



LA LETTRE ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'OCEAN INDIEN

UNE PUBLICATION DES SERVICES ÉCONOMIQUES DE L'AEOI

N° 31 - Mars 2023

Editorial

Bonjour à toutes et tous,

Le panorama s'éclaircit sur notre région. En Ethiopie, l'accord de paix semble tenir, et la perspective d'un programme FMI puis de la relance du *Common Framework* permettant de restructurer la dette externe éthiopienne devient réaliste. Au Soudan, on redevient optimiste sur la conclusion d'un accord permettant de reprendre le processus de transition. Et si Djibouti est désormais en arriéré, les perspectives d'une restructuration de sa dette vis-à-vis de son principal créancier, la Chine, semble aussi réaliste. Plus généralement la croissance a l'air de tenir, nos pays affichant souvent des scores supérieurs aux prévisions en 2022. Tout cela incite à l'optimisme dans un paysage souvent compliqué. Relevons enfin que les Seychelles pourraient devenir le second pays africain, après le Rwanda, à bénéficier de ce nouvel instrument du FMI pour soutenir le financement de l'adaptation au changement climatique, le RST.

Notre lettre mensuelle régionale du mois de mars est consacrée au secteur aéroportuaire. Deux pays s'affirment comme de véritables hubs aéroportuaires dans la région : l'Ethiopie, portée par le succès de la compagnie nationale *Ethiopian Airlines* qui concentre près de 50 % du trafic passager de notre région, avec 12,6 millions de passagers, et dans une moindre mesure le Kenya (6,4 millions). A eux deux, ces pays représentent 70 % du trafic passager de l'AEOI ! Il en est de même du fret aérien : 768 000 tonnes pour Addis Abeba, et 360 000 tonnes pour Nairobi. Plusieurs pays affichent des ambitions, notamment le Rwanda, qui a noué un partenariat avec *Qatar Airways*, et souhaite faire de Kigali un hub continental avec son projet de nouvel aéroport en cours de développement. Dans l'Océan Indien, c'est Maurice qui semble tirer le mieux son épingle du jeu, porté par le développement du tourisme et sa place économique et financière. Plusieurs projets de nouveaux aéroports sont à l'étude ou en cours de lancement : un nouvel aéroport à Addis Abeba, à Kigali, au Burundi, l'agrandissement de celui de Dar es Salam et celui d'Entebbe en Ouganda, ainsi qu'un projet à Djibouti en sus de la réhabilitation de l'aéroport d'Ambouli, tandis qu'une modernisation de celui de Mahé aux Seychelles est à l'étude.

Les opportunités pour les entreprises françaises sont nombreuses : dans le design, la construction même (Bouygues à Dar es Salam), l'opération, la surveillance et la gestion du trafic aérien, les contrôles de sécurité, la gestion des boutiques hors taxe, ou les services de restauration en vol. Autre niche : la gestion et le contrôle du trafic de drones, où des entreprises françaises se sont positionnées.

Merci aux SE d'Addis Abeba, de Dar es Salaam, de Kampala, de Khartoum, de Tananarive, ainsi qu'aux VIA de Maurice et Kigali pour leurs contributions, et à Mathieu et Julie, du pôle développement durable du SER de Nairobi pour leur travail de coordination et de compilation. Très bonnes fêtes de Pâques à tous et bonne lecture !

Jérôme BACONIN, Chef du Service Economique régional

Sommaire

Note méthodologique et glossaire des termes	3
Perspectives régionales.....	4
Le secteur aéroportuaire en AEOI	
Le graphique du mois.....	7
Trafic passager et principaux aéroports en AEOI	
Communauté d’Afrique de l’Est.....	8
Burundi – Des infrastructures aéroportuaires limitées qui devraient faire l’objet d’améliorations	
Kenya – Le deuxième hub aéroportuaire de la région, qui reste fragile	
Ouganda – L’ambition d’un secteur aéroportuaire renforcé au service du développement économique	
Rwanda – Le projet de nouvel aéroport pourrait positionner le Rwanda comme hub aéroportuaire dans les prochaines années	
Tanzanie – Un secteur aéroportuaire dynamique tiré par l’industrie du tourisme	
<i>Indicateurs régionaux</i>	
Corne de l’Afrique	21
Djibouti – Un secteur aéroportuaire limité qui devrait faire l’objet d’expansion pour positionner le pays en hub logistique régional	
Ethiopie – Un hub aéroportuaire au rayonnement continental autour duquel les ambitions de développement du pays se cristallisent	
Somalie – Un secteur aéroportuaire en reconstruction, source d’opportunités pour les acteurs des pays émergents	
Soudan – Un pays incontournable par sa couverture aérienne, mais avec un rôle secondaire en termes d’infrastructures aéroportuaires	
<i>Indicateurs régionaux</i>	
Océan Indien	30
Comores – Un isolement certain en raison d’un manque d’investissement dans le secteur aéroportuaire	
Madagascar – Un modèle aéroportuaire porté par deux aéroports principaux gérés par un concessionnaire privé dans le cadre d’un PPP	
Maurice – L’efficacité du secteur aérien, enjeu du développement économique de Maurice	
Seychelles – La modernisation des infrastructures aéroportuaires seychelloises au centre de la politique de relance post-pandémie	
<i>Indicateurs régionaux</i>	
Contacts.....	39

Note méthodologique et glossaire des termes

Par le SER de Nairobi

Préambule et méthodologie

Cette lettre intitulée « Le secteur aéroportuaire en AEOI » a pour ambition – au niveau régional et pour chacun des 15 pays de la zone AEOI – d'établir un état des lieux des infrastructures aéroportuaires, des services associés et du trafic passager et fret, de présenter l'organisation institutionnelle et réglementaire du secteur, ainsi que d'analyser les projets, opportunités pour les entreprises française et perspectives pour le secteur. Compte tenu des informations disponibles, il n'a néanmoins pas été possible d'élaborer de note spécifique pour le Soudan du Sud et l'Erythrée.

Glossaire des termes

Tonne-kilomètre : unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Passagers transportés : selon la définition de l'OACI et ses données, utilisées - sauf mention contraire - dans le cadre de cette lettre, le nombre de passagers transportés est obtenu en comptant chaque passage sur un vol particulier une seule fois (et non plusieurs fois sur chaque étape du vol). Les passagers voyageant sur des étapes internationales et nationales d'un même vol, doivent être comptés comme un passager intérieur et un passager international. Les autorités d'aviation civile nationales peuvent utiliser une méthode de comptage différente, expliquant les écarts dans les données de trafic passager.

Acronymes et abréviations

AEOI	Afrique de l'Est et Océan Indien
AFD	Agence Française de Développement
hab	Habitant
IATA	International Air Transport Association
j	Jour
JKIA	Jomo Kenyatta International Airport (Nairobi)
KES	Shilling Kényan
M	million
Mds	Milliards
MEUR	Million d'euros
Mt	Million de tonnes, soit 10^9 kg
MUSD	Million de dollars américains
MIA	Moi International Airport (Mombasa)
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PPP	partenariat public-privé
t	tonnes soit 10^3 kg
UE	Union Européenne
USD	Dollar américain

Perspectives régionales Par le SER de Nairobi

Le secteur aéroportuaire en AEOI

Région la plus dynamique du continent sub-saharien en matière de trafic aérien, l'AEOI représentait, en 2019, 38 % du trafic passager et 80 % du volume de fret du continent. Les flux aériens restent à l'heure actuelle concentrés autour des deux principaux hubs aéroportuaires régionaux : l'aéroport Bole d'Addis-Abeba et Jomo Kenyatta à Nairobi. Le développement du secteur aéroportuaire, de par sa forte intégration avec le secteur du tourisme, est considéré comme stratégique pour de nombreux pays de la région qui souhaitent se positionner comme de nouveaux hubs passagers ou logistiques (Rwanda, Djibouti). Si de nouveaux projets, parfois de très grande ampleur, sont envisagés, certains font face à des difficultés de financement, dans un contexte de retrait progressif des bailleurs du secteur. La France reste un partenaire important, par l'apport de financements et la présence de ses entreprises, actives sur des segments diversifiés (ingénierie, fournitures d'équipements, services aéroportuaires).

L'AEOI s'affirme comme une des régions les plus dynamiques du continent en matière de trafic aérien

L'AEOI est progressivement devenue une des régions les plus dynamiques du continent en matière de trafic aérien au cours des 20 dernières années. Elle représentait, en 2019, 38 % du trafic passager du continent sub-saharien (contre 30 % en 2010) avec près de 25,5 millions de voyageurs (Figure 1). Cette domination régionale est d'autant plus forte en matière de fret puisque la région a vu transiter 80 % du volume de fret du continent sub-saharien en 2019 (contre 44 % en 2010).

Malgré une baisse importante de la fréquentation des aéroports au cours de l'année 2020 liée à la pandémie de Covid-19, on peut noter une reprise partielle du trafic passager, qui n'est toutefois pas revenu au niveau de 2019 : 1,3 M de passagers à Maurice en 2022 (contre 1,7 M en 2019) ; 0,7 M à Madagascar (contre 1,1 en 2019). Certains pays sont toutefois confrontés à une diminution constante de la fréquentation de leurs aéroports, à l'instar du Soudan du fait du contexte politique et économique du pays.

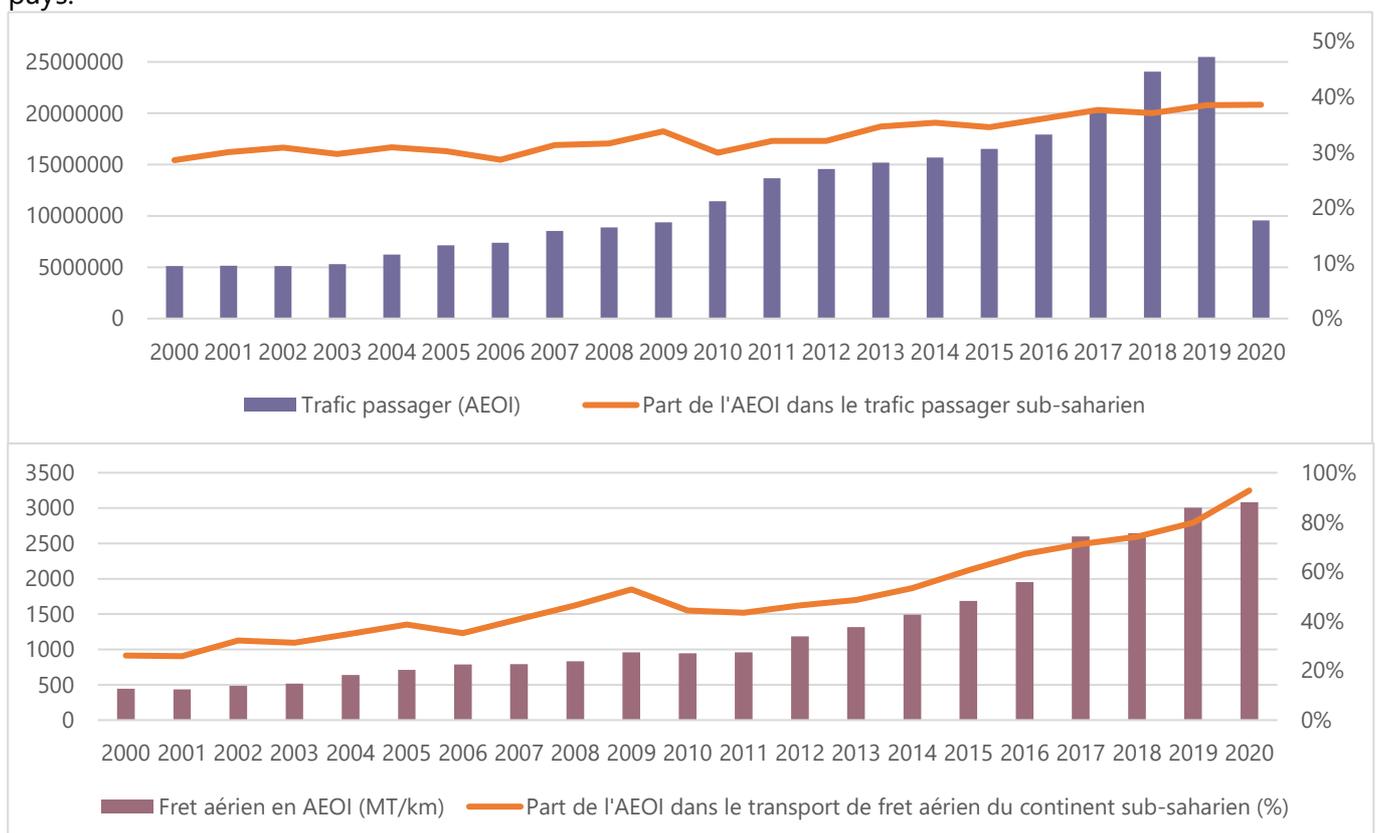


Figure 1 : Evolution du trafic passager et de fret en AEOI entre 2000 et 2020 (Banque Mondiale)

Si plusieurs pays se rêvent en hubs aéroportuaires, l’Ethiopie et le Kenya concentrent actuellement l’essentiel du trafic passager et de fret de la région, notamment pour ce qui est du transit. L’Ethiopie, et l’aéroport de Bole (ADD) à proximité d’Addis Abeba, a vu transiter 12,6 M de passagers en 2019, soit 49,6 % du trafic passager de l’AEOI et 19,1 % de celui du continent sub-saharien. S’agissant du trafic de fret, ADD aurait traité sur l’année fiscale 2021-2022, près de 768 000 t de fret, faisant de l’aéroport le principal hub de fret aérien de l’AEOI, mais également du continent. Deuxième hub aéroportuaire de la région, Nairobi, essentiellement via l’aéroport International Jomo Kenyatta (JKIA), a accueilli près de 6,4 M de passagers en 2019 et près de 363 000 t de fret au cours de l’année 2021. **D’autres pays souhaitent renforcer leur positionnement en tant que hub aéroportuaire dans la région.** Le Rwanda a l’a ainsi annoncé, dès 2007 en initiant de nouvelles infrastructures aéroportuaires, et avec, plus récemment, un partenariat avec le Qatar. A l’échelle de la région de l’Océan Indien, Maurice, via son principal aéroport, Sir Seewoosagur Ramgoolam, se positionne également comme hub poussé par la compagnie *Air Mauritius*. Tandis que Djibouti affiche des ambitions de hub logistique régional, avec un projet de nouvel aéroport international. Le niveau du trafic actuel, tant sur le segment passager que fret, de ces pays reste toutefois très en dessous des flux expérimentés par l’Ethiopie et le Kenya.

Un secteur stratégique pour les pays de la région AEOI, perçu comme un vecteur de développement économique

Le développement du secteur aéroportuaire est priorisé par de nombreux pays de la région pour lesquels il est considéré particulièrement stratégique pour le développement de l’économie. Dans le contexte insulaire de l’Océan Indien, l’intégration entre enjeux aéroportuaires et filière touristique est particulièrement forte, les infrastructures aéroportuaires constituant les principaux points d’entrées de ces pays (Maurice, Madagascar, Seychelles). A l’inverse, les Comores, faiblement connectées au continent africain conséquence du nombre limité de lignes aériennes directes, restent en marge des échanges de flux de passagers et de marchandises.

Les stratégies des gouvernements sont généralement concentrées autour du développement des aéroports internationaux. Ainsi, le Burundi a fait de la réhabilitation et l’extension de l’aéroport international Melchior Ndadaye une priorité. Une dynamique similaire est visible au Kenya, avec l’extension et la rénovation de l’aéroport international Jomo Kenyatta ; ou encore en Ouganda (aéroport international d’Entebbe) et en Tanzanie, avec la rénovation et l’extension du Terminal 2 de l’aéroport Julius Nyerere. **Pour s’adapter à la demande croissante (période pré-Covid-19), de nombreux pays envisagent (ou ont d’ores et déjà initié) la construction de nouvelles infrastructures.** L’Ethiopie envisage la construction d’un mégahub aéroportuaire à une cinquantaine de kilomètres au sud d’Addis-Abeba, un projet porté par *Ethiopian Airlines*. En Ouganda, c’est le développement du projet d’exploitation des réserves pétrolières du lac Albert qui a justifié le lancement d’un projet d’aéroport international de Kabaale/Hoima démarré en 2018 et financé par l’agence de crédit export britannique. **Les stratégies de développement visant les aéroports de taille moyenne sont plus erratiques voire inexistantes**, et posent dans certains cas, le risque de construire des « éléphants blancs ». L’exemple de l’aéroport d’Isiolo réhabilité au Kenya est emblématique. Pourtant inauguré récemment en 2017, il reste largement en dessous de sa capacité maximale de 125 000 passagers par an, avec actuellement aucun vol de compagnies commerciales régulières.

