



Le secteur aéroportuaire en Amérique Centrale (CA-4¹)



© DG Trésor

Juillet 2018

Sommaire

Principaux aéroports de la région en 2016-2017	2
Panorama régional du secteur aéroportuaire : augmentation du trafic aérien et modernisation des infrastructures	3
Infrastructures aéroportuaires et projets d'investissements, par pays	4
• Le Guatemala : un aéroport international, handicapé par son altitude pour devenir un autre hub aérien régional et qui doit conserver sa certification Cat 1 de l'OACI.....	4
• Le Salvador : pays siège du hub d'Avianca en Amérique Centrale.....	5
• Le Honduras : ambitionne de devenir le nouveau hub aérien de la région avec la construction d'un nouvel aéroport.....	6
• Le Nicaragua: des connexions aériennes limitées à l'échelle régionale.....	7
• Belize: une destination touristique bientôt mieux desservie	7
Un peu d'actualité sur les compagnies aériennes, les plus actives dans la région.....	8

L'Amérique Centrale (CA-4 + Panama et Costa Rica) connaît un boom du transport aérien. Tous les pays de la région tentent de moderniser leurs infrastructures afin de les rendre plus attractives dans la stratégie des principales compagnies aériennes. Grâce au hub « Las Américas », l'aéroport international de Tocumen au Panama est une plateforme aéroportuaire incontournable pour les voyageurs du continent. Celui de San Salvador a su s'imposer grâce au maintien du hub d'Avianca et la progression du trafic qui en découle. Les aéroports internationaux des capitales du Guatemala (la Aurora) et du Honduras (Toncontin et Palmerola) souhaitent investir également dans leur modernisation et leurs certifications internationales. La croissance de l'offre low cost permet une baisse des prix des billets d'avion et attise la compétition entre les principales compagnies aériennes de la région.

¹ Guatemala, Salvador, Honduras et Nicaragua. Les infrastructures du Panama et du Costa Rica sont toutefois mentionnées dans certains commentaires comparatifs, au vu des rôles majeurs qu'elles jouent aussi dans la région.



Le secteur aéroportuaire en Amérique centrale (CA-4) – juillet 2018 © DG Trésor

Principaux aéroports de la région en 2016-2017

Nom	Pays	Localisation	IATA	OACI	Piste	Nombre de passagers (2016)	Projets
Aéroport International La Aurora	Guatemala	Ciudad de Guatemala	GUA	MGGT	2 987 m	2 600 000	Etude faisabilité Modernisation/concession et plan Directeur (1MUSD) par Deloitte et Tetrattech Projet mise en concession
Aéroport International Mundo Maya	Guatemala	Petén	FRS	MGMM	3 000 m	140 000	Construction d'un terminal de fret
Aéroport International de El Salvador	Salvador	San Luis Talpa	SAL	MSLP	3 200 m + 800 m	~3 000 000	Développement du Hub Avianca. Mise en concession – modernisation – ouverture de lignes
Aéroports Internationaux - -Toncontín et Palmerola	Honduras	Tegucigalpa	TGU	MHTG	2 021 m	610 000	Construction d'un nouvel aéroport à Palmerola (165MUSD). Toncontin
Aéroport International Ramón Villeda Morales	Honduras	San Pedro Sula	SPS	MHLM	2 805 m	900 000	Amélioration des services de l'aéroport en 2018
Aéroport International Juan Manuel Gálvez	Honduras	Roatán	RTB	MHRO	2 240 m	250 000	Petit aéroport à vocation touristique
Aéroport International Augusto C. Sandino	Nicaragua	Managua	MGA	MNMG	2 242 m	1 500 000	Projet de recherche d'un opérateur-conseiller
Pour information, hors zone couverte							
Aéroport International de Tocumen	Panama	Panama	PTY	MPTO	3 050 m 2 680 m	15 000 000	Modernisation des terminaux : central + 1 et 2 Construction d'un nouveau grand aéroport (juxtaposé à l'actuel)
Aéroport International Juan Santamaria	Costa Rica	Alajuela	SJO	MROC	3 000 m	4 400 000	
Aéroport International Philip S. W. Goldson	Belize	Ciudad de Belize	BZE	MZBZ	2 950 m	550 000	Ouverture de lignes aériennes



