00 – @ : LECAIRE@DGTRESOR.GOUV.FR

Ouverture récente aux compagnies étrangères à bas coûts

Bien que les **compagnies à bas coûts** soient reconnues – y compris par les autorités égyptiennes – comme des **catalyseurs** pour la **croissance du trafic** vers les destinations touristiques, ces compagnies ont des **taux de pénétration faibles** en Égypte au regard d'autres marchés touristiques malgré **l'attrait de l'Égypte** et les **faibles tarifs aéroportuaires** qui y sont pratiqués (inférieurs à la moyenne régionale).

Faible pénétration des transports à bas coûts en Egypte par rapport à d'autres marchés touristiques :

Pays	*Part des transporteurs à bas coûts*
Egypt	faible
Espagne	75%
Grèce	50%

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

EgyptAir n'a pas encore réussi à exploiter le trafic des transporteurs à bas coûts et les **opérateurs de charters** dominent un marché *low-cost* encore peu développé entre l'**Égypte** et **l'Europe occidentale.** Les autorités aéroportuaires égyptiennes cherchent à **augmenter leur nombre de liaisons** tout en protégeant leur marché intérieur. Malgré les **réticences** des **autorités égyptiennes**, encore **peu enclines** à accueillir les compagnies **low-cost** européennes à l'aéroport international du Caire (CAI), certaines d'entre elles (***Vueling, Transavia***) y ont progressivement **gagné** des **parts** de **marché ;** d'autres (***EasyJet, Wizz Air***) ne peuvent pour l'instant servir que des **aéroports régionaux**. L'irlandais ***Ryanair*** serait enfin en discussion avec les autorités pour **opérer** depuis et vers l'**Egypte.**

Des commandes d'aéronefs qui devraient être tirées par les nouvelles ambitions du groupe *EgyptAir*

Les ambitions d'EgyptAir dans le *low-cost* pour accélérer le tourisme…

Le **nombre** de compagnies aérienne à bas coûts basée en Egypte est **relativement réduit** et la **capacité** de leur flotte est **modeste**. Les autorités égyptiennes ont **pris conscience tardivement** de l'importance du *low-cost* alors qu'il a prouvé sa **capacité à se rétablir** plus rapidement que les **transporteurs traditionnels** après la pandémie. Alors même que la compagnie à bas coûts ***Air Cairo***, filiale à 60% d'*EgyptAir* est opérationnelle**,** ***Air Sphinx****,* la nouvelle filiale de la compagnie nationale, **exploitera** des vols **intérieurs** et **internationaux** à des prix compétitifs dès l'hiver 2022/23 à partir de sa base du nouvel **aéroport du Sphinx**, d'une capacité de 1,2 million de passagers par an, permettant le **développement** d'un **carrefour touristique** en périphérie ouest du Caire. Sa proximité avec le **Grand Musée Egyptien** dont l'inauguration est attendue prochainement ainsi qu'avec le **plateau de Gizeh et le site des pyramides** permettra aux visiteurs un **accès facilité** aux sites touristiques.

…ainsi que le renouvellement progressif de sa flotte historique stimuleront son carnet de commande d'aéronefs

Alors que les **pertes d'EgyptAir** (estimées à 3 Mds USD lors la crise sanitaire) semblent être **derrière elle** et que la **reprise** du tourisme est **robuste** en Egypte, la compagnie se **projette** vers l'avenir. La **flotte** du groupe *EgyptAir*, au 30 juin 2020, est **diversifiée** et constituée à **51%** d'aéronefs de l'européen **Airbus**, à **36%** d'aéronefs de l'américain ***Boeing*** et à **13%** d'aéronefs du constructeur brésilien ***Embraer***. Sa nouvelle filiale *Air Sphinx* finalise un **contrat de location** portant sur **neuf avions**, la taille de sa flotte devant donc **augmenter sensiblement** l'année prochaine. Par ailleurs, le **renouvellement** d'une partie de la flotte d'**EgyptAir** pourrait générer un carnet de commande important : **12 avions** à **fuselage large** ainsi que **30 avions** à **fuselage étroit**.

Antoine COSSON
Attaché sectoriel infrastructure et développement durable
antoine.cosson@dgtresor.gouv.fr

© SERVICE ÉCONOMIQUE – AMBASSADE DE FRANCE EN REPUBLIQUE ARABE D'EGYPTE
10 RUE SRI LANKA – ZAMALEK – LE CAIRE – EGYPTE – TEL : +20 (0) 2 27 39 35 00 – @ : LECAIRE@DGTRESOR.GOUV.FR