Les faibles marges de manœuvre financières des autorités nationales ainsi que les difficultés d’accès au financement peuvent contraindre le développement de projets aéroportuaires. C’est le cas notamment au Burundi, qui fait face à des difficultés pour financer ses projets de réhabilitation/construction d’aéroports internationaux ou secondaires, ou bien du Soudan. L’ampleur des investissements nécessaires pousse certains pays à étudier des solutions de financement telles que la mise en concession partielle ou de nouvelles formes de PPP, en Ethiopie par exemple, pour le financement du mégahub aéroportuaire de Bishoftu, estimé à 5 Mds USD.

Le soutien des bailleurs et agences de développement au développement des infrastructures aéroportuaires se réduit progressivement. Les priorités des bailleurs (*a minima* occidentaux) ont évolué, le secteur aéroportuaire étant de moins en moins considéré comme un secteur prioritaire avec une réorientation des financements vers des secteurs participant à l'atténuation ou à l'adaptation au changement climatique. AFD par exemple, qui a contribué à la réhabilitation de certains aéroports, au Kenya, en Ethiopie, en Somalie notamment, ne finance plus prioritairement les infrastructures aéroportuaires.

Une coopération active avec la France et les entreprises françaises, parallèlement à l'arrivée de nouveaux acteurs

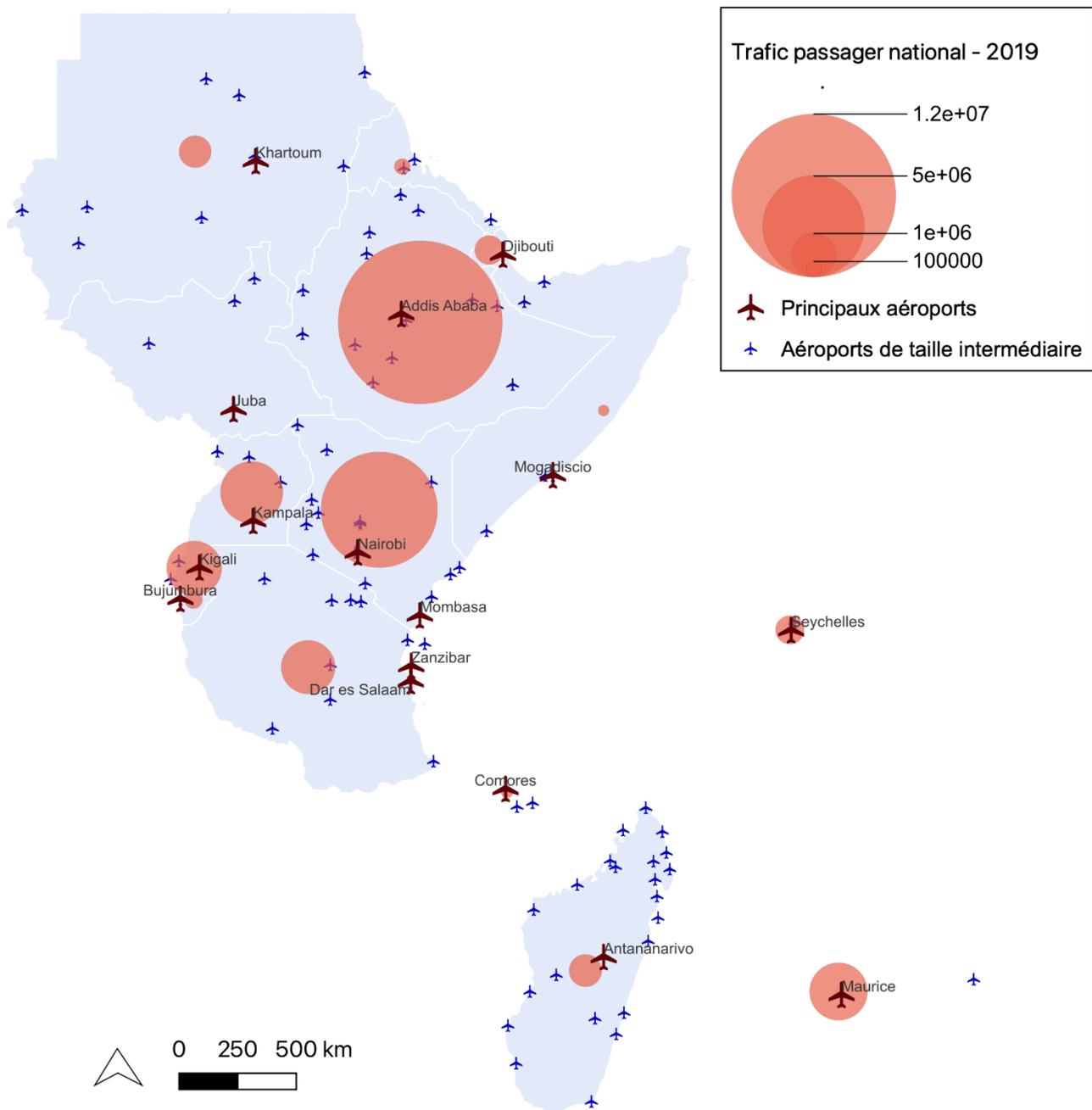
La coopération entre la France et les pays d'AEOI dans le secteur aéroportuaire est importante. Plusieurs FASEP ont été financés par le Trésor français. Au Rwanda, un projet gestion du trafic de drones dans la zone de l'actuel aéroport de Kigali avec l'entreprise Innov'ATM, la *Rwanda Airport Company* et la *Rwanda Civil Aviation Authority* a été financé. Tandis qu'en Tanzanie, est menée une étude de faisabilité par Bouygues et ADPI en vue de la rénovation et de l'extension du terminal 2 de l'aéroport international Julius Nyerere. A Djibouti, *ADPi* et *Egis* réalisent une étude pour la modernisation des capacités aéroportuaires du pays également financée par un FASEP.

Les entreprises françaises sont présentes sur une vaste diversité de segments du secteur aéroportuaire dans la région AEOI. Une présence historique de ces entreprises est à noter dans certains pays, à l'instar de la Tanzanie par exemple, où le terminal 2 de l'aéroport international Julius Nyerere a été construit par le groupe Bouygues dans les années 1980 et équipé de divers équipements français. **La présence française est relativement diversifiée.** Dans le domaine de l'ingénierie et de la construction, les activités d'Egis, Bouygues ou ADPi sont à relever. La fourniture d'équipements de gestion du trafic aérien (radars, simulateurs, systèmes de contrôle) et de matériels spécialisés est un marché intéressant pour les entreprises françaises (Thalès, Smith Detection). Les entreprises sont également actives dans les services aéroportuaires : restauration (Newrest, Nas-Servair), boutiques *duty-free* (Lagardère). Des fonds d'investissement comme Meridiam peuvent aussi être présents sur des formats de type PPP (comme à Madagascar). Les nouveaux projets aéroportuaires envisagés, au Rwanda, en Tanzanie, Ouganda ou Ethiopie constituent autant d'opportunités pour les entreprises françaises déjà présentes ou de nouveaux entrants.

Le dynamisme du secteur aéroportuaire dans la région est un facteur d'attraction pour d'autres acteurs, notamment issus de pays émergents, tant pour le financement que la construction ou l'exploitation des aéroports. L'*Exim Bank of China* a d'ores et déjà financé plusieurs projets dans la région, à l'instar de l'extension et de la réhabilitation de l'aéroport d'Entebbe en Ouganda (prêt de 200 MUSD) ou l'aéroport Bole en Ethiopie (345 MUSD financé via deux prêts). Le Qatar a récemment manifesté un intérêt pour le secteur aéroportuaire au Rwanda, en annonçant la prise de participation de la compagnie aérienne *Qatar Airways* à 60 % dans le capital de la société de projet NBIA (*New Bugesera International Airport*.) Outre cette participation, *Qatar Airways* avait également annoncé sa prise de participation à 49 % dans le capital de la compagnie nationale *RwandAir*. Sur le segment de l'exploitation et de la construction : la gestion de l'aéroport de Mogadiscio a été confiée en 2013 au groupe turc *Favori*, le terminal 3 de ZIA à Zanzibar à la filiale d'Emirates DNATA, (Emirats arabes unis) tandis que la *China Civil Engineering Construction Corp* (CCECC) a signé des accords avec l'Etat du *Puntland* pour la construction de l'aéroport de Bosaso. La *China Communications Construction Company* a par ailleurs réalisé les travaux de rénovation et d'extension de l'aéroport Bole en Ethiopie.

Le graphique du mois Par le SER de Nairobi

Trafic passager et principaux aéroports dans les pays en AEOI



Source : Carte réalisée par le SER de Nairobi à partir des données Banque Mondiale*.

*En l'absence de données consolidées pour certains pays, les données pour les Comores, Djibouti, le Burundi et l'Ouganda, sont issues de sources nationales.

Communauté d'Afrique de l'Est – Burundi

Par le SER de Nairobi



Des infrastructures aéroportuaires limitées qui devraient faire l'objet d'améliorations sous l'effet d'une légère croissance du trafic aérien

Pays enclavé et de faible superficie, le Burundi dépend entièrement de l'aéroport de Bujumbura pour sa connectivité aérienne internationale. Au vu de l'état des infrastructures aéroportuaires existantes, les besoins de réhabilitation et d'extension sont importants. Des projets existent mais leur mise en œuvre est structurellement limitée par le manque de financements externes possibles dans le pays.

Un trafic aérien faible mais en croissance...

Pays enclavé, le Burundi dépend du transport aérien pour son désenclavement et développement économique. **Le transport aérien au Burundi se concentre au niveau de l'aéroport international Melchior Ndadaye, situé à 10km de la capitale Bujumbura.** Construit en 1952, il s'agit du seul aéroport du Burundi doté d'une piste asphaltée. Il existe également d'autres aérodromes situés à Gitega, Gihohi, Kirundo, Mwumba, et Ruyigi. **L'Autorité Burundaise de l'Aviation Civile (AACB) est responsable de la gestion et l'exploitation des aéroports burundais ainsi que du système de gestion de l'espace aérien.** Elle met en œuvre les politiques gouvernementales sur l'aviation civile (communication, navigation, surveillance, contrôle du trafic aérien). Desservi exclusivement par des compagnies aériennes étrangères (*Air Tanzania, Ethiopian Airlines, RwandAir, Uganda Airlines, Kenya Airways, Brussel Airlines*), l'aéroport de Bujumbura voit transiter un nombre de passagers annuel relativement faible mais en croissance constante depuis le début des années 2000 : passant de 60 000 en 2001 à près de 240 000 passagers en 2014¹. L'AACB prévoit que le trafic passager à Bujumbura atteigne 1 million de personnes en 2025. Trois compagnies cargo desservent l'aéroport *Air France Cargo, Cargolux* et *Magma Aviation*.

... faisant du développement aéroportuaire une priorité du gouvernement burundais

La réhabilitation et l'extension de l'aéroport international Melchior Ndadaye, une priorité du gouvernement burundais², a fait l'objet d'une étude de faisabilité, achevée en janvier 2022 et estimant le montant du projet à 173 MUSD. L'objectif étant de doter l'aéroport d'infrastructures aéroportuaires modernes respectant les exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en matière de sûreté, de sécurité et de facilitation de l'aviation civile. Suivant cette annonce, un accord de principe entre le Ministère des Affaires Etrangères et le Ministère du Développement et l'ambassadeur chinois au Burundi a été signé en février 2022 pour l'extension et la réhabilitation de l'aéroport international Melchior Ndadaye. Le projet a trois composantes principales : i) réhabilitation des pistes et aires de stationnement ; ii) construction d'une nouvelle tour de contrôle et d'un bâtiment administratif ; iii) construction d'un nouveau terminal passager d'une capacité d'un million de personnes. Le projet serait financé par *l'Exim Bank of China* mais aucune confirmation de la disponibilité effective du financement n'existe alors que différents articles de presse ont fait état d'informations contradictoires sur un financement sur prêt ou (partiellement) sur dons.

D'autres projets de création ou de réhabilitation d'aéroports secondaires existent mais restent peu avancés en l'absence de financement externe et de la très faible marge de manœuvre financière des autorités burundaises sur fonds propres. On peut citer le projet aéroportuaire de Kabamba (province de Ngozi) ou la construction de l'aéroport international de Bugendana à proximité de Gitega.

¹ République du Burundi (2016) *Note Conceptuelle. Projet de modernisation et extension de l'aéroport international de Bujumbura.*

² CASSOA (2020) *Official Report of the 5th East African Community Aviation Symposium.*

Communauté d'Afrique de l'Est – Kenya Par le SER de Nairobi



Le deuxième hub aéroportuaire de la région, qui reste fragile

L'augmentation du trafic passager et de fret au cours des deux dernières décennies a conduit à d'importants investissements dans les infrastructures aéroportuaires, soutenus par la volonté du gouvernement kényan de faire du Kenya et de l'aéroport international de Nairobi en particulier un hub de transport aérien passager et de fret. Ces objectifs ambitieux, justifiés par la volonté de désenclaver et dynamiser certaines régions du Kenya ont également conduit à la construction d'infrastructures surdimensionnées qui restent sous-utilisées. L'offre française dans le secteur aéroportuaire est particulièrement diversifiée, allant de la participation aux design et travaux de réhabilitation entrepris dans les aéroports de Nairobi et de Mombasa aux services aéroportuaires.

Clé pour l'économie kényane, le secteur aéroportuaire a connu une forte augmentation du trafic fret et passager au cours de la période pré Covid-19

Le secteur aéroportuaire constitue un secteur clé pour l'économie kényane, alors que le tourisme, y compris d'affaires, est un secteur soutenant largement l'économie. L'ensemble de ses composantes (compagnies aériennes, opérateurs, services aériens et aéroportuaires) permettent l'emploi direct de 15 000 personnes au Kenya (2017) et près de 96 000 personnes indirectement³. Le pays compte actuellement près de 35 aéroports et aérodromes.

La **Kenya Airport Authority (KAA)**, sous la tutelle du ministère des routes et des transports, détient et exploite neuf aéroports dans le pays : Jomo Kenyatta International Airport (JKIA), Moi International (MIA - Mombasa), Kisumu International, Eldoret International, Wilson Airport, Malindi Airport, Wajir Airport, Lokichogio Airport, Diani Airport. Le trafic passager a considérablement augmenté ces dernières années au Kenya : alors qu'il s'élevait 4,0 millions en 2010, près de 6,4 millions de personnes ont transités par les aéroports du Kenya en 2019, essentiellement via l'aéroport international Jomo Kenyatta. La **Kenya Civil Aviation Authority (KCAA)**, également sous la tutelle du ministère des routes et des transports, est en charge de la gestion du trafic aérien.

L'aéroport international Jomo Kenyatta est la plus grande installation aéronautique du Kenya et l'aéroport le plus fréquenté d'Afrique de l'Est.

Situé à la périphérie de Nairobi, JKIA compte selon KAA plus de 40 compagnies aériennes de passagers et 25 compagnies aériennes de fret. Entre 125 et 140 vols y sont programmés par jour. JKIA joue en effet un rôle important de plateforme de transit pour les pays de la sous-

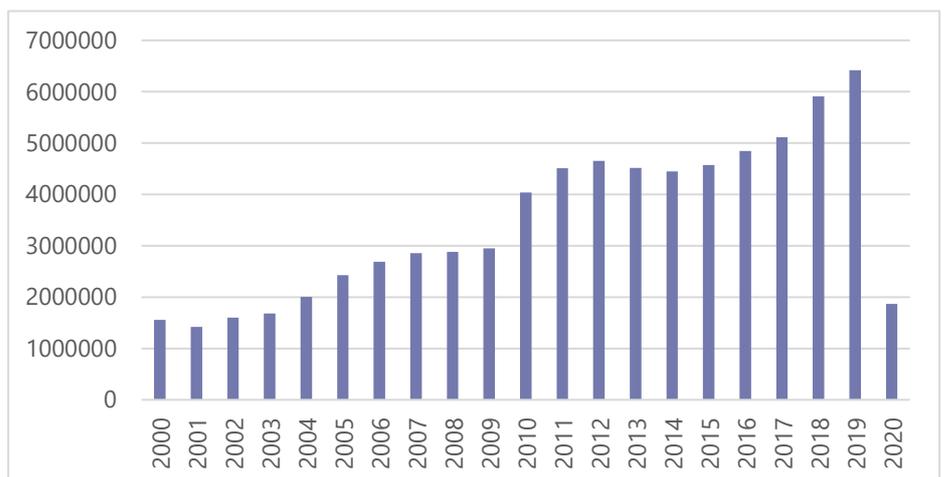


Figure 2 : Evolution du trafic passager au Kenya entre 2000 et 2020 (Banque Mondiale)

région. L'aéroport dispose de deux terminaux passagers, d'une capacité théorique totale de près de 10 millions de passagers annuels, qui restait encore loin d'être atteinte, avant la chute liée à la pandémie.