Panorama régional du secteur aéroportuaire : augmentation du trafic aérien et modernisation des infrastructures



Aeropuertos Internacionales de Centroamérica



L'Amérique Centrale connaît un **boom du trafic aérien** : près de 24 Millions de passagers ont transité par les aéroports de Panama, Costa Rica, Guatemala, Salvador, Honduras et Nicaragua en 2016. La BID a estimé que les pays nécessitent investir presque 3 Mds USD pour moderniser les aéroports de la région. Les aéroports de Panama et du Costa Rica tirent la croissance de ce trafic.

L'aéroport international de Tocumen au Panama est incontestablement le géant régional. Grâce au hub « Las Américas » de Copa Airlines, il a mobilisé en 2016, 15 Millions de passagers. Une moyenne de 400 opérations quotidiennes est enregistrée dans ce terminal, à destination de 81 villes dans 35 pays. Plus de 24 compagnies aériennes commerciales opèrent dans l'aéroport panaméen, dont United, Continental et American Airlines et les européennes, Air France- KLM, Iberia, et Lufthansa; mais aussi, depuis peu, Emirates et China Airlines. Les autorités locales n'excluent pas l'arrivée, à terme, de British Airways.

L'aéroport international Juan Santamaria, principal aéroport du Costa Rica, a comptabilisé 4,4 Millions de passagers (70% des arrivées au Costa Rica se font par la voie aérienne).

Au Guatemala, l'aéroport international La Aurora a accueilli environ 2,7 millions. Il a déjà rénové sa piste et obtenu en 2017 la certification internationale de l'OACI (un programme pour remplir les 311 critères de la catégorie 1 de l'organisation internationale, est en cours).

L'aéroport international Monseñor Oscar Arnulfo Romero (MOARG) au Salvador est le hub de la compagnie Avianca en Amérique Centrale. En 2017, il a accueilli près de 3 Millions de passagers (+ 9,5% de plus qu'en 2016). En septembre 2017, la première étape de l'extension de l'aéroport MOARG a été inaugurée (les autorités auraient investi près de 80 M USD depuis 3 ans). Des projets de concession des terminaux passagers et fret sont à l'étude.



Le **Honduras** compte quatre aéroports commerciaux internationaux, la majorité du trafic passe par celui de San Pedro Sula, Ramon Villeda Morales. 52 routes, 622 vols à la semaine dont 250 internationaux. Les autorités aéroportuaires cherchent à améliorer les services.

L'aéroport Sandino de Managua au Nicaragua est celui offrant la plus faible connectivité aérienne dans la région, mais son secteur touristique a sensiblement progressé depuis ces dernières années (+ 20% / an en 2016 et 2017). Toutefois, la grave crise politique qui prévaut dans le pays depuis avril 2018 (et à l'issue encore très incertaine) va ralentir tout projet d'investissement futur de l'aéroport de Managua ainsi que l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et nouvelles dessertes.

Infrastructures aéroportuaires et projets d'investissements, par pays

Le Guatemala : un aéroport international, handicapé par son altitude pour devenir un autre hub aérien régional et qui doit conserver sa certification Cat 1 de l'OACI.

L'aéroport international La Aurora de Guatemala Ciudad : modernisation et concession prochaines

1. Le deuxième aéroport d'Amérique Centrale (hors ceux du Panama et du Costa Rica)

L'aéroport international La Aurora (code IATA : GUA / code OACI : MGGT) de Guatemala Ciudad **est le 4ème aéroport d'Amérique Centrale en termes de trafic de passagers** (après celui du Panama, du Costa Rica et du Salvador). Il est situé dans la zone 13 de la capitale, à une altitude de 1 500m, et possède une piste d'asphalte d'une longueur de 2 990m et d'une largeur de 60m, 2 terminaux (nord et sud) et 22 portes d'embarquement. La piste d'atterrissage et celle de circulation ont été totalement réhabilitées en mars 2010. Il a enregistré plus de 2,7 millions mouvements de passagers en 2017. Il est administré par la **Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC), entité d'Etat. 17 compagnies aériennes desservent 24 destinations dans 11 pays** et 16 compagnies aériennes de fret y opèrent. **Le président Morales a inauguré la nouvelle piste le 10 janvier 2018.** Le coût des opérations (4 mois) a été de 7,57 MUSD, financé par la DGAC.