S'agissant du trafic de fret, JKIA aurait traité en 2021, 363 204 tonnes, le plaçant en deuxième position des aéroports de la région. Il a également été classé en 2019 comme le second aéroport connaissant la plus forte augmentation de son trafic de fret⁴. JKIA assure près de 70 % du trafic passager du Kenya et 90 % du

³ IATA (2017) *The importance of air transport to Kenya*

⁴ [Nairobi's Airport shines even as Kenya Airways struggle- The Exchange](#)

trafic fret. Plusieurs complexes de gestion fret, incluant des entrepôts, installations de manutention du fret aérien, chambres froides, zones de fret spécialisées sont intégrés aux installations aéroportuaires.

Une volonté de faire du Kenya, et de Nairobi en particulier, la première plateforme de transport et de logistique en Afrique de l'Est

Afin d'adapter les infrastructures aéroportuaires existantes à l'augmentation du trafic fret et passager, dès 2010 et la publication du JKIA Master Plan (révisé en 2011), des plans d'expansion de long terme incluant des voies de circulation, des terminaux et améliorations du tarmac ont été identifiés, en anticipation d'une augmentation du trafic passager à près de 9,5 millions (contre près de 4,0 millions en 2010). Ce constat a donné lieu à un premier projet de réhabilitation et d'extension de l'aéroport, notamment financé par un prêt non-souverain de l'AFD à hauteur de 93 MEUR ainsi que par le Banque Européenne d'Investissement (BEI – 93 MEUR) et une subvention de l'UE (5 MEUR). Ce projet a notamment permis la construction et l'inauguration du nouveau terminal 1 et contribué à renforcer son rôle de hub régional.

Le gouvernement de Kenyatta a poursuivi cette stratégie de développement, en inscrivant le développement aéroportuaire comme un projet phare de la Vision 2030 (plan de développement national phasé initié en 2010) dans l'objectif d'attirer de nouvelles routes, et d'augmenter le trafic passager et de fret dans les principaux aéroports du pays (JKIA, Mombasa, Kisumu, Eldoret). La poursuite de la rénovation et de l'extension de l'aéroport JKIA s'est inscrit dans cette stratégie. Débutées en janvier 2021 et finalisées fin 2022, des rénovations des terminaux 1B et 1C ont été entreprises pour rénover les halls de départ, améliorer l'enregistrement, le contrôle de sécurité, les opérations de vente au détail ainsi que l'expérience des salons passagers, et in fine, augmenter la capacité totale de l'aéroport à 12 M passagers par an. Les travaux, d'un montant de 7,2 MEUR (963 MKES), ont été effectués et financés sur fonds propres kényans. Également, l'aéroport de Mombasa, deuxième aéroport du pays a fait l'objet de travaux de réhabilitation à partir de 2018 pour adapter ses infrastructures – qui avaient fait l'objet d'une rénovation en 1994 – à l'augmentation du trafic passager et du nombre de vols. Le projet, d'un montant de 7 Mds KES (52,2 MEUR), a été financé par un prêt non-souverain de l'AFD (93 %) et la KAA (7 %), et a permis la réhabilitation des chaussées de la piste, et du système d'éclairage au sol.

Suite à l'annulation du projet de nouveau terminal **greenfield** en 2016, initialement accordé aux entreprises chinoises *Anhui construction-CATIC* pour plus de 400 MEUR (financement *Exim Bank of China* envisagé)⁵, la question reste posée sur une possible extension de l'aéroport JKIA pour accommoder une possible augmentation de trafic sur le long terme (2030 et au-delà) dans un contexte de concurrence régionale accrue pour la place de hub aéroportuaire. A moyen termes, des marges de manœuvres importantes existent aussi pour l'optimisation de l'existant. Au vu des faibles capacités d'endettement du gouvernement kényan ou de KAA en non-souverain, une mise en concession partielle ou d'autres formes de partenariat public-privé pourraient être une solution, même si, à ce stade, non officiellement privilégiée par les autorités kényanes.

S'agissant des aéroports secondaires, malgré les espoirs de contribution en matière de développement économique et de connectivité que les autorités kényanes souhaitent apporter par la construction d'infrastructures aéroportuaires, en particulier dans les comtés ruraux ou défavorisés, **le risque de construire des « éléphants blancs » se pose**. Dans le cadre du projet de corridor de transport multimodal Lamu - Soudan du Sud - Éthiopie (LAPSSSET), lancé en 2012 par le gouvernement kényan, trois aéroports internationaux y sont intégrés : Isiolo, Lamu et Lac Turkana. Le trafic à l'aéroport réhabilité d'Isiolo, pourtant inauguré récemment en 2017, reste largement en dessous de sa capacité maximale de 125 000 passagers par an, avec actuellement aucun vol de compagnies commerciales régulières.

⁵ Contrat résilié qui fait toujours l'objet de litiges croisées entre KAA demandant une restitution de l'avance versée et les entreprises demandant des dommages supplémentaires liés aux coûts de la résiliation.

En 2019, KAA a lancé son « initiative verte » avec l'objectif de devenir l'opérateur portuaire le plus respectueux de l'environnement du continent à horizon 2022. Ce plan, part de la stratégie de KAA 2018-2022, qui incluait la mise en œuvre d'un programme d'accréditation carbone et de reboisement, l'installation de centrales solaires et de systèmes de récupération d'eau de pluie, n'a pour l'instant pas porté ses fruits. A noter, seule une centrale solaire aux capacités limitées (500 kW) a été inaugurée en décembre 2018 pour alimenter le Moi International Airport de Mombasa.

De tels aménagements sont source d'opportunités pour les entreprises françaises

L'offre française dans le secteur aéroportuaire au Kenya est particulièrement diversifiée, allant de la participation aux design et travaux de réhabilitation aux services aéroportuaires. **Certaines entreprises se sont positionnées sur les projets de réhabilitation des aéroports JKIA et MIA**, en particulier financés par l'AFD. Le contrat de service pour l'appui technique et de gestion de projet pour l'extension de JKIA a par exemple été attribué à un consortium mené par EGIS pour la réhabilitation financée par l'AFD. En 2018, ce sont les entreprises Sogea Satom et Razel-Bec en joint-venture qui ont obtenu le contrat de travaux de réhabilitation de l'aéroport de Mombasa. ADPi et Egis pourraient également se positionner sur de **futurs plans d'expansion, de réhabilitation voire pour l'exploitation** de l'aéroport JKIA. Des opportunités peuvent aussi exister pour des **fournitures de matériels pour la gestion du trafic aérien** (systèmes de contrôle, radars, simulateurs, etc) avec des entreprises françaises comme Thalès.

D'autres sont particulièrement actives dans le domaine des services aéroportuaires. L'entreprise Nas Servair active dans le secteur de la restauration aérienne, installée sur l'emprise de l'aéroport JKIA, dessert les compagnies nationales et internationales depuis et vers JKIA et MIA.

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



L'ambition d'un secteur aéroportuaire renforcé au service du développement économique

Si elles sont considérées comme stratégiques pour le développement de l'économie ougandaise, les infrastructures aéroportuaires du pays sont paradoxalement insuffisamment développées, au regard des besoins et des objectifs sectoriels de croissance. Le pays compte 46 équipements aéroportuaires, dont l'aéroport International d'Entebbe, son seul aéroport international et 13 aéroports régionaux peu dynamiques et inadaptés. Les autorités mènent une politique volontariste en faveur du renforcement des infrastructures, en développant des projets structurants, projets pouvant offrir des opportunités pour les entreprises françaises.

Un secteur aéroportuaire insuffisamment adapté aux besoins croissants

Le secteur aéroportuaire est un secteur stratégique de l'économie ougandaise, sur lequel repose le développement du secteur touristique (7 % du PIB, 600 000 emplois, 1,6 Md USD de recettes en devises en 2019), identifié par les autorités comme un levier de croissance prioritaire. L'aérien doit aussi soutenir la hausse des exportations et accompagner le développement du secteur pétrolier. Il existe toutefois une inadéquation importante entre le niveau de développement des infrastructures existantes et les besoins actuels et à venir.

L'Ouganda possède 46 aéroports, aérodromes ou pistes d'atterrissage, dont 11 n'ayant pas de certification officielle⁶. Parmi les 35 autres, 14 sont des sites publics gérés par l'Autorité publique *Uganda Civil Aviation Authority* (UCAA⁷), la base militaire de Nakasongola, et 20 sont détenus et opérés par des acteurs privés. Ces derniers sont utilisés à des fins économiques, humanitaires, sociales ou religieuses (Figure 3).

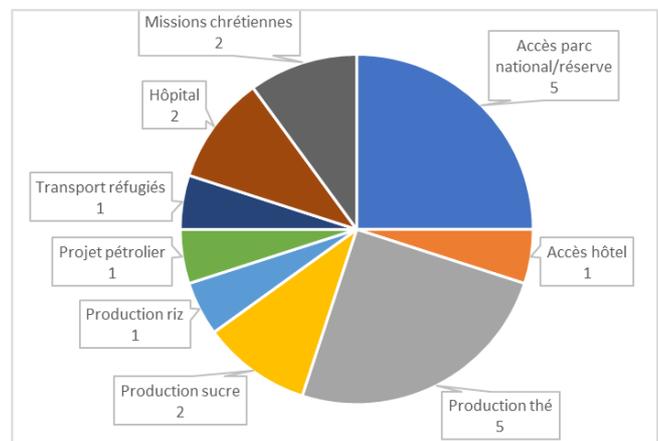


Figure 3 : Utilisation des aéroports privés (UCAA)

Le pays compte actuellement un seul aéroport international, l'Entebbe International Airport (EIA) et treize aéroports régionaux publics, tous gérés par l'UCAA. Les principaux aéroports régionaux n'ont

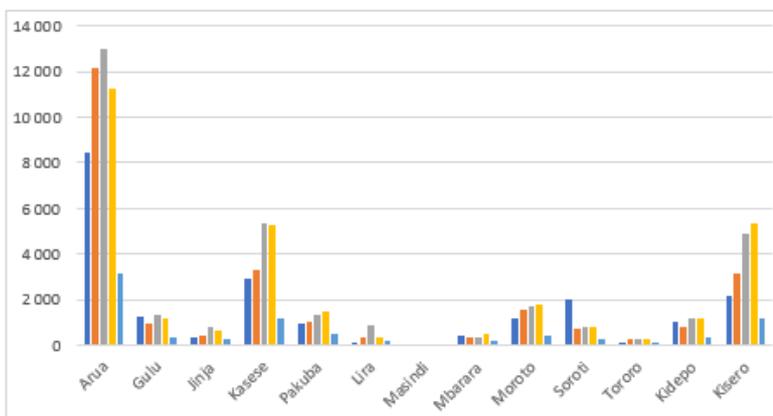


Figure 4 : Trafic passager dans les aéroports secondaires d'Ouganda (UCAA)

accueilli que 29 867 passagers en 2019, dont plus d'un tiers pour le seul aéroport d'Arua (Figure 4). **L'EIA est confronté à une hausse continue de la demande** (Figure 5), avec un trafic passager et fret qui a été multiplié par 10 entre 1991 et 2022, passant de 155 760 à 1 574 405 passagers (une diminution de 21 % par rapport au niveau d'avant Covid-19 est toutefois à noter) et de 6 589 t à 64 670 t pour le fret. La fermeture de l'aéroport de mars à octobre 2020, en raison de la crise sanitaire s'est traduite par une baisse, en 2020, de - 69% du trafic

⁶ Ces aéroports ne disposent pas d'un code auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou de l'Association du transport aérien international (IATA) et ne sont donc pas régis par l'Autorité ougandaise de l'aviation civile (UCAA- *Uganda Civil Aviation Authority*).

⁷ L'UCAA est une agence gouvernementale sous la tutelle du Ministère des travaux publics et des Transports qui assure la régulation du trafic aérien et de la gestion opérationnelle des aéroports.

passager et -7,7 % pour le fret. La relative résistance du fret s'explique par les importations de masques, gels hydroalcooliques et produits pharmaceutiques. Actuellement, 65 à 80 vols sont programmés chaque jour par 19 compagnies aériennes de passagers et 7 de fret.

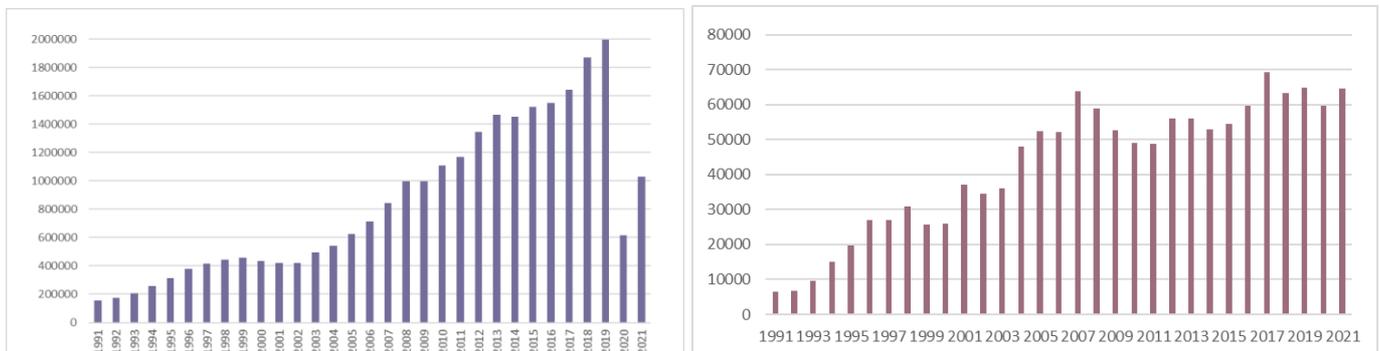


Figure 5 : Evolution du trafic passager (gauche) et du trafic de fret (tonnes de marchandises - droite) à l'aéroport international d'Entebbe (UCAA)

Un ambitieux programme de travaux pour renforcer les infrastructures

Le plan national de développement 2020/21-2024/25 (NDP III) fixe l'objectif d'une croissance annuelle moyenne de 10 % pour le trafic aérien de passagers internationaux et domestiques et de 13,5 % pour le fret. Cette croissance doit notamment être portée par les projets gouvernementaux de soutien au développement des infrastructures, qui s'articulent autour de trois axes : i) l'extension de l'aéroport international d'Entebbe ; ii) la construction d'un nouvel aéroport international à Hoima/Kabaale ; iii) le développement de cinq aéroports régionaux (Arua, Gulu, Pakuba, Kidepo and Kasese).

Le projet de développement et d'extension de l'aéroport international d'Entebbe, lancé en 2015, comporte plusieurs volets dont l'extension du terminal de fret, la rénovation d'une piste d'atterrissage ou encore la modernisation du terminal passager. A ce jour, plusieurs ouvrages ont déjà été construits, notamment un nouveau terminal pouvant accueillir jusqu'à 3 millions de passagers par an et un nouveau terminal de fret. Ces travaux ont été financés par un prêt de 200 MUSD de l'*Exim Bank of China* au gouvernement ougandais, qui comporterait des clauses que l'on pourrait qualifier de léonines : obligation de fournir un collatéral intégralement liquide, au moyen d'un dépôt en numéraire sur un compte sous séquestre que la banque peut unilatéralement saisir en cas de défaut de l'emprunteur. A cela s'ajoute l'exigence que tous les revenus générés par l'aéroport soient utilisés pour rembourser ce prêt sur 20 ans. Néanmoins, les protestations du gouvernement ougandais auraient conduit à la conclusion d'un nouvel accord, accordant au créancier le droit de surveiller, mais pas de contrôler, les dépenses de l'UCAA. A noter que d'autres composantes (construction d'une nouvelle tour de contrôle et projet d'acquisition de foncier pour élargir le périmètre d'EIA), sont prévues et ont déjà fait l'objet d'études de faisabilité.

Le projet de construction de l'aéroport international de Kabaale/Hoima, démarré en 2018, s'inscrit dans le cadre du projet d'exploitation des réserves pétrolières du lac Albert. Il devrait faciliter l'acheminement des matériaux pour la construction de la raffinerie de pétrole ougandaise et à terme favoriser le développement de l'agriculture et du tourisme de la région. D'un coût total de 309 MEUR dont 264 MEUR pour la construction, ce projet est financé à hauteur de 85 % par l'agence de crédit export britannique, *United Kingdom Export Finance* (UKEF) et à 15 % par la *Standard Chartered Bank*. Cet aéroport, qui sera opéré par l'UCAA, pourra à la fois accueillir des vols de passagers et de fret grâce à un terminal multi-usage et sa piste d'atterrissage permettra de faire atterrir des avions de ligne gros porteurs et garer 4 avions cargo. Environ 900 emplois ont été créés par le projet, mais leur pérennité à l'issue de la construction inquiète certaines communautés locales – à qui sont réservés 30 % des emplois⁸. Alors que le projet devait être livré au 1^{er} trimestre 2023, l'entreprise en charge de la construction (*SBC Uganda Limited*)

⁸ Les 70 % restants reviennent aux Ougandais, comme le prévoit l'autorité PAU-Petroleum Authority of Uganda), auxquels s'ajoutent quelques expatriés.

a demandé en décembre 2022 une rallonge budgétaire et un report de la date de livraison, faisant valoir les perturbations engendrées par la pandémie de Covid-19 et de lourds épisodes pluvieux ainsi que l'augmentation des prix des matières premières induites par la guerre en Ukraine.

Concernant les aérodromes régionaux, qui doivent servir la promotion du commerce et du tourisme, **les études de faisabilité des projets d'amélioration ont été réalisées**, permettant d'engager la phase de recherche de financement.

Ces projets d'aménagement ne sont qu'une première étape, plusieurs défis devant encore être relevés en vue d'un renforcement effectif des infrastructures aeroportuaires. Il s'agit en premier lieu de **stimuler la demande intérieure pour que les aéroports régionaux soient utilisés à pleine capacité**, sachant que plusieurs sites accueillent avant la crise sanitaire moins de 1000 passagers (Jinja, Lira, Masindi, Mbarara, Soroti et Tororo). Cela va de pair avec le développement de l'ensemble des réseaux de transport, devant accompagner l'essor de l'aérien. Par ailleurs, **ces aéroports doivent être suffisamment compétitifs** dans la durée pour attirer les compagnies internationales et augmenter les fréquences de vols **afin de rentabiliser les investissements réalisés**. En outre, comme le mentionne le *National Development Plan 2020/2025*, **la gouvernance du secteur doit être améliorée**. Selon le *Civil Aviation Authority Act* de 1994, l'UCAA cumule la responsabilité de la régulation du trafic aérien et de la gestion opérationnelle des aéroports (développement, fonctionnement, maintenance), deux prérogatives relativement éloignées l'une de l'autre, ce qui est source d'inefficience. S'y ajoutent entre autres le **manque de clarté concernant le statut ou le rattachement de certains aéroports, l'absence de certification pour un certain nombre de sites** ou encore **les frais d'atterrissage élevés à l'EIA** qui pénalisent son attractivité. Enfin, **l'UCAA et l'EIA sont confrontés à des problèmes de corruption**. En janvier 2023, des cas avérés de corruption ont conduit à la suspension de plusieurs salariés de l'EIA. Au sein de l'UCAA, 21 cas de corruption ont fait l'objet d'enquêtes par l'inspectorat du gouvernement au cours des 5 dernières années. Se pose aussi la question de la conformité des infrastructures aux normes internationales de sécurité, que certains aérodromes ne remplissent pas intégralement.

Des opportunités pour les entreprises françaises

Les projets de développement des infrastructures aeroportuaires ougandaises offrent des opportunités pour les entreprises déjà présentes dans ce secteur ou de nouveaux entrants. Parmi les entreprises françaises déjà présentes on peut citer Newrest intervenant dans le secteur de la restauration aeroportuaire ou le groupe Thalès qui offre des services de visa numérique et des applications logiciel de contrôle d'identité des passagers (service de reconnaissance faciale, de scan de passeport et de recueil d'empreintes à l'aéroport d'Entebbe). Les opportunités se situent dans les domaines de l'ingénierie, l'aménagement des ouvrages, la fourniture d'équipements spécialisés ou encore les contrats d'exploitation et de maintenance des infrastructures.

Communauté d'Afrique de l'Est – Rwanda

Par l'Ambassade de France au Rwanda



Le projet de nouvel aéroport pourrait positionner le Rwanda comme hub aéroportuaire dans les prochaines années

Le Rwanda est en 2019, le 5ème pays en termes de trafic passagers de la région Afrique de l'Est-Océan Indien après l'Éthiopie, le Kenya, l'Ouganda et Maurice. Avec 1,56 million de passagers sur l'année 2019, le Rwanda a atteint environ deux tiers de la capacité de son aéroport international actuel de Kigali. Le projet d'aéroport international de Bugesera d'une capacité initiale de 8 millions puis 14 millions de passagers par an dans une seconde phase et financé essentiellement sur fonds Qatari pourrait permettre au Rwanda de s'imposer comme une des principales plateformes aéroportuaires sur le continent.

Le secteur aéroportuaire essentiel dans la vision du pays pour devenir un hub pour le tourisme, les conférences et le sport

Pays enclavé, **le Rwanda est particulièrement dépendant de son aéroport international** pour l'arrivée de touristes et autres visiteurs étrangers. Le pays a mis en place une stratégie d'accueil d'événements d'envergure notamment à travers le tourisme de conférences et les événements sportifs. A ce jour, **le pays compte 6 aéroports et aérodromes** (Kigali, Huye, Musanze, Rusizi, Nemba, Gisenyi) dont un seul opère actuellement des vols internationaux (Kigali). **L'aéroport de Kigali compte 8 compagnies aériennes et une trentaine de destinations en direct.** L'aéroport se compose de 3 terminaux, deux hélicoptères et une piste d'atterrissage de 3500 mètres.

La *Rwanda Airports Company* (RAC) est la société publique en charge de la gestion des aéroports du Rwanda. La RAC est une filiale du groupe *Aviation Travel and Logistics* (ATL) elle-même placée sous la tutelle du Ministère des Infrastructures. **ATL est la maison mère des 5 entités de l'aviation rwandaise** ainsi que des investissements stratégiques dans le domaine de l'aérien civil : *Rwanda Airport Company* en charge de la gestion des aéroports civils du Rwanda ; *RwandAir*, une des compagnies aériennes majeures de la région, initialement issue de la petite compagnie aérienne *Rwanda Express*⁹ ; *Akagera Aviation*, en charge du transport par hélicoptère, de la maintenance et de la formation des pilotes ; *Rwanda Tours & Events*, dont la responsabilité est de créer des synergies au sein du groupe pour l'organisation de circuits touristiques ; *Rwanda Links Logistics*, en charge de la partie cargo. La *Rwanda Civil Aviation Authority* (RCAA), également sous la tutelle du ministère des infrastructures, est en charge de la gestion du trafic aérien.

L'aéroport de Kigali a attiré environ 660 000 passagers sur l'année 2020, fortement marquée par le Covid-19. De 2009 à 2019 le nombre de passagers a augmenté de + 9,4 % en moyenne annuelle pour atteindre 1,6 million en 2019 contre 663 000 en 2009.

Le projet de nouvel aéroport dans le Bugesera pourrait permettre au Rwanda de concurrencer Addis Abeba et Nairobi

Le Rwanda a annoncé en 2007 sa volonté de se doter d'un nouvel aéroport afin de : **i)** anticiper la hausse du trafic aérien vers le Rwanda ; et **ii)** répondre à l'ambition du pays de se positionner comme principal hub aéroportuaire sur le continent. A l'origine, l'aéroport prévoyait un terminal pour passagers de 30 000 mètres carrés, 22 comptoirs d'enregistrement, 10 portes d'embarquement et devait pouvoir accueillir jusqu'à 1,7 million de passagers par an. En 2013, le président Kagamé a annoncé que la construction de cet aéroport reviendrait à *China State Construction Engineering Corporation*. Toutefois, toujours en 2013, cette même entreprise a annoncé son retrait du projet. En 2014, un premier retard est annoncé pour des problèmes d'acquisitions des terres du périmètre choisi pour la construction de l'aéroport.

⁹ ATL détient 51% de l'actionariat de RwandAir tandis que Qatar Airways en détient 49%.

En 2016, le gouvernement du Rwanda a conclu un partenariat public-privé (PPP) avec la société *Mota Engil Africa*, filiale du groupe portugais, et ATL créant une société de projet (*special purpose vehicle*) appelé *New Bugesera International Airport* (NBIA) dont ATL détenait 25 % et *Mota-Engil* 75 %. Ce véhicule a été créé pour développer, financer, construire, détenir et opérer le nouvel aéroport de Bugesera pendant 25 ans. A l'origine, la phase I devait s'achever en 2020 pour que l'aéroport soit opérationnel lors du *Commonwealth Heads of Government Meeting 2020* (finalement tenu en 2022 pour cause de Covid-19).

Néanmoins, en décembre 2019, **le gouvernement du Rwanda a annoncé la prise de participation de la compagnie aérienne Qatar Airways à 60 % dans le capital de NBIA** tandis qu'ATL augmenterait sa participation à 40 %. Outre cette participation, *Qatar Airways* avait également annoncé sa prise de participation à 49 % dans le capital de la compagnie nationale *RwandAir*. La principale raison derrière l'arrivée du Qatar sur l'aéroport de Bugesera est de positionner *RwandAir* comme la compagnie aérienne de référence du continent en opérant depuis un aéroport particulièrement bien situé (situé à environ 600km du point central du continent). Ainsi, le partenariat *Qatar Airways – RwandAir* s'étend à la fourniture d'avions (une cinquantaine d'avions à terme) qui devrait permettre à *RwandAir* de monter en puissance avant l'ouverture du nouvel aéroport. A ce jour, seuls les travaux de construction de la piste par *Mota Engil Africa*, ont démarré. L'appel d'offre lancé à l'été 2021 pour la sélection d'un constructeur pour la partie terminal et systèmes n'a pas encore abouti. L'ouverture de l'aéroport est désormais prévue pour 2026 voire 2027/28. Le coût du projet est estimé à 1,3 Md EUR dont 600 MEUR pour la partie terminaux.

Le fret est encore peu développé mais l'ambition portée par le nouvel aéroport pourrait rebattre les cartes

Malgré son enclavement et donc sa dépendance au fret aérien, les capacités du Rwanda restent limitées. Dans le cadre du nouvel aéroport de Bugesera/Kigali, le Rwanda pourrait néanmoins devenir un hub logistique important dans la région et sur le continent. En effet, le potentiel autour de l'ouverture de zones de libre-échange sur le continent africain devrait permettre à Kigali de se positionner.

La société *RwandAir* a par ailleurs fait l'acquisition d'un Boeing 737-800 freighter, son premier dédié au cargo afin de nourrir les ambitions du pays dans ce domaine. Une acquisition révélatrice de la stratégie de la compagnie aérienne pour le fret, quasi inexistant en 2017. Ainsi cette stratégie a été amorcée en 2018 avec le transport de 2 300 t de marchandises, contre 84 t en 2017. Cette progression du fret s'est confirmée y compris pendant le Covid-19 où *RwandAir* a transporté 3 253 t en 2020 et 3 889 t en 2021, principalement vers Dubaï, la Belgique et le Royaume-Uni.

Le nouvel aéroport de Bugesera constitue une véritable opportunité pour les entreprises françaises

La coopération en matière d'aviation entre la France et le Rwanda est particulièrement active ces derniers mois. En effet, le Trésor français a lancé en juin 2022 un *FASEP* avec la *Rwanda Airport Company* et la *Rwanda Civil Aviation Authority* sur la gestion du trafic de drones dans la zone de l'actuel aéroport de Kigali avec l'entreprise française *Innov'ATM*. Un accord bilatéral sur les services aériens devrait par ailleurs être prochainement signé entre la France et le Rwanda et facilitera le lancement d'une ligne directe Paris-Kigali par la compagnie *RwandAir*

S'agissant des entreprises déjà présentes au Rwanda, le groupe français *Titan Aviation* a fourni en 2019 deux aviateurs au groupe *SP* chargé du ravitaillement des avions *RwandAir*. Outre ces ventes, les sociétés *Bolloré* et *AGS* sont particulièrement actives au Rwanda.

La construction du nouvel aéroport de Bugesera constitue une opportunité pour nos entreprises aussi bien dans le secteur de la construction, des équipements pour la gestion du trafic aérien, n, de la sécurité, ou de l'opération de l'aéroport. Enfin, la construction de ce nouvel aéroport devrait permettre de générer des projets annexes notamment dans la construction de routes d'accès (*expressway*) ainsi que dans le tourisme, l'hôtellerie et dans la logistique (400 000 containers attendus en approvisionnement sur la durée de construction du projet).

Communauté d'Afrique de l'Est – Tanzanie

Par le SE de Dar es Salam



Un secteur aéroportuaire dynamique tiré par l'industrie du tourisme

Avec un portefeuille d'aéroports qui se modernise progressivement et la revitalisation de la compagnie aérienne publique Air Tanzania Company Limited (ATCL), l'aviation civile en Tanzanie a connu une croissance sans précédent au cours des cinq dernières années. Dans le cadre de la Tanzania Development Vision 2025, le secteur de l'aviation a été identifié comme un pilier du développement en Tanzanie, en grande partie grâce à son rôle essentiel dans l'essor du tourisme. Les investissements massifs dans les infrastructures aéroportuaires, associés au renouveau d'ATCL, ont entraîné des changements importants dans le secteur. L'offre française dans le secteur aéroportuaire est particulièrement diversifiée, allant de la participation aux études de design, travaux de réhabilitation, à la fourniture des services aéroportuaires.

Le secteur aéroportuaire a connu une forte augmentation du trafic passager au cours des années 2010

Le secteur aéroportuaire joue un rôle important dans l'économie tanzanienne ; le tourisme est également un secteur clé de l'économie du pays. Toutes les composantes du secteur (compagnies aériennes, opérateurs, services aériens et aéroportuaires) permettent la création d'emplois. Le pays compte 368 aéroports et aérodromes, qui sont classés en quatre groupes distincts, à savoir les 4 aéroports internationaux, les grands aéroports nationaux, les aérodromes stratégiquement situés et les petites pistes d'atterrissage.

L'autorité aéroportuaire de Tanzanie (Tanzania Airport Authority, TAA), sous la tutelle du ministère des Travaux publics et des Transports, **est chargée de la surveillance de 58 aéroports situés sur l'ensemble du territoire national.** Il s'agit notamment des quatre aéroports internationaux : *Julius Nyerere International Airport* (JNIA) à Dar es Salam, *Kilimanjaro International Airport* (KIA) à Arusha, *Abeid Amani Karume International Airport* à Zanzibar et *Mwanza International Airport* (MWZ). Parmi les aéroports et aérodromes restants, 23 sont gérés par la *Tanzania National Parks Authority* (TANAPA), 71 par le ministère des Ressources naturelles et du Tourisme (MNRT), un par la *Kilimanjaro Airports Development Company* (KADCO), deux par la *Zanzibar Airports Authority* (ZAA) et 213 sont des propriétés privées (sociétés minières, fermes et établissements de santé). La *Tanzania Civil Aviation Authority* (TCAA), également sous la tutelle du ministère des Travaux publics et des Transports, est en charge d'assurer la sécurité, la sûreté et la supervision économique de l'aviation civile. La TCAA est membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le trafic passager a considérablement augmenté ces dernières années en Tanzanie. Alors que leur nombre était de 750 000 en 2010, près de 1,7 M de personnes ont transité par les aéroports de Tanzanie en 2018 et 1,5 M de personnes en 2019, essentiellement via l'aéroport international de Dar es Salam, JNIA. Le trafic reprend progressivement après la pandémie : 1,4 M en 2022 (0,9 M en 2020). Selon la Banque mondiale, la Tanzanie devrait

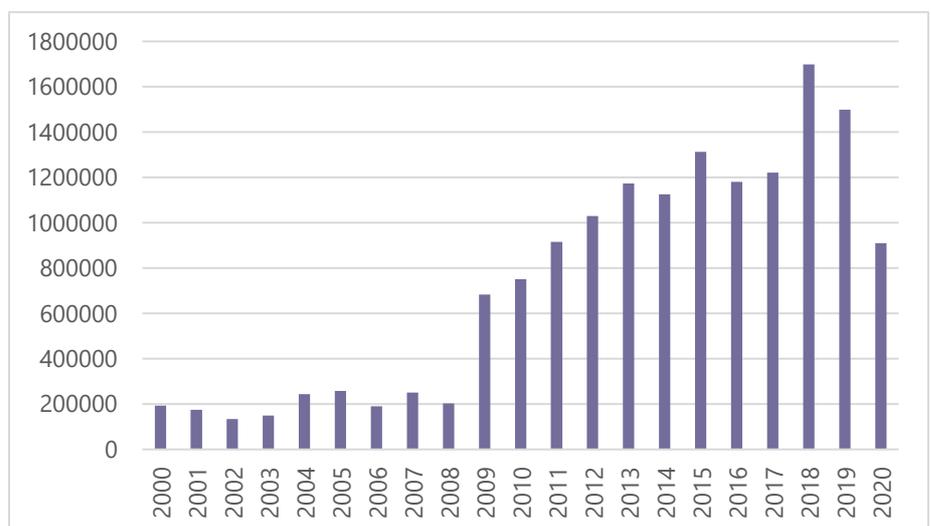


Figure 6 : Evolution du trafic passager en Tanzanie entre 2000 et 2020 (Banque Mondiale)

compter 2,1 millions de passagers aériens en 2024.