2. Le projet de modernisation de l'aéroport international "La Aurora" de Guatemala ciudad

Ce projet porte sur la modernisation de l'aéroport international "La Aurora" à Guatemala Ciudad (éventuellement, son articulation avec les quelques aéroports régionaux secondaires dont l'aéroport Mundo Maya (Flores, Petén). Situé en pleine ville, cet aéroport aurait une durée de vie de 20 à 25 ans supplémentaires et l'option de sa relocalisation (probablement vers Escuintla, sur le versant pacifique), n'est pas envisagée avant l'horizon 2040/2045. Il s'agirait, dans cet entretemps, d'améliorer l'opérationnalité de l'aéroport à travers la modernisation des infrastructures et de ses équipements; de relocaliser des hangars privés et militaires ; de réhabiliter la piste d'atterrissage, contrainte par sa courte longueur pour les gros porteurs au regard notamment des 1 500m d'altitude de la ville, voire de construire une seconde piste pour les petits appareils et jets privés.

Le projet portera sur la concession, sous format PPP, sur une durée de 25 ans et son montant est estimé à 180-200 MUSD. Une première étude de faisabilité du projet réalisée en 2017 (financée par MCC/Millennium Challenge Corporation) n'a pas, répondu aux attentes de l'Agence Nationale des Partenariats pour le Développement de l'Infrastructure Economique ANADIE. Un nouveau contrat d'étude pour la faisabilité et le diagnostic du directeur actuel de l'aéroport a été confié fin 2017 par Pronacom (Programme National de Compétitivité), ANADIE et la DGAC au consortium Deloitte / Tetrattech) pour 1 MUSD. Il s'agira de préciser **le périmètre de la modernisation de l'aéroport en vue de son efficacité et de sa sécurité du terminal.** L'étude sera financée par le gouvernement des Etats-Unis dans le cadre du Programme Umbrel du Millennium Challenge Corporation. Les conclusions de cette seconde étude (durée 8 mois), a permis aux autorités aéronautiques d'élaborer **les termes de référence de l'appel**



d'offre international pour la concession de l'aéroport, actuellement publiés dans le site d'achats publics « Guatecompras » sous le numéro NOG 8415668. L'appel d'offres devrait être lancé courant 2019.

L'aéroport La Aurora a obtenu, il y a 11 ans, la certification catégorie 1 de l'OACI.

Le maintien de cette certification dépend des dernières recommandations faites par l'OACI à la DGAC en 2015. Dans ce contexte, l'autorité américaine, FAA, stipule que la reconnaissance de la catégorie 1 d'un pays, dépend de la mise en place d'une desserte aérienne entre ce pays et les États-Unis par une compagnie guatémaltèque. **La DGAC se penche actuellement sur cette question.**

3. Les petits aéroports secondaires

En 2017, le trafic de passagers de vols domestiques au Guatemala a augmenté de 22% par rapport à 2016. Dans les aéroports départementaux du pays, près de 160 000 passagers ont été transportés.

Après l'aéroport international La Aurora de la capitale, celui de **Mundo Maya** dans le Petén est le plus dynamique (140 000 passagers). Il est essentiellement un aéroport touristique, notamment pour le site maya de Tikal.

Il existe quelques petits aéroports : **Puerto Barrios** à Izabal (9 500 passagers) qui a repris ses opérations début 2017 ; l'aéroport **Los Altos** à Quetzaltenango (7 300 passagers) et celui de **Retalhuleu** (4 800 passagers).