L'aéroport international de Julius Nyerere (JNIA) est la plus grande installation aéroportuaire de Tanzanie et le deuxième aéroport le plus fréquenté d'Afrique de l'Est. JNIA se situe à environ 10 kilomètres au sud-ouest de la ville de Dar es Salam et constitue la principale porte d'entrée du pays : l'aéroport assure près de 70 % du trafic passager de la Tanzanie et 80 % du trafic de fret. S'agissant du trafic de fret, JNIA aurait traité 22 000 tonnes en 2021. L'aéroport dispose de trois terminaux passagers. Le terminal 3 de l'aéroport JNIA a été inauguré le 1er août 2019. Cet aménagement a permis de renforcer la sécurité du site aéroportuaire et d'augmenter la capacité de l'aéroport, une capacité encore loin d'être atteinte.

Une volonté politique de développer les infrastructures aéroportuaires et la compagnie nationale *Air Tanzania* pour favoriser le tourisme

Le transporteur national du pays, *Air Tanzania Company Limited* (ATCL), a eu du mal à se développer car sa petite flotte limitait son potentiel de croissance. Dès le début de son mandat, en 2015, l'ancien président tanzanien John Pombe Magufuli avait annoncé un ambitieux projet pour dynamiser ATCL en prévoyant : i) l'achat de nouveaux appareils ; ii) le règlement de ses dettes ; iii) la mise à disposition d'un capital de démarrage ; iv) la rénovation et l'agrandissement des aéroports (capacités nationales et internationales). Actuellement, ATCL compte 11 avions, si les projets d'acquisition se concrétisent d'ici 2025, ATCL disposera d'un total de 16 appareils. Le plan de développement quinquennal (FYDP III 2021/22 - 2025/26) souligne la nécessité d'entreprendre divers aménagements liés au secteur aéroportuaire dont la mise à niveau des infrastructures et l'expansion des opérations du transporteur national afin d'attirer davantage d'opérations aériennes en Tanzanie et d'augmenter le nombre de touristes visitant le pays.

La valorisation des infrastructures aéroportuaires se poursuit. La rénovation de l'aéroport international du Kilimandjaro (KIA), une des destinations touristiques principales, visant à doubler la capacité à 1,2 M de passagers par an a été achevée en 2018 (valeur du projet : 40 MUSD). Desservant les arrivées internationales et avec une capacité de 1,5 M de passagers par an, le terminal 3 de l'aéroport international de Zanzibar (ZIA), est officiellement opérationnel ; le projet avait débuté en 2011 pour une valeur de 70 MUSD. À Dar es Salaam, le nouveau terminal 3 a une capacité de 6 M de passagers par an et offre une expérience utilisateur considérablement améliorée. L'ancien terminal international 2 doit être rénové : Bouygues et ADPi mènent une étude de faisabilité, financée par un FASEP, en vue de la rénovation et de l'extension de ce terminal. **Les aéroports nationaux ont également bénéficié d'un vaste programme de mise à niveau.** 11 aéroports régionaux ont bénéficié d'investissements majeurs au cours des cinq dernières années pour permettre la croissance de la desserte nationale.

La TCAA finalise également une étude de faisabilité pour la construction d'un nouveau centre de formation de l'aviation civile. Le centre actuel forme des étudiants de 12 pays africains. En raison de l'augmentation de la demande de formation, la TCAA cherche à s'agrandir. Les nouvelles formations concerneraient la gestion de l'information aéronautique, la surveillance de la navigation des communications, la gestion du trafic aérien, les opérations aéroportuaires et la sécurité aérienne. Le centre ne se concentrera plus seulement sur la formation des pilotes ou la maintenance des aéronefs.

Ce processus de rénovation et de valorisation du secteur aéroportuaire crée des opportunités pour les entreprises françaises

La France peut se prévaloir d'une relation ancienne dans le secteur aéroportuaire en Tanzanie. En particulier, le Terminal 2 de l'aéroport international Julius Nyerere a été construit par le groupe Bouygues dans les années 1980 et l'aéroport est équipé de divers équipements français. **La croissance de la flotte d'avions et la construction de nouveaux aéroports créent de nouvelles opportunités pour les entreprises françaises.** L'offre française dans le secteur aéroportuaire en Tanzanie est particulièrement diversifiée, allant de la participation aux design et travaux de réhabilitation, à la fourniture d'équipements et pièces détachées, services aéroportuaires, ou la formation de pilotes et mécaniciens. En particulier,

certaines entreprises se sont positionnées sur les projets de réhabilitation du Terminal 2 de JNIA (Bouygues ADPi) et l'assistance à la gestion de l'aéroport de Zanzibar (Egis).

Des opportunités existent également concernant la fourniture de matériels pour la gestion du trafic aérien (systèmes de contrôle, radars, simulateurs, etc.) : Thalès a par exemple vendu quatre radars civils à la Tanzanie en 2017. D'autres entreprises sont particulièrement actives dans le domaine des services aéroportuaires. Depuis 2021, Lagardère est présent dans les aéroports de Dar es Salam et de Kilimandjaro avec deux boutiques duty free « Aelia » à JNIA et une tout récemment ouverte à KIA.

Indicateurs régionaux : Communauté d'Afrique de l'Est

Indicateurs Pays	Burundi	Kenya	Ouganda	Rwanda	Sud Soudan	Tanzanie
<i>Population (M hab.) BM 2021</i>	12,6	53,0	45,9	13,5	10,7	63,6
<i>Croissance démographique (%) BM 2015-2021</i>	2,6	2,1	3,3	2,4	-0,6	3,2
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	166	56	116	38	185	141
<i>Rang Indice de corruption - Transparency international 2021</i>	169	128	144	52	180	87
Macroéconomie						
<i>PIB (Mds USD) FMI 2022</i>	3,7	114,9	48,4	12,1	4,8	76,6
<i>PIB par habitant (USD) FMI 2022</i>	292,6	2255,5	1105,6	912,7	327,9	1245,0
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI 2022</i>	3,3	5,3	4,4	6,0	6,5	4,5
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2022</i>	17,3	7,4	6,4	9,5	17,6	4,0
Finances Publiques						
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI 2022</i>	-7,3	-7,0	-5,5	-6,4	3,0	-3,1
<i>Dette publique (%PIB) FMI 2022</i>	66,4	69,4	52,2	68,1	52,3	39,5
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI 2021</i>	18,9	30,8	30,1	48,4	-	28,8
Echanges						
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED 2021</i>	-26,1	-11,6	-10,7	-12,3	-12,0	-5,2
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	9,6	174,5	59,7	32,2	3,6	71,3
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	1,5	142,7	24,8	6,2	0,2	35,8
<i>Balance courante (%PIB) FMI 2022</i>	-14,9	-5,9	-8,0	-12,6	8,6	-4,4
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) BM 2020</i>	1,6	3,1	2,8	2,7	1,3	0,5
<i>Réserves de change (mois d'import) BM 2021*</i>	0,9	4,8	4,1	5,6	0,5	5,4
Développement						
<i>IDH BM 2020</i>	0,43	0,60	0,54	0,54	0,43	0,53
<i>Espérance de vie à la naissance ONU 2015-2020</i>	61,0	66,2	62,8	68,4	57,4	64,8
<i>Taux de pauvreté (< 1,90 USD/jours, %) BM 2018*</i>	72,8	37,1	41,0	56,6	76,5	49,4
<i>Emissions de CO² par habitant (tonnes) BM 2019</i>	0,1	0,4	0,1	0,1	0,2	0,2
Notation Dette Souveraine						
<i>S&P</i>	-	B	B+	B+(-)	-	-
<i>Moody's</i>	-	B2(-)	B1(-)	B2(-)	-	B2(+)
<i>Fitch</i>	-	B+(-)	B+	B+(-)	-	-
Politique Monétaire						
<i>Taux directeur*</i>	5,93	8,75	10,00	6,50	-	5,00

*Dernière donnée disponible

❖ Corne de l'Afrique – Djibouti

Par le SE d'Addis-Abeba



Un secteur aéroportuaire limité qui devrait faire l'objet d'expansion pour positionner le pays en hub logistique régional

Pays de faible superficie, Djibouti dépend entièrement de l'aéroport d'Ambouli pour sa connectivité aérienne internationale. Les perspectives de développement du secteur aéroportuaire sont contraintes, sur le segment passager, par un trafic dont la progression est plafonnée en raison de la faible demande nationale et de l'isolement de Djibouti par rapport à l'hinterland africain. Djibouti semble cibler le fret aérien et l'intermodalité mer-air afin de se constituer en premier hub logistique de la région.

Un trafic aérien faible et concentré sur l'unique aéroport international du pays

Le secteur aéroportuaire djiboutien se situe en retrait du reste des moyens logistiques de l'économie djiboutienne, faute d'un trafic en l'état suffisant pour justifier son expansion. Malgré quelques aérodromes dispersés dans le pays (Obock, Tadjoura, Dikhil, Chaballey, Ali-Sabieh notamment), **l'aéroport d'Ambouli, seul aéroport international du pays, situé à 10 km de la capitale, concentre la quasi-intégralité du trafic aérien de Djibouti**, qui représentait 426 854 passagers en 2019¹⁰ (en augmentation ; + 35,6 % par rapport à la performance de 2017) pour une capacité de 400 000 passagers annuels. L'aéroport opère des vols civils mais aussi militaires (75 % de l'activité de l'aéroport en 2017) et du fret aérien (entre 600 et 4300 t selon les sources en 2021). La gestion de l'aéroport est assurée par l'entreprise publique *Aéroport International de Djibouti* (AID), détenue à 100 % par le gouvernement mais qui reste visée par les programmes de privatisation lancés à la fin des années 1990. Les services d'assistance en escale (*ground handling*) sont assurés par *Air Djibouti* pour l'embarquement/débarquement des passagers ainsi que le fret et par *Rubis* et *Enoc* pour l'avitaillement en carburant. Notons que l'activité d'*Air Djibouti*, disposant d'un unique appareil en propre, représente 19,6 % du trafic total de l'aéroport, ce qui est inférieur à la part d'*Ethiopian Airlines* sur l'aéroport (29,6 %) mais supérieur à celle d'*Air France* (1 seul vol hebdomadaire).

La faiblesse de la demande nationale cumulée à un positionnement désavantageux (excentré de l'hinterland africain et frontalier au hub continental d'Addis-Abeba absorbant une grande partie des flux de la région) **semble contraindre l'expansion des infrastructures aéroportuaires, sur le segment passager surtout**, malgré l'ambition du gouvernement d'attirer 1 M de touristes d'ici à 2035.

Des ambitions de hub logistique régional affichées, devant néanmoins co-exister avec l'offre éthiopienne

Djibouti a entrepris des travaux de réhabilitation de l'aéroport d'Ambouli, aussi bien sur la zone des départs (finalisée) que celle des arrivées. Ces travaux, réalisés par l'entreprise marocaine *FEPCO*, ne devraient pas augmenter significativement la capacité de l'aéroport mais seulement le moderniser (aménagement de l'extérieur, zone de *duty free*, salles d'embarquements, zone de transit notamment).

Malgré un dynamisme limité, le secteur aéroportuaire est intégré au plan national « Vision 2035 » qui prévoit la construction de deux nouveaux aéroports : un dans la région d'Obock et un nouvel aéroport international qui se situerait à Bicidley, dans l'hinterland, dans une zone proche de la frontière somalilandaise et du futur complexe portuaire de Damerjog.

¹⁰ Institut National de la Statistique de Djibouti, 2021

Le gouvernement djiboutien porte le projet de nouvel aéroport international depuis au moins 2013, année où une première étude avait été commandée auprès de *Lufthansa*. Des intérêts chinois¹¹ et turcs ont par la suite porté le projet, avant la réalisation d'une étude FASEP (toujours en cours) par *ADPi* et *Egis* pour la modernisation des capacités aéroportuaires du pays. **L'aéroport aurait une forte orientation « fret », au regard de l'ambition du pays de traiter 600 000 t de trafic cargo dès 2025¹²**, soit une multiplication par 1000 (ou 140 selon les sources) du trafic actuel. L'activité export de l'aéroport pourrait s'appuyer sur la compagnie éthiopienne *Ethiopian Airlines* notamment, dans le prolongement du partenariat signé en 2022 entre *Air Djibouti*, la *Djibouti International Free Trade Zone* (DIFTZ), le groupe *Ethiopian Airlines* et la Société de Gestion du Terminal à Conteneurs de Doraleh pour le développement du transport multimodal maritime et aérien dans la région¹³. Le développement de l'intermodalité mer-air à Djibouti pourrait avoir vocation à récupérer le trafic mer-air opéré actuellement à Dubaï¹⁴ pour l'Afrique (850 000 t de marchandises destinées à l'Afrique transiteraient chaque année par Dubaï). Djibouti donnerait ainsi une dimension plus continentale à ses infrastructures portuaires, accaparées en grande majorité (80 %) par l'Éthiopie.

Notons que ce nouvel aéroport axé « fret » devra co-exister avec le projet de méga-hub aéroportuaire à Bishoftu (Éthiopie) porté par *Ethiopian Airlines*.

La question de la rentabilité de ce projet et de son financement, et des projets d'infrastructures aéroportuaires, demeure au regard de la très faible marge de manœuvre financière des autorités djiboutiennes sur fonds propres, obligeant l'Etat à réfléchir avec ses créanciers externes s'agissant de son développement aéroportuaire.

¹¹ Ce chantier avait initialement été attribué, selon les annonces presse, au groupe chinois *China Civil Engineering Construction Corporation* (CCECC). La pose de la première pierre avait été effectuée par le président de la République le 19 janvier 2015.

¹² Jeune Afrique, « Bolloré, MSC... « En Afrique, les grands armateurs sont devenus les maîtres du jeu », 2022

¹³ Essentiellement en provenance des ports chinois, les marchandises arrivées au port de Doraleh sont acheminées vers l'aéroport de Djibouti (par les services de manutention au sol d'*Air Djibouti*) puis transporté par fret aérien via les vols cargo d'*Ethiopian Airlines* principalement.

¹⁴ France Info ; « Du bateau à l'avion : Djibouti et l'Éthiopie s'allient pour devenir la plaque tournante du fret en Afrique » ; 2021.

❖ Corne de l'Afrique – Éthiopie

Par le SE d'Addis-Abeba



Un hub aéroportuaire au rayonnement continental autour duquel les ambitions de développement du pays se cristallisent

Pays enclavé à la géographie difficile, l'Éthiopie trouve, dans le secteur aéroportuaire, le moyen de fédérer son territoire autour du pôle d'Addis-Abeba tout en lui permettant de se positionner stratégiquement sur les corridors intra-africains et les flux Europe-Asie. La croissance du secteur, devenue essentielle au positionnement extérieur du pays, se fait au rythme de l'expansion de la compagnie nationale Ethiopian Airlines, dont les intérêts sont, alignés avec l'activité aéroportuaire nationale, depuis le transfert de la gestion des aéroports du pays à cette dernière en 2017. Des investissements estimés à 5,5 Mds USD sur 30 ans seraient nécessaires pour propulser l'Éthiopie au rang de principale plateforme de transport aérien d'Afrique, ce qui génère des interrogations sur le financement de tels projets malgré la surface financière d'Ethiopian Airlines.