Le gouvernement prévoit d'investir 1,6 MUSD pour la construction d'un aéroport à Poptún, dans le Petén ; et 1 MUSD pour l'aéroport de Esquipulas, Chiquimula en terminal de fret, avantaagé par sa proximité avec le Honduras.

Le Salvador : pays siège du hub d'Avianca en Amérique Centrale

L'aéroport international de El Salvador (AIES) : un projet de concession à l'étude

1. Le plus grand hub du CA-4

L'aéroport international de El Salvador (AIES / code AITA : SAL / code OACI : MSLP), aussi appelé Monseñor Oscar Arnulfo Romero ou Comalapa, et inauguré en 1979, est le troisième d'Amérique Centrale (après Panama et Costa Rica), en termes de trafic passagers. Il est **le centre de connexions et de maintenance (hub) d'Amérique Centrale de la compagnie aérienne Avianca**. L'aéroport est détenu par le gouvernement et administré par la CEPA (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma), une institution autonome de droit public. **En 2016, il a accueilli presque 3 millions de passagers, en croissance constante (+10% par an).**

Sa situation géographique est privilégiée, à San Luis Talpa dans la zone sud du pays, au niveau de la mer, ce qui permet une efficacité optimale. Il est connecté à la capitale, San Salvador, par une autoroute à 4 voies de 40km.

L'AIES possède une piste principale de 3 200 m de long, la plus longue d'Amérique Centrale, et de 60m de large. Pour les plus petits appareils, une piste secondaire de 800m a été construite. Les deux pistes et les voies d'accès ont été refaites en 2015. L'aéroport est classé 4 E (accueil des gros porteurs: Boeing 777, Airbus A340, A380). La plateforme du terminal de passagers possède 23 postes de stationnements, dont 14 avec leur propre tunnel d'embarquement. Le terminal fait 34 380 mètres carrés.

Entre 2016 et 2017, la CEPA a investi plus de 35 MUSD pour la construction de 4 nouvelles salles d'attente et de nouveaux stationnements. Ainsi, l'aéroport peut répondre à 24 opérations d'appareils en une heure et augmenter sa capacité pour accueillir, sans difficultés, 3 millions de visiteurs. Le terminal de marchandises dispose de trois positions de stationnement pour les avions cargos, et une plateforme pour la maintenance de 5 avions, à côté des hangars d'Aeroman, un atelier de réparation moderne. Ce terminal possède une aire construite totale de plus de 10 000 mètres carrés. **Aeroman** est la station de réparation des avions de ligne la plus importante de la région (pour les flottes d'Airbus et l'unique membre du réseau MRO Airbus en Amérique Latine, fondé en 1983).



13 compagnies aériennes internationales desservent 14 pays et 34 destinations depuis l'AIES, dont les plus importantes d'Amérique du Nord : American Airlines, Delta Airlines, United Airlines, mais aussi les compagnies salvadoriennes comme Veca Airlines et Avianca El Salvador (TACA International Airlines), qui dessert 28 destinations. Les compagnies qui desservent le terminal de fret sont : Amerijet International, ABX Air, FedEx, UPS Air Cargo et Avianca Cargo.

2. Améliorer l'AIES pour répondre à la hausse du trafic suscité par le hub d'Avianca

En 2017, le trafic international de l'aéroport de San Salvador a franchi la barre des 3 M de passagers. **70% de ce trafic dépend du hub centraméricain d'Avianca**. Avianca s'est engagée avec le gouvernement à maintenir son hub pendant 20 ans, à la condition que le gouvernement améliore les infrastructures aéroportuaires. Celles-ci sont en bon état mais ne sont pas adaptées aux nouvelles projections de capacité d'accueil des passagers. **La perspective d'un trafic de 5 M de passagers est envisageable d'ici 15 à 20 ans.**

Pour assurer le développement de sa plateforme, **CEPA a annoncé le lancement d'un Master Plan et le développement de deux extensions en 2017 et 2018 de 100 et 150 MUSD chacune**. CEPA serait en mesure de financer la première extension par titrisation d'une partie de ses revenus aéronautiques futurs mais pas la deuxième.

CEPA envisage de mettre en concession l'aéroport dans le cadre d'un BOT (Build-Operate-Transfer, construction-exploitation-transfert), qui n'est pas encore bien abouti. Elle s'intéresse pour le savoir-faire français et à ses références en Amérique latine. En septembre 2017, un appel d'offre a été lancé pour moderniser les systèmes électroniques de sécurité de l'aéroport AIES.

Le Honduras : ambition de devenir le nouveau hub aérien de la région avec la construction d'un nouvel aéroport

L'aéroport de Toncontin : ...l'une des approches les plus dangereuses au monde

L'aéroport international Toncontin, situé au sud de la capitale Tegucigalpa, est considéré comme l'un des 10 plus dangereux aéroports au monde du fait de la topographie singulière qui entoure son approche (nombreuses petites montagnes). Son trafic ne porte que sur un peu plus de 600 000 passagers. Il possède une piste en asphalte de seulement 2 000m de longueur et 45m de large, à 1 000m d'altitude. Le terminal se compose de 3 portes d'embarquement, qui reçoivent **entre 20 et 30 vols nationaux et internationaux par jour, par 5 compagnies** (American Airlines, Avianca, United Airlines, Copa Airlines et Delta Air Lines) et 4 lignes locales et 5 compagnies de fret. Il est administré par une entreprise privée, **InterAirports S.A.**

Il a été complètement réhabilité en 2006, mais il comporte toujours **de nombreux risques** : terrain montagneux, courte piste d'atterrissage, nombreux accidents. Ses activités seront toutefois maintenues (vols domestiques notamment), une fois le nouvel aéroport de Palmerola (en cours de construction), entré en service.

L'aéroport international Ramon Villeda Morales – San Pedro Sula (capitale économique)

L'aéroport international La Mesa est situé dans le département de Cortés (11km à l'est de la principale ville économique du pays, San Pedro Sula). Avec 800 000 passagers en 2017, c'est le principal aéroport du pays, devant celui de la capitale Tegucigalpa / aéroport international de Toncontin. Sa piste d'atterrissage mesure 2 800m de long et 45 de large. Il propose des vols courts et moyens courriers vers les sites touristiques de la région, vers 4 villes intérieures et 14 destinations internationales dans 8 pays, en Amérique du Nord, Centrale, dans les Caraïbes et vers l'Espagne. Le terminal de fret dessert 3 destinations aux Etats-Unis et au Guatemala. **L'aéroport international augmente ses fréquences de vols vers l'Europe et les Etats-Unis.**

**Palmerola...un nouveau hub aérien dans la région?**

La construction du nouvel aéroport international de Palmerola est en cours. Il est situé dans le département central de Comayagua. Le contrat de construction est assuré par un concessionnaire, l'entreprise espagnole : EMCO Corporacion. Il devrait s'achever d'ici la fin de l'année 2018 et entrer en opérations en janvier 2019. Le coût du projet est estimé à 163 MUSD, financés à hauteur de 87 MUSD par des investissements privés, pour 53MUSD par le gouvernement espagnol et par le gouvernement hondurien, pour le restant (23 MUSD).

Le nouveau terminal aérien devrait fonctionner au moins pour 50 ans. La concession de son exploitation porte actuellement sur 30 ans. Il pourra accueillir 3 M de passagers. La piste d'atterrissage fera 2 440 mètres et aura la capacité d'accueillir des avions commerciaux, de ligne et de fret, sans restriction.

L'aéroport de Palmerola sera dans une certaine mesure, la rampe de lancement du **plan Honduras 20/20** (2 Mds USD d'investissements dans les infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires pour promouvoir le développement économique), visant également à faire du pays un autre centre de logistique en Amérique centrale et de disposer d'un aéroport comparable à ceux des pays voisins.