Un secteur aéroportuaire centré autour du hub d'Addis-Abeba et qui permet de positionner le pays sur les axes panafricains et long-courrier malgré le caractère enclavé de son territoire

Le secteur aéroportuaire constitue une activité économique de premier plan pour l'Éthiopie, tant pour son rôle essentiel dans la connectivité du territoire, enclavé et à la géographie difficile, que pour son rôle moteur dans le rayonnement continental de l'Éthiopie. L'ensemble de ses composantes (compagnies aériennes, opérateurs, services aériens et aéroportuaires) permettent l'emploi direct de 19 000 personnes (2017) et près de 179 000 personnes indirectement¹⁵. Également, le chiffre d'affaires d'*Ethiopian Airlines Group* (EAG), entreprise nationale regroupant l'ensemble des services de l'aviation, représente à lui seul 4,5 % du PIB de l'Éthiopie (2022). **Le secteur aéroportuaire est un axe crucial du plan de développement national qui vise notamment à promouvoir les activités exportatrices génératrices de devises** comme le tourisme ou encore l'agro-business. L'Éthiopie dispose, en effet, d'une forte activité à l'export de produits agricoles périssables pour lesquels seul le transport aérien est capable d'atteindre les performances nécessaires pour ce type de denrées, floriculture en tête.

EAG a, depuis 2017¹⁶, sous sa tutelle directe 23 aéroports dont 4 internationaux (Addis-Abeba, Bahir Dar, Mekele et Dire Dawa) et a pour mission la gestion des aéroports et de toutes les infrastructures et équipements nécessaires, en conformité avec les normes internationales, et ce selon les instructions et sous la supervision de l'Autorité de l'Aviation Civile Ethiopienne (ECAA). **Le trafic passager a augmenté à**

un rythme singulièrement élevé ces dernières années en Éthiopie (Figure 7) : alors qu'il s'élevait 3,3 M en 2010 (contre 4 M au Kenya), il atteint 12,6 M en 2019 (contre 6,4 M au Kenya), essentiellement via l'aéroport international de Bole. Notons que ce volume de trafic représentait 19 % du trafic passagers de l'Afrique Subsaharienne en 2019.

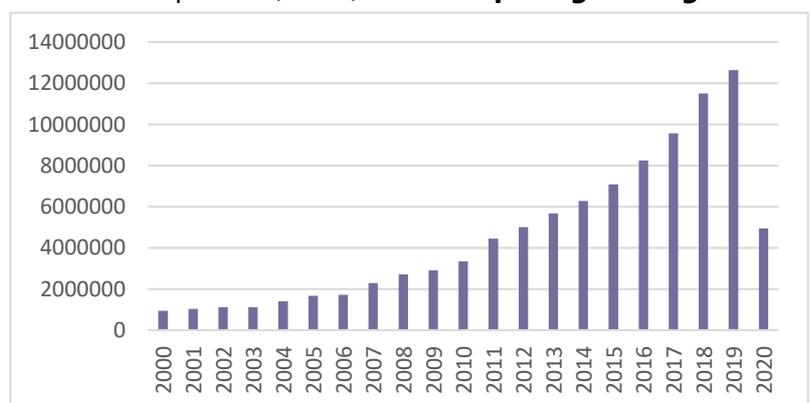


Figure 7 : Evolution du trafic passager en Éthiopie entre 2000 et 2020 (Banque Mondiale)

L'aéroport international de Bole à Addis-Abeba (ADD) est la plus grande infrastructure aéronautique d'Éthiopie

¹⁵ IATA (2017-2018) *The importance of air transport to Ethiopia*.

¹⁶ La gestion des aéroports du pays relevait jusqu'en 2003 de l'ECAA, également autorité régulatrice du secteur aérien. En juillet 2003, avec la création d'*Ethiopian Airports Enterprise* (EAE), ECAA a cédé son mandat de gestion des aéroports. En 2017, EAE a intégré EAG, la compagnie aérienne obtenant ainsi la gestion de tous les aéroports du pays.

et l'aéroport le plus fréquenté de la région AEOL voire même d'Afrique¹⁷. La plateforme aéroportuaire d'Addis-Abeba a pris de l'importance dans les années 2000 avec l'internationalisation de la compagnie *Ethiopian Airlines*, qui est aujourd'hui en position dominante sur les segments passagers et fret du hub. L'aéroport dessert, via *Ethiopian Airlines*, 128 destinations pour les vols commerciaux et 66 pour l'activité fret. ADD dispose d'un positionnement avantageux, peu excentré pour les vols Afrique – Europe et à mi-chemin de l'Europe et de l'Asie lui permettant d'être **la plateforme de correspondance africaine privilégiée pour les trafics panafricains mais aussi long-courrier**. A titre d'exemple, les liaisons entre la France et Addis-Abeba sont empruntées en grande majorité (75 % avant la pandémie de Covid-19) par des voyageurs – diasporas et touristes – en correspondance dans la capitale éthiopienne pour rejoindre d'autres pays africains. Ceci explique en partie la faible part du trafic domestique par rapport à celui international (seulement 17 % du trafic total en 2017). ADD dispose de deux terminaux passagers, d'une capacité théorique totale de près de 22 M de passagers annuels, et de deux terminaux de fret (capacité totale 1 Mt/an). **S'agissant du trafic de fret, ADD aurait traité sur l'année fiscale 2021-2022, 767 848 t selon *Ethiopian Airlines* faisant de l'aéroport le principal hub de fret aérien du continent**¹⁸.

Une volonté de faire de l'Éthiopie la première plateforme de transport et de logistique d'Afrique

Afin d'adapter les infrastructures aéroportuaires existantes à l'augmentation du trafic passager et fret (particulièrement priorisé depuis la pandémie de Covid-19), plusieurs chantiers ont été entrepris notamment au niveau du hub d'Addis-Abeba. Grâce à des travaux de rénovation et d'extension réalisés par la société chinoise *China Communications Construction Company* et supervisés par ADPi (coût total de 345 MUSD financé via deux prêts de l'*Exim Bank of China*), la capacité du terminal international a été portée dès 2020 à 22 M de passagers contre 7 M auparavant. S'agissant du segment fret, l'AFD a co-financé en 2013 (AFD : 70 MEUR, KFW : 32,6 MEUR et EAG : 12,4 MEUR), la construction du deuxième terminal cargo d'ADD permettant à EAG d'accroître sa capacité de stockage de la marchandise en fret (périssable et sèche) de 150 000 t/an à 600 000 t/an. Ce nouveau terminal, entièrement automatisé, est opérationnel depuis 2017. Plusieurs autres investissements visant à équiper l'aéroport ADD ont été entrepris : (i) un système de vol ADS/B (*automatic dependence surveillance/broadcast*) pour le contrôle du trafic aérien ; (ii) un système de traitement des messages (MHS) ; (iii) un système de communication, de navigation et de surveillance (CNS) ou encore (iv) l'expansion de la tour de contrôle de l'aéroport ont permis de réduire le temps d'attente au décollage et à l'atterrissage pour les avions et ainsi fluidifier le trafic.

La nouvelle stratégie pour le secteur des transports *Ethiopian Transport Master Plan 2022-2052* dévoilée fin 2022 prévoit un plan d'investissement de plus de 5 Mds USD sur 30 ans dans le secteur aéroportuaire. Ce plan comprend notamment : (i) le développement de 3 nouveaux aéroports à Weldiya (sur l'axe Addis-Abeba/Mekele), Moyale (extrême sud du pays, à la frontière avec le Kenya) et Degeh Bur (sud-est) ; (ii) la construction d'entrepôts frigorifiques pour le fret aérien en région (notamment Dire Dawa et Hawassa). **Le principal projet à l'horizon 2050 reste la construction d'un méga-hub aéroportuaire à une cinquantaine de kilomètres au sud**

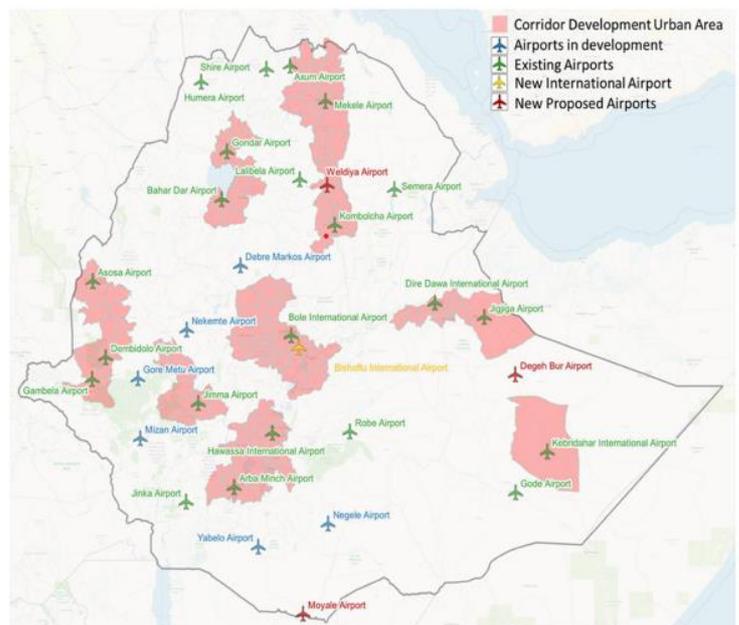


Figure 8 : Répartition des aéroports existants, en développement et en projet

¹⁷ Selon l'African Airlines Association dit AFRAA, données 2020

¹⁸ AFRAA, 2020

d'Addis-Abeba en région Oromia, à proximité de plusieurs parcs industriels (Dukem, Bole-Lemi et Adama). Le projet porté par *Ethiopian Airlines* qui souhaite le substituer à l'aéroport existant de Bole pour le volet international de son activité, serait réalisé en deux phases et pourrait accueillir jusqu'à 100 M de passagers par an selon l'étude de faisabilité livrée par ADPi. Le calendrier ainsi que les détails du financement n'ont pas encore été définis, toutefois le coût d'un tel projet atteindrait 5 Mds USD.

La fusion entre EAG et l'autorité en charge de la gestion des aéroports en 2017 devait permettre à l'activité aéroportuaire de bénéficier de la surface financière de la compagnie aérienne pour se mettre à niveau alors même que le gouvernement éthiopien disposait de faibles capacités d'endettement. L'ampleur du plan d'investissement prévu pour la période 2022-2050 semble obliger le gouvernement éthiopien à étudier d'autres solutions de financement comme la mise en concession partielle ou d'autres formes de partenariats publics-privés. Ce type de solutions est officiellement envisagé pour les trois projets d'aéroports *greenfield* et pourrait l'être également pour le nouveau méga-hub aéroportuaire, considérant les premières estimations du coût de l'infrastructure.

De tels aménagements sont source d'opportunités pour les entreprises françaises

Le secteur aéroportuaire pourrait s'avérer porteur pour l'offre française au regard des opportunités diverses esquissées dans les stratégies long-terme du pays. Certaines entreprises françaises ont déjà pénétré le marché éthiopien et sont identifiées par EAG ; c'est le cas d'ADPi qui a supervisé l'extension du terminal passager de l'aéroport de Bole et a fourni un master plan à l'entreprise publique pour son projet de méga hub aéroportuaire. Un appel à manifestation d'intérêt pour les entreprises intéressées par ce projet *greenfield* est attendu depuis la livraison du master plan.

Des opportunités peuvent aussi exister pour des **fournitures de matériels pour la gestion du trafic aérien** (systèmes de contrôle, radars, simulateurs, etc) avec des entreprises françaises comme Thalès. **S'agissant des services aéroportuaires**, *Lagardère Travel Retail* (LTR) cherche depuis 2019 à se positionner sur le marché des boutiques hors taxes de l'aéroport ADD mais aussi le réseau *duty free* urbain d'Addis-Abeba. Ceci pourrait se réaliser via un partenariat avec ETTE, *retailer duty free* d'ADD appartenant à l'Etat Ethiope.

❖ Corne de l'Afrique – Somalie

Par le SER de Nairobi



Un secteur aéroportuaire en reconstruction, source d'opportunités pour les acteurs des pays émergents

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 signaux faibles de relance du secteur aérien, soumis aujourd'hui à de fortes contraintes.

Le secteur aérien somalien, ainsi que sa gestion, affectés par la guerre civile, demeurent morcelés

La gestion de l'espace aérien est une source de conflits depuis près de 30 ans. En 1993, l'espace aérien somalien a été placé sous mandat des Nations Unies et était géré depuis le centre de contrôle régional de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Nairobi au Kenya. Bien qu'une autorité de l'aviation civile ait été créée en 2012, ce n'est qu'en juin 2018 que la fourniture de ses services aériens a été redéplacée à Mogadiscio. 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'OACI et l'Association internationale du transport aérien (IATA).

La Somalie possède deux aéroports internationaux (Aden Adde à Mogadiscio, Egal International Airport à Hargeisa), ainsi que huit autres aéroports (Barawe, Berbera, Bosaso, Galcaio, Beletwene, Burao, Kisimayu, Garowe). L'aéroport international de Mogadiscio est desservi, pour le trafic passager, par plusieurs compagnies internationales (*Ethiopian Airlines, Uganda Airlines, Turkish Airlines, Dena Airways, FlyDubai*) et des compagnies aériennes privées à capitaux somaliens basées dans la région, dont *Jubba Airways* (Kenya), *Freedom Airlines* (Kenya) et *Daallo Airlines* (Djibouti). En raison de l'insécurité frappant les transports terrestres 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.

Les infrastructures aéroportuaires sont en redéveloppement ce qui attire des acteurs issus de pays émergents

Les infrastructures aéroportuaires sont en redéveloppement, ce qui attire des acteurs issus de pays 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'État du Puntland pour la construction de l'aéroport de Bosaso (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. Les Emirats Arabes Unis ont investi 55 MUSD dans la rénovation de l'aéroport de Berbera – dont les travaux ont été réalisés par l'entreprise dubaïote *Transport Infrastructure Services Limited* – et qui a ouvert au public en novembre 2021.

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 (construction mise en œuvre par des entreprises locales).

Corne de l'Afrique – Soudan

Par le SE de Khartoum



Un pays incontournable par sa couverture aérienne, mais avec un rôle secondaire en termes d'infrastructures aéroportuaires

Doté du troisième espace aérien du continent en taille, le Soudan n'a pas réussi sa mue aéroportuaire. Tant son trafic passager que de marchandises est en baisse régulière – accentuée par la crise du Covid, qui avait vu ses aéroports fermés de la mi-mars à la fin juillet 2020. Un trafic en reflux, une longue période d'isolement sous le régime de Béchir, des sanctions américaines, une dégradation de la situation économique post Covid n'ont pas permis de financer les infrastructures portuaires, notamment la création d'un nouvel aéroport à Khartoum et la réhabilitation des aéroports régionaux, dans un pays où les problèmes de transport sont chroniques. Il s'agit cependant d'un secteur où la présence d'équipementiers et fournisseurs de service français est historique.

Le secteur aéroportuaire ne constitue pas un secteur clé de l'économie soudanaise

La faible valeur ajoutée des exportations soudanaises, à l'exception de l'or, tout comme le nombre réduit de voyageurs nationaux et l'absence de flux touristiques **expliquent l'atonie du trafic aérien**. Le nombre d'emplois directs et indirects générés par ce secteur reste minime, tout comme sa contribution au PIB.