Le Nicaragua: des connexions aériennes limitées à l'échelle régionale**L'aéroport international Augusto C. Sandino du Nicaragua :...poursuite de sa modernisation à l'étude**

Le principal aéroport du Nicaragua (code AITA : MGA / code OACI : MNMG) est administré par la **Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales (EAAI)**. Il est situé à 11km du centre de Managua, et est connecté à la capitale par la Route Nord, une autoroute à 6 voies. Il opère une centaine de vols quotidiens vers l'Amérique du Nord et du Sud et les Caraïbes. Il a accueilli en 2017, 1,5 M de passagers. Une modernisation et extension du terminal de l'aéroport dans les années 2000 ont déjà permis son agrandissement (à 11 000 m²).

L'Assemblée Nationale du Nicaragua a approuvé en octobre 2016 la loi d'Association Public-Privé (APP) visant à développer dans le pays des infrastructures durables. Dans ce contexte, l'un des projets que le gouvernement prévoit de réaliser est l'amélioration de l'Aéroport International Augusto C. Sandino, qui inclura l'agrandissement et l'amélioration de la piste de l'aéroport, du terminal de chargement et des passagers, et des améliorations pour l'Armée de l'Air. Ce projet inclurait l'extension de la superficie des infrastructures et la prolongation de la piste d'atterrissage de 800m à l'est, ainsi que 1 500m de voies de circulation et l'agrandissement des plateformes de stationnement des appareils, pour atteindre 3 242m de piste en 2016 (2 442m actuellement). Le terminal de fret de marchandises a vu se construire deux entrepôts de 3 500 mètres carrés chacun, avec aires de palettes, accès pour camions et aire de manœuvre.

A l'instar de ses vols vers et depuis Panama, Costa Rica, Salvador et Guatemala, la compagnie **Iberia a annoncé qu'elle opèrerait à partir d'octobre 2018, trois vols hebdomadaires vers Managua au départ de Madrid.** Cependant, il n'est pas à exclure que la grave crise politique actuelle au Nicaragua, retarde la mise en place de cette nouvelle desserte.

Belize: une destination touristique bientôt mieux desservie**L'aéroport international Philip S. W. Goldson (Belize)**

L'aéroport international Philip S. W. Goldson, (code AITA : BZE / code OACI : MZBZ) est un aéroport domestique et international desservant la ville de Belize City, l'ancienne capitale du Belize et la plus grande ville du pays. L'aéroport se trouve sur la commune de Ladyville. Il est distant d'environ 30 minutes en voiture de Belize City.



Sa piste d'atterrissage en asphalte mesure 2 900m. Il est situé à 5m au-dessus du niveau de la mer, ce qui signifie qu'il est exposé aux risques d'inondations. Il dessert 21 destinations dans 7 pays, et des destinations nationales. Il est opéré par le gouvernement.

En 2017, le trafic de passagers a augmenté de 4,5% grâce au projet d'amélioration de l'aéroport dont le coût est estimé à 22 MUSD et géré par Belize Airport Concession Company Limited.

Par ailleurs, **fin 2017, le gouvernement bélizien a signé un MoU avec l'International Airport Alliance Belize pour développer un aéroport international à Ambergris Caye.** Ce nouvel aéroport s'appellera Efrain Guerrero International Airport et devrait apporter une valeur ajoutée au secteur touristique du pays.

En 2017, la compagnie guatémaltèque TAG Airlines a ouvert de nouveaux vols entre Guatemala et Belize. Tandis qu'en septembre 2017, la compagnie aérienne **Tropic Air** a abandonné ses vols entre Belize et Chetumal (Mexique).

Un peu d'actualité sur les compagnies aériennes, les plus actives dans la région

COPA AIRLINES

Copa airlines, compagnie aérienne panaméenne, dessert toutes les capitales des pays de l'Amérique centrale depuis et vers Panama city. Grâce à son hub « Las Américas », **Copa Airlines a réussi à consolider Panama comme le plus grand hub aérien de la région. Le taux d'occupation moyen des vols de Copa a été de plus de 80%, ces dernières années.** Copa Airlines possède une des flottes les plus modernes de la région avec actuellement 101 avions : 14 avions 737-700 Boeing Next Generation, 66 737-800 Boeing Next Generation et 21 avions Embraer 190AR. **A cette flotte, s'ajouteront courant 2018 et 2019, 15 avions Boeing 737 MAX 10.** Un **nouvel hangar de maintenance de Copa entrera en service dans l'Aéroport International de Tocumen** au 2^{ème} semestre 2018 (il permettra de concentrer toute la maintenance lourde de la compagnie à Panama).