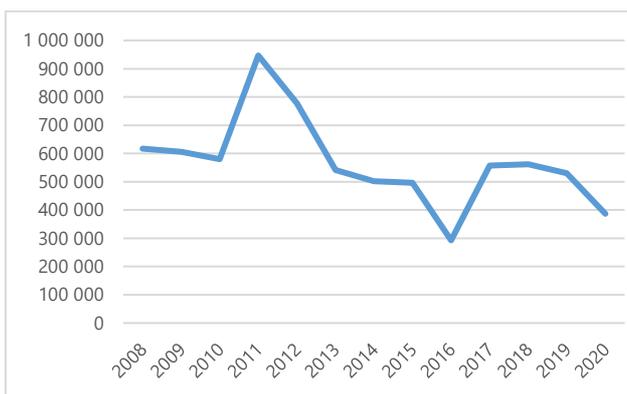


Figure 9 : Evolution du trafic passager au Soudan
Banque Mondiale

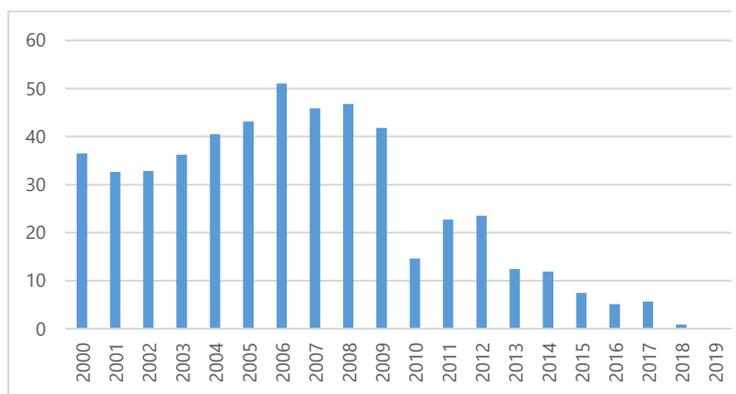


Figure 10 : Evolution du fret aérien au Soudan en million tonnes par km (Banque Mondiale)

Cependant, il s'agit d'un secteur qui reste sous le contrôle des forces armées et de sécurité, notamment du ministère de la Défense. Bien que statutairement la *Sudan Civil Aviation Authority* (SCAA), qui est en charge de la gestion du trafic aérien, dépende des ministères des Finances et de la Défense, c'est bien ce dernier qui en assure le contrôle. De même, la *Sudan Airports Holding Company* (SAHC), qui détient et gère les 13 aéroports du Soudan¹⁹ et qui en principe dépend du Ministère des Finances, est néanmoins placé sous la tutelle effective du ministère de la Défense.

L'aéroport international de Khartoum est la principale installation aéronautique du Soudan. Il accueille une dizaine de compagnies aériennes internationales, essentiellement des pays du Golfe (Qatar, EAU, Arabie Saoudite), des pays limitrophes (Egypte et Ethiopie, qui disposent des liaisons les plus nombreuses, respectivement trois et deux liaisons quotidiennes) et de la Turquie. Pas plus d'une vingtaine de vols sont programmés par jour, incluant quelques vols cargos, les vols nationaux et internationaux des deux opérateurs privés (Badr et Tarco) et les vols humanitaires des Nations Unies. Cet aéroport ne joue

¹⁹ Khartoum, Port Soudan, Elfachir -Nord Darfour-, Nyala -Sud Darfour-, El Obyed -Nord Kordofan-, Ag Geneina -Darfour Centre-, Ad Duayn -Est Darfour-, Kadugli -Sud Kordofan-, Ed Damazin -Nil bleu-, Gedaref, Kassala, Rabak - Nil blanc- et Dongola -Nord. Seuls les 4 premiers aéroports peuvent accueillir des vols internationaux, même si dans la réalité les deux premiers, Khartoum et Port Soudan, en accueillent réellement.

aucun rôle de transit. L'aéroport dispose de deux terminaux de passagers. Le trafic marchandises porte essentiellement sur l'exportation d'or et dans une moindre mesure de viande et pour l'importation d'équipements à forte valeur ajoutée et besoins humanitaires. Plusieurs entrepôts, service de restauration, hangars pour assurer des services au sol et installations de manutention du fret aérien sont intégrés aux installations aéroportuaires. Il n'existe pas encore de chambres froides, mais un projet pour exporter de la viande congelée est en discussion sous forme de PPP.

Des moyens limités pour faire face aux besoins en infrastructure aéroportuaire

Construit en 1947, l'aéroport international de Khartoum a été agrandi à plusieurs reprises et rénové début 2000. Installé au cœur de la capitale, ce qui limite ses possibilités d'agrandissement, il doit faire face à des défis importants en termes de capacité et de sécurité aéronautique. Cet aéroport souffre également du fait qu'il n'existe qu'une seule piste d'atterrissage/décollage dont l'entretien laisse à désirer. Idem pour les terminaux totalement défraîchis. Les autorités envisagent depuis plusieurs années de mener à bien un **programme ambitieux de réhabilitation, dont le coût est estimé entre 160 et 200 MUSD**. Cependant, le montage financier n'a pas encore pu être bouclé, malgré le fait que les autorités aient lancé un avis de sélection du consultant chargé d'une assistance au maître d'ouvrage. Ce projet comprend 4 composantes : i) regroupement de toutes les salles actuelles de l'aéroport dans un seul terminal passagers ; ii) construction d'une seconde voie de circulation et de stationnement des avions ; iii) réhabilitation de la tour de contrôle et iv) construction d'un hôtel.

Ce programme de réhabilitation est d'autant plus urgent que le grand projet de **construction d'un nouvel aéroport au sud-ouest de la ville de Khartoum**, envisagé par le régime de Béchir, n'a pas pu voir le jour. Poussé par des intérêts Turcs, il est, pour le moment, toujours dans les cartons, compte tenu du ralentissement du trafic aérien et de la situation politique peu engageante pour de nouveaux investissements étrangers.

S'agissant **des aéroports secondaires**, même si leur état se dégrade, il n'existe pas de véritable stratégie des autorités soudanaises de les réhabiliter afin d'accélérer le développement économique des régions périphériques.

Une présence française remarquable

Historiquement, les opérateurs français ont étroitement collaboré tant avec la SCAA, qu'avec la holding chargée de la gestion des aéroports. Elles sont **notamment positionnées sur la gestion et le contrôle du trafic aérien, l'information des passagers, les équipements de sécurité, ainsi que l'optimisation de l'espace aérien soudanais**.

Des délégations soudanaises tant de la SCAA que de la SAHC se rendent régulièrement en France. Des responsables de la SAHC avaient notamment visité la « 2022 Passenger Terminal EXPO & CONFERENCE » en juin dernier.

Indicateurs régionaux : Corne de l'Afrique

Indicateurs Pays	Djibouti	Erythrée	Ethiopie	Soudan	Somalie
<i>Population (M hab.) BM 2021</i>	1,1	3,6	120,3	45,7	17,1
<i>Croissance démographique (%) BM 2015-2021</i>	1,6	1,2	2,7	3,0	3,6
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	112	189	159	171	190
<i>Rang Indice de corruption - Transparency international 2021</i>	128	161	87	164	178
Macroéconomie					
<i>PIB (Mds USD) FMI 2022</i>	3,7	2,4	111,2	42,8	8,4
<i>PIB par habitant (USD) FMI 2022</i>	3665,8	647,0	1097,6	916,0	539,0
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI 2022</i>	3,6	2,6	3,8	-0,3	1,9
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2022</i>	6,6	7,4	33,6	154,9	9,0
Finances Publiques					
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI 2022</i>	-3,8	-1,3	-3,1	-2,2	0,0
<i>Dettes publiques (%PIB) FMI 2022</i>	50,1	164,7	46,4	189,5	-
<i>Dettes publiques extérieures (%PIB) FMI 2021</i>	-	54,0	31,8	-	-
Echanges					
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED 2021</i>	-21,7	-25,2	-12,1	-14,1	-10,1
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	85,8	5,0	321,7	52,8	15,6
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	1,3	0,6	82,3	77,6	15,2
<i>Balance courante (%PIB) FMI 2022</i>	-4,8	12,2	-4,3	-6,4	-15,8
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) BM 2020</i>	2,0	-	0,4	1,8	24,9
<i>Réserves de change (mois d'import) BM 2021*</i>	1,3	-	2,0	0,2	-
Développement					
<i>IDH BM 2020</i>	0,52	0,46	0,40	0,51	-
<i>Espérance de vie à la naissance ONU 2015-2020</i>	66,5	65,7	66,0	64,9	56,9
<i>Taux de pauvreté (< 1,90 USD/jours, %) BM 2018*</i>	17,0	-	30,8	12,2	68,6
<i>Emissions de CO² par habitant (tonnes) BM 2019</i>	0,4	0,3	0,2	0,5	0,0
Notation Dette Souveraine					
<i>S&P</i>	-	-	CCC(+)	-	-
<i>Moody's</i>	-	-	Caa2(-)	-	-
<i>Fitch</i>	-	-	CCC	-	-
Politique Monétaire					
<i>Taux directeur*</i>	-	-	-	-	-

*Dernière donnée disponible

Océan Indien – Comores

Par le SE de Tananarive



Un isolement certain en raison d'un manque d'investissement dans le secteur aéroportuaire

L'archipel des Comores se distingue par un certain isolement dû en grande partie au faible développement de son secteur aéroportuaire. La faiblesse de ses infrastructures, la faible fréquentation touristique de l'île et l'absence de mise aux normes de son aéroport international sont autant de facteurs explicatifs du faible nombre de liaisons aériennes directes. Conscient que le développement du secteur est incontournable dans l'atteinte de l'objectif de l'émergence économique, le gouvernement prévoit des investissements dans le secteur.

Un secteur qui peine à se développer en raison de la faiblesse de ses infrastructures

Les Comores sont dotées de trois aéroports qui sont situés sur chaque île de l'archipel. Il y a parmi eux un aéroport international situé sur l'île de Grande Comore, à une vingtaine de kilomètres de la capitale. L'aéroport international de Moroni est d'une capacité relativement limitée puisqu'il ne compte qu'une seule piste d'atterrissage. L'usure générale des infrastructures aéroportuaires pose le problème de sa remise aux normes internationales.

Les deux autres aéroports, situés sur l'île de Mohéli et sur l'île d'Anjouan, se caractérisent eux aussi par des infrastructures faiblement entretenues. Ces aéroports accueillent uniquement des vols internes, avec quelques départs quotidiens assurés par des modèles de type bimoteurs. Ces transits sont assurés par deux compagnies locales (R'Komor et Int Air Iles). En raison de divers accidents survenus ces dernières années, les modèles monomoteurs, jusque-là utilisés pour les liaisons inter-îles, ont été retirés.

A ce jour, aucun projet de développement intégrant la remise aux normes des infrastructures aéroportuaires n'a été recensé. Le problème de la mise aux normes de l'aéroport international de Moroni, de même que la question de sa capacité d'accueil et des infrastructures à disposition a fait l'objet d'une prise en compte des autorités dans le plan d'investissement public. Il existe aujourd'hui deux projets d'investissements : i) la remise aux normes internationales de l'aéroport de Moroni pour un montant de 1,5 MUSD, financé par l'Etat comorien ; ii) la construction d'un bloc technique avec une tour de contrôle, pris en charge par l'Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar, pour un montant d'environ 0,3 MUSD.

Le faible nombre de lignes directes renforce l'isolement géographique de l'archipel

L'archipel des Comores se situe relativement en marge des échanges de flux de passagers et de marchandises. Son faible niveau de connexion avec le reste du continent africain est davantage s'explique par un nombre limité de lignes aériennes directes. Il est par ailleurs difficile de quantifier le volume du trafic aérien, ainsi que ses capacités réelles dans la mesure où aucune statistique n'est rendue publique. Le nombre de touristes aux Comores reste assez peu élevé. Les principaux flux de personnes sont liés aux venues de la diaspora comorienne, à

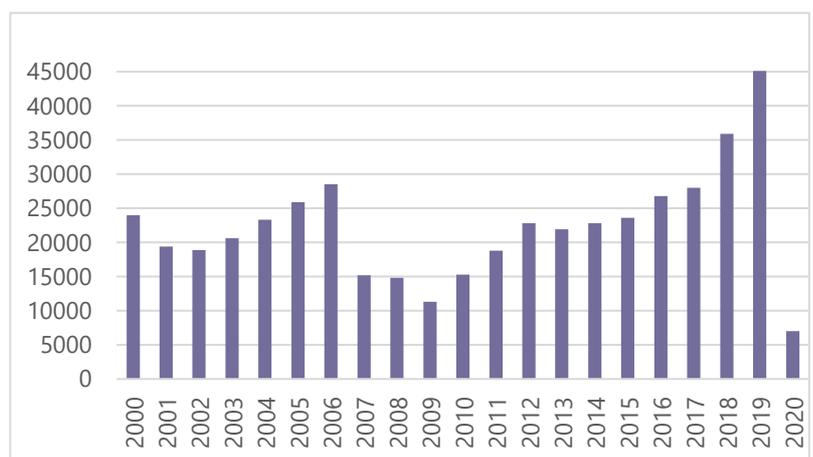


Figure 11 : Evolution des arrivées de passagers étrangers entre 2000 et 2020 (Banque Mondiale)

défaut d'enregistrer d'autres formes de tourisme au sein de l'archipel. Sur les 45 000 arrivées comptabilisées en 2019, plus de la moitié sont des membres de la diaspora (53 %) ; 19 % sont des voyageurs professionnels et 9 % concernent des voyages privés et divers. Aussi, les arrivées pour des déplacements correspondant à des loisirs ne représentent que 19 % des déplacements.

Les Comores ne comptent que six lignes aérienne directes et ayant pour destination Addis-Abeba, Nairobi, Dar-es-Salam, Mayotte, la Réunion, et le Caire. Il est à noter que seules les liaisons en partance pour la Tanzanie, l'Éthiopie et le Kenya sont quotidiennes. Plusieurs lignes directes existaient avec Madagascar mais celles-ci restent suspendues.

Les compagnies aériennes françaises n'assurent plus de liaisons directes entre Paris, Marseille et Moroni. Air Austral et Ewa Air sont les deux seules compagnies françaises qui assurent une liaison directe avec Moroni dans le cadre d'itinéraires régionaux avec Mayotte et la Réunion, à hauteur de 2 vols par semaines.

❖ Océan Indien – Madagascar Par le SE de Tananarive



Un modèle aéroportuaire porté par deux aéroports principaux gérés par un concessionnaire privé dans le cadre d'un PPP

Le secteur aéroportuaire malgache se structure autour de deux aéroports principaux (Ivato et Fascène) qui ont été attribués en concession à un consortium privé : Ravalala Airports. Le volume de passagers, qui a chuté pendant la crise sanitaire, reste globalement faible en comparaison à la taille et aux potentialités d'accueil du pays. Dix autres aéroports d'envergure régionale et ou nationale sont gérés par une société privée : l'Adema. Etant donné la taille du pays et les problématiques de connectivité routière, le paysage se structure également autour d'une multitude d'aérodromes secondaires dont certains sont gérés par des acteurs économiques privés qui opèrent dans les secteurs miniers, industriels et agro-alimentaires et qui en sont les utilisateurs principaux.

Le secteur aéroportuaire malgache se structure autour de deux aéroports principaux dont la gestion et le développement ont été confiés à un concessionnaire privé Ravalala Airports

La gestion de deux aéroports internationaux (Ivato à Tananarive et Fascène à Nosy-Be) a été attribuée en concession en 2015 au consortium privé Ravalala Airports. Le périmètre de la concession porte sur le financement, la construction, la rénovation, la maintenance et le développement des deux aéroports pour une durée de 28 ans.

Dans le cadre de la concession, le consortium composé initialement de Meridiam, ADP International, Bouygues et Colas a réalisé un investissement de 215 MEUR pour l'extension des pistes d'atterrissage, la réhabilitation des terminaux existants sur les deux aéroports et la construction d'un nouveau terminal à Ivato. Le nouveau terminal a été inauguré le 16 décembre 2021 après la signature d'un avenant modifiant certains paramètres



Figure 12 : Aéroport d'Ivato

technico-financiers du contrat. **Les capacités d'accueil annuelles sont de 1,5 M de passagers avec des possibilités d'extension pour atteindre un volume de 1,8 M de passager.** Douze compagnies opèrent actuellement sur l'aéroport d'Ivato et 5 à l'aéroport de Fascène.

Sur ces deux aéroports, les flux de passagers qui ont chuté sensiblement pendant la crise sanitaire apparaissent limités par rapport à la taille du pays

Les volumes des trafics aériens restent globalement faibles en dépit du caractère insulaire du pays, de sa superficie et de l'insuffisance des infrastructures de transport alternatives. Le secteur aérien est essentiel à Madagascar pour faire décoller le tourisme qui représente 6 % du PIB malgache. Les flux aériens sont concentrés par les deux principaux aéroports internationaux de Tananarive (Ivato) et de Nosy Be (Fascène) qui assurent à eux deux l'essentiel du trafic global de passagers du pays.

Les deux aéroports internationaux ont accueilli en 2022, 0,7 M de passagers. Un chiffre en forte hausse, par rapport à 2021 où ils avaient reçu moins de 0,2 M de passagers. Cette hausse n'a toutefois pas été suffisante pour rattraper un niveau pré-covid qui s'élevait à 1,15 M de passagers en 2019.

L'aéroport international d'Ivato (Tananarive) assure 82 % du trafic passagers et celui de Fascène (Nosy-Be) 18 %.

Au-delà des deux aéroports principaux, le secteur s'appuie sur un ensemble d'aéroports secondaires dont les modalités de gestion ont évolué

L'aviation civile de Madagascar (ACM) qui est l'instance qui régule l'ensemble du secteur a agréé une liste de 113 aérodromes : dont 57 ouverts à la circulation aérienne publique, 33 aérodromes à usage privé et 23 aérodromes à usage restreint. Le nombre important d'aérodromes s'explique par l'étendue du territoire et un maillage routier peu dense et de faible qualité. Certains aérodromes sont ainsi gérés par des acteurs économiques issus de différents secteurs (minier, industriel, agro-alimentaire, touristique).

L'Adema, société de droit privé assure la gestion de dix aéroports. Jusqu'en 2015, cette société gérait 12 aéroports, avant que la gestion des aéroports d'Ivato et de Fascène ne soit confiée à *Ravinala Airport*. Via une délégation de service publique, Adema assure actuellement la gestion de dix aéroports secondaires d'envergure nationale : Tamatave, Sainte-Marie, Diego-Suarez, Sambava, Fianarantsoa, Mananjary, Mahajanga, Fort-Dauphin, Tulear et Morondave. *Adema* assure également la tutelle de 44 aérodromes secondaires via une convention signée avec l'ACM. Le volume du trafic géré par l'*Adema* s'établit à 500 000 passagers et 2 000 tonnes de fret. S'agissant de sa stratégie de développement, l'*Adema* compte se concentrer sur 4 aéroports : Tamatave, Diego Suarez, Mahajunga et Tulear. *Adema* entend prioriser les infrastructures aéroportuaires de Tamatave, seconde ville et premier port du pays.

Océan Indien – Maurice

Par l'Ambassade de France à Port-Louis



L'efficacité du secteur aérien, enjeu du développement économique de Maurice

Dans un contexte insulaire, les aéroports de Maurice constituent l'un des principaux leviers pour le développement du tourisme mais aussi une interface d'échanges important pour les résidents mauriciens avec le reste du monde. Ainsi, ils accueillent chaque année plus de passagers que le pays ne compte d'habitants. Dans un contexte post-crise sanitaire, la préservation du secteur et son développement pour les années à venir sont érigées comme des enjeux nationaux majeurs.

Les aéroports de Maurice, points d'entrée majeurs dans le pays

Maurice compte deux aéroports internationaux : l'île autonome de Rodrigues est desservie par l'aéroport de Plaine Corail équipé d'une piste courte de 1 300 mètres ne pouvant accueillir que des avions de petite taille. Il est utilisé uniquement par les ATR 72 de la compagnie nationale Air Mauritius et d'Air Austral, respectivement depuis Maurice et depuis La Réunion. L'aéroport Sir Seewoosagur Ramgoolam (« SSR » ou aéroport de Plaisance), implanté dans le Sud-Est du pays, concentre la majorité du trafic. Il est doté d'une piste de 3 400 mètres en asphalté permettant d'accueillir la plupart des gros-porteurs modernes.

L'aéroport principal, Sir Seewoosagur Ramgoolam est le plus fréquenté des îles du Sud-Est de l'Océan indien. C'est l'outil d'une stratégie publique de hub régional portée par Air Mauritius qui en a fait sa base. Actuellement, l'aéroport est desservi par une quinzaine compagnies reliant une vingtaine de destinations. Pour les court-courriers, La Réunion et Rodrigues sont les destinations les plus desservies avec respectivement environ 55 et 35 vols hebdomadaires. Les aéroports de Paris, Johannesburg et Dubaï sont également connectés plusieurs fois par jour.

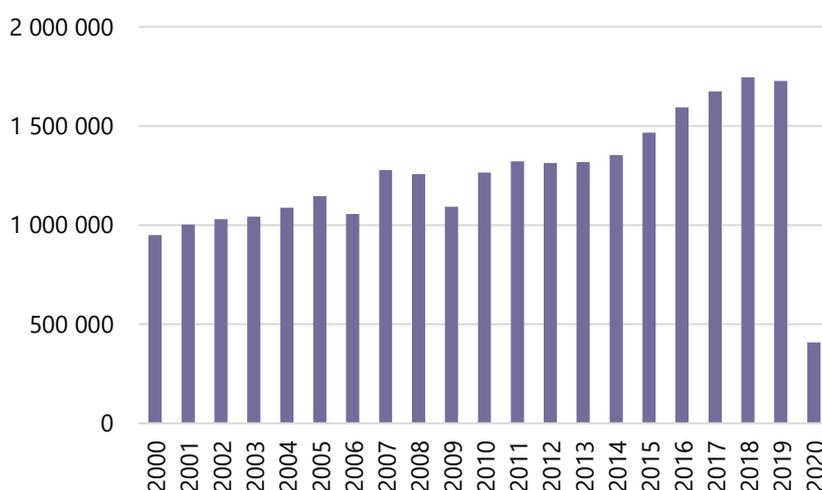


Figure 13 : Evolution du trafic passager entre 2000 et 2020 (Banque Mondiale)

Le trafic aérien de passager a progressé en moyenne de 3,5 % par an entre 2000 et 2020 avec une légère accélération sur la deuxième moitié des années 2010.

La fréquentation a ainsi atteint 1,7 million de passagers en 2019 à la veille de la crise sanitaire. Après deux années de fermeture partielles et intermittente des frontières, 1,3 M de passagers ont utilisé les services aéroportuaires mauriciens en 2022.

Plus de 80 % de ce flux est composé de visiteurs étrangers

(82 % en 2019, 83 % en 2022), témoignant de la forte intégration des enjeux aéroportuaires dans le développement de la filière touristique. Le fret est également un enjeu économique important avec près de 213 000 tonnes de marchandises importées en 2019.

Le secteur aérien comme vecteur de développement économique

Le terminal actuel de l'Aéroport SSR de Maurice a été inauguré en 2013. Son chantier a été confié à Aéroport de Paris Management (ADPM) et Aéroport de Paris Ingénierie (ADPI) pour près de 300 MEUR. Conçu pour accueillir jusqu'à 4,5 M de passagers, il reste adapté pour le flux actuellement enregistré. Dans le cadre du développement économique de l'île de Rodrigues, un agrandissement de sa piste d'atterrissage est à l'étude depuis plusieurs années. L'option privilégiée viserait l'accueil d'avions moyen-courriers de type Airbus A-320, conduisant à une augmentation de la capacité, du confort et à une diminution des temps de trajet.

La crise sanitaire a marqué un coup d'arrêt pour l'essor de la filière aérienne mauricienne. Afin de protéger les acteurs de ces secteurs, les autorités ont créé une entreprise publique ombrelle, *Airport Holdings Ltd (AHL)*. Les entreprises publiques de gestion des deux aéroports ont ainsi été intégrées dans cette superstructure. AHL détient également Air Mauritius et une dizaine d'entreprises de services aéroportuaires (duty free) ou touristiques associés (hôtels à proximité de l'aéroport...).

Le dynamisme du secteur et les perspectives favorables créent des opportunités pour certaines entreprises françaises. C'est notamment le cas pour Newrest (anciennement CATAIR) qui a racheté en janvier 2023 *EIH Flight Services* jusqu'alors filiale de l'entreprise hôtelière indienne *Oberoi*. L'entreprise française devient ainsi l'un des deux fournisseurs de restauration aérienne (*catering*) du pays avec près de 300 salariés.

Océan Indien – Seychelles

Par le SE de Tananarive



La modernisation des infrastructures aéroportuaires seychelloises au centre de la politique de relance post-pandémie

Le secteur aéroportuaire seychellois s'articule autour de deux aéroports principaux (Mahé et Praslin) qui concentrent la grande majorité du trafic international et domestique de passagers. Le volume de passagers, qui a chuté pendant la crise sanitaire, a fortement redémarré en 2021 sans pour autant atteindre le niveau d'avant crise. Dix autres aérodromes sont gérés par l'opérateur public IDC, et trois par des opérateurs privés. IN Groupe et Egis contribuent actuellement aux efforts de modernisation du secteur à travers les services d'identification numérique et l'actualisation du plan de modernisation de l'aéroport international de Mahé.

Des flux de passagers en forte hausse après la crise sanitaire, largement dominés par le trafic international

Les volumes du trafic aérien aux Seychelles, archipel composé de 115 îles, sont relativement élevés au regard de la place prépondérante du tourisme dans l'économie (près de 30% du PIB). Le pays dispose de quinze aéroports et aérodromes dont deux concentrent à eux seuls plus de 80 % du trafic global de passagers du pays : l'aéroport international de la Pointe Larue situé sur l'île de Mahé et l'aéroport de l'île de Praslin. Au-delà de ces deux aéroports, l'archipel compte treize autres aérodromes, dont trois desservis par des vols *charter* : l'île d'Arros, l'île Denis et l'île aux Oiseaux.



Figure 14 : Aéroport de Mahé

Le trafic global de passagers a profité de la relance des activités touristiques, atteignant 388 897 passagers en 2022, en nette augmentation (+ 20 %) par rapport à 2021 (322 812) selon le Bureau national des statistiques. Les Seychelles avaient choisi de rouvrir

leurs frontières aériennes dès mi-janvier 2021, permettant la reprise progressive du secteur. Celui-ci ne retrouve toutefois pas encore ses performances d'avant la crise sanitaire, avec une moyenne de 436 248 passagers entre 2010 et 2019, qui s'est suivi d'une chute en 2020 (149 489 passagers).

70,2 % du total des arrivées touristiques se concentrent en 2022 sur le trafic international entièrement dominé par l'aéroport de Mahé et 29,8 % sur le trafic domestique entre Mahé et Praslin ainsi que les trois aérodromes desservis par vols *charter*. L'aéroport de Praslin représente quant à lui 14,1 % du trafic total de passagers en 2022. Les touristes français sont les premiers visiteurs de l'archipel en 2022, et partagent la première place de ce classement avec les ressortissants belges (13,4 % du total de touristes chacun). La quasi-totalité du trafic (98,8 %) se concentre sur des liaisons effectuées par les compagnies aériennes présentes sur le territoire, contre 0,9 % de vols privés et 0,4 % de vols *charter*.

L'aviation civile exploite les deux principaux aéroports et les autres aérodromes sont répartis entre un opérateur public et plusieurs acteurs privés

L'Autorité d'aviation civile des Seychelles (SCAA), instance créée dans le cadre d'une loi de 2005, est l'entité publique qui est notamment chargée de réguler l'ensemble du secteur. Elle exploite les deux principaux aéroports (Mahé et Praslin). Dix autres aérodromes sont pour leur part gérés et entretenus par la société *Island Development Company Ltd*, contrôlée à 100 % par le gouvernement seychellois à travers

la Société seychellois d'investissement Ltd (SSI). Créée en 1980, IDC est destinée à promouvoir le développement touristique et économique des îles périphériques. Les trois aérodromes restants sont à usage exclusivement privé, et sont gérés par leurs propriétaires :

- i) L'aérodrome de l'île d'Arros, vendue en août 2012 par Lilliane Bettencourt (L'Oréal) à la Fondation philanthropique *Save Our Seas* basée à Genève, contrôlée par l'homme d'affaires saoudien Sheikh Abdul Mohsen Abdul Malik Al-Sheikh ;
- ii) L'aérodrome de l'île Denis est géré par la société *Mason's Travel*, dont les actionnaires locaux Michael et Kathleen et ont acheté l'île en 1996 à l'entrepreneur français Pierre Burkhardt ;
- iii) L'aérodrome de l'île de Frégate, dont le gestionnaire est la société *Frégate Island Resort*, appartenant à Otto Hapel (fondateur du groupe industriel allemand *GEA Group AG*)

Les entreprises françaises contribuent aux efforts importants de modernisation des infrastructures aéroportuaires

En novembre 2022, le cabinet d'ingénierie Egis a été choisi afin d'actualiser le plan de modernisation de l'aéroport international de Mahé, via sa filiale émiratie. Ce contrat s'inscrit dans le cadre d'un protocole d'accord signé en juillet 2022 entre la Compagnie des aéroports d'Abu Dhabi (ADAC) et la SCAA, visant à moderniser les infrastructures aéroportuaires de Mahé dans un contexte de relance post-pandémie. Un plan initial avait été élaboré par le singapourien *CPJ Corporation* en 2009, qui ne tenait pas compte des évolutions en cours du trafic aérien et de la capacité de stationnement d'aéronefs au niveau de l'aéroport. L'investissement nécessaire à cette modernisation est évalué entre 50 et 100 MUSD.

Les travaux de modernisations récents d'infrastructures aéroportuaires commandités par la SCAA sont quant à eux principalement assurés par des entreprises locales : la construction du nouveau terminal domestique de l'aéroport de Mahé a été assuré par *Allied Builders* et *GIBB*, tandis que la réhabilitation partielle du terminal international est actuellement effectuée par la firme locale *Hari Builders*.

Indicateurs régionaux : Océan Indien

Indicateurs Pays	Comores	Madagascar	Maurice	Seychelles
<i>Population (M hab.) BM 2021</i>	0,8	28,9	1,3	0,1
<i>Croissance démographique (%) BM 2015-2021</i>	2,0	2,5	0,1	1,2
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	160	161	13	100
<i>Rang Indice de corruption - Transparency international 2021</i>	164	147	49	23
Macroéconomie				
<i>PIB (Mds USD) FMI 2022</i>	1,2	15,1	11,5	2,0
<i>PIB par habitant (USD) FMI 2022</i>	1299,7	521,6	9111,6	20265,7
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI 2022</i>	3,0	4,2	6,1	10,9
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2022</i>	11,4	9,8	10,2	4,1
Finances Publiques				
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI 2022</i>	-6,5	-6,5	-6,0	-2,9
<i>Dette publique (%PIB) FMI 2022</i>	34,5	53,8	90,9	64,9
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI 2021</i>	32,4	30,3	17,9	27,0
Echanges				
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED 2021</i>	-22,8	-11,8	-28,5	-46,0
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	33,0	424,6	432,9	49,0
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	3,8	692,2	263,3	136,2
<i>Balance courante (%PIB) FMI 2022</i>	-10,5	-5,4	-13,0	-6,6
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) BM 2020</i>	18,6	3,7	2,6	0,8
<i>Réserves de change (mois d'import) BM 2021*</i>	9,6	5,5	9,5	4,4
Développement				
<i>IDH BM 2020</i>	0,55	0,53	0,80	0,80
<i>Espérance de vie à la naissance ONU 2015-2020</i>	64,0	66,5	74,8	73,3
<i>Taux de pauvreté (< 1,90 USD/jours, %) BM 2018*</i>	19,1	78,9	0,2	0,5
<i>Emissions de CO² par habitant (tonnes) BM 2019</i>	0,4	0,1	3,3	6,2
Notation Dette Souveraine				
<i>S&P</i>	-	B-(+)	-	-
<i>Moody's</i>	-	-	Baa3	-
<i>Fitch</i>	-	-	-	B+
Politique Monétaire				
<i>Taux directeur*</i>	2,16	13,00	4,50	2,00

*Dernière donnée disponible

Contacts

Kenya, Somalie, Burundi, Rwanda

Page pays : [Kenya](#) / [Somalie](#) / [Burundi](#) / [Rwanda](#)

Twitter : [DG Trésor Kenya](#)

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

En collaboration avec l'ambassade de France à Kigali : quentin.dussart@diplomatie.gouv.fr

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

Page pays : [Madagascar](#) / [Seychelles](#) / [Maurice](#) / [Comores](#)

Twitter : [DG Trésor Madagascar](#)

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

Ethiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#) / [Djibouti](#) / [Erythrée](#)

Contact : Julien DEFRANCE julien.defrance@dgtresor.gouv.fr

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#) / [Soudan du Sud](#)

Contact : Suzanne KOUKOU PRADA suzanne.koukouprada@dgtresor.gouv.fr

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Annie BIRO annie.biro@dgtresor.gouv.fr

Soudan

Page pays : [Soudan](#)

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

Pour toute la zone, le Conseiller aux Affaires Agricoles est Vincent ABT vincent.abt@dgtresor.gouv.fr

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international