A noter qu'**Air France et Copa Airlines ont reconduit en 2016 leur accord de partage de codes sur 5 liaisons en Amérique centrale. Ce nouvel accord est complémentaire avec l'offre de KLM qui propose également 11 liaisons opérées en partage de codes par Copa Airlines au départ de Panama City vers l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud :** Santiago (Chili), San José (Costa Rica), Guatemala City (Guatemala), San Pedro, Tegucigalpa (Honduras), Kingston, Montego (Jamaïque), Managua (Nicaragua), Lima (Pérou), San Juan (Porto Rico) et San Salvador (Salvador).

Copa airlines, est la **5^{ème} compagnie en importance** sur le continent sud et centraméricain et l'une de plus ponctuelles au monde. Elle avait été la première compagnie aérienne en Amérique Latine (avec Boeing Sky Interior) et la première en Amérique avec Winglets (extensions d'ailes) pour **une opération plus responsable envers l'environnement. Copa opère également sa propre compagnie à bas coût : Wingo** (services de vol vers 16 villes dans 10 pays d'Amérique et des Caraïbes, entre autres des vols directs de Bogota à Cancun et à La Havane.

AVIANCA

Pour l'importante compagnie aérienne colombienne, Avianca, le marché dans la région fait face à des changements importants, et la compagnie a su se réinventer (nouveaux produits, nouvelles dessertes). La compagnie a notamment adaptée son offre aux entreprises, pour les voyages d'affaires.

Les opérations de la compagnie Avianca Holdings continuent d'être concentrées au Salvador pour la région (les conditions et la coopération avec le gouvernement colombien, les autorités aéroportuaires, et les conditions de marché n'étant pas suffisamment efficaces). Son réseau de vols dessert désormais 26 villes de manière directe depuis le Salvador.



Avianca est avec Copa airlines, un leader du transport de passagers en Amérique Centrale. Avianca reste compétitive dans un environnement où le low cost est arrivé pour s'implanter. **D'après la compagnie, les lignes aériennes de la Holding ont transporté 20 M de passagers (en croissance annuelle de 7%).**

VOLARIS

La compagnie mexicaine low cost "Volaris" est arrivée avec son offre sur le marché en juin 2015, avec des vols depuis le Guatemala vers les villes mexicaines de Guadalajara et Cancun. En décembre 2016, sa filiale Volaris Costa Rica a inauguré des vols de San Jose vers le Guatemala et en février 2017 de San José vers San Salvador. Volaris Costa Rica est l'unique compagnie qui offre des vols d'Amérique Centrale directement vers trois villes mexicaines.

En juin 2017, Volaris **a étendu son offre reliant l'Amérique Centrale** avec les routes Guatemala-el Salvador et Nicaragua-El Salvador. Elle a aussi ouvert **le premier vol direct Guatemala-Mexico.**

Elle a annoncé qu'à **partir du 15 mars 2018, elle commencera à opérer 3 fréquences aériennes depuis le Salvador vers Los Angeles, New York et Washington.** Volaris opèrerait prochainement également depuis **l'aéroport international Toncontin de Tegucigalpa.**

Après deux années de présence au Guatemala, Volaris a transporté 325 000 passagers.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service économique de Guatemala (adresser les demandes à guatemala@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.



Auteur : Service économique de Guatemala
Adresse : 11 calle 0-69 – Zona 14 - 01014
Guatemala C.A.

Rédigé par : Cécile JAVARY
Revu par : Antonio AVILA et Marcela LAPARRA

Version du 10 juillet 2018