Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/205
23/10/26
(Note d'information)
Français seulement[1]

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 2 : Favoriser la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats
2.1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

COORDINATION DES PLANS ET STRATÉGIES NATIONAUX DU TRANSPORT AÉRIEN ET DU TOURISME

(Note présentée par Madagascar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note retrace les actions entreprises par Madagascar afin d'assurer une coordination entre le secteur touristique et le secteur aérien. La nécessité d'entreprendre des discussions ouvertes entre les deux secteurs est apparue plus pressante principalement après la crise de la COVID-19, des actions concertées devaient être menées pour rétablir le trafic aérien. Un comité ad hoc pour le développement des routes aériennes a été mis en place afin de mener une analyse croisée des données des deux secteurs et d'établir un plan d'action conjoint à court terme pour améliorer le trafic aérien et pour mettre en place une meilleure synergie par rapport aux politiques sectorielles respectives à plus long terme. Ce comité regroupe tous les acteurs principaux des deux secteurs (organe de promotion touristique, Ministères, Autorité de régulation, exploitants d'aérodromes, compagnies aériennes et groupements professionnels). Il a été particulièrement veillé à recourir aux données disponibles pour fonder les décisions à prendre. Il est ainsi apparu que certains marchés potentiels n'ont pas été desservis. Il en est ressorti également que certains types de services aériens pouvaient, dans un contexte cadré d'un système de pôle intégré de croissance basé sur le développement du tourisme, contribuer à toucher de nouveaux marchés mais également à initier un effet d'entrainement pour les services aériens réguliers. La corrélation étroite entre la structure des arrivées et les vols directs a également été mise au jour.

1. INTRODUCTION

1.1 Après la pandémie, le trafic aérien a redémarré moins vite par rapport au niveau mondial. Il a également connu des ralentissements conjoncturels ayant influencé les préférences des passagers. Les différents acteurs des secteurs touristiques et aériens ont, chacun de leur côté, œuvré afin de lever ces obstacles.

[1] Version française fournie par Madagascar.

1.2 C'est dans ce contexte que, jusqu'à ce jour, l'Autorité de l'aviation civile, sous l'égide du Ministère des Transports et de la Météorologie, a œuvré afin de concilier les différentes actions sur la base d'analyses et argumentaires chiffrés de part et d'autre. Il était important d'aboutir à un consensus sur certaines actions considérées comme impactantes pour le trafic aérien.

1.3 Le comité se réunit trimestriellement afin de discuter des avancées sur les actions déterminées. Le dialogue a permis à tous les acteurs de soulever des problématiques majeures comme la répartition des risques, le ciblage des actions, le financement des infrastructures ou les activités de promotion.

2. CONSTATS

2.1 Les données globales des réservations pour la destination Madagascar ont montré que la demande est composée à plus de 80 pour cent de voyages de loisirs. Un des constats faits pour le secteur touristique a également été la faible diversification des marchés. Malgré la venue de nouvelles nationalités, ces dernières demeurent marginales et représentent en moyenne moins de 4 pour cent des origines de voyageurs, prises isolément.

2.2 L'expérience des pôles intégrés de croissance axés sur le tourisme a montré l'intérêt des vols en affrètement comme courroie d'entrainement du trafic touristique. Depuis plus de 19 ans, le nombre de vols charter a plus que doublé à l'aéroport de Nosy Be. Le trafic à l'arrivée a également doublé tandis que le marché a été principalement focalisé sur un pays. Le développement des vols charters a en outre produit un effet d'entrainement pour les vols réguliers.

2.3 Les vols directs, dont les vols affrétés de par leurs caractéristiques, ont structuré les nationalités arrivant à Madagascar au-delà des affinités historiques et économiques. En effet, les deux principales nationalités représentant plus de la moitié des arrivées touristiques sont celles dont les liaisons aériennes sont opérées par des vols directs réguliers ou charters réguliers. En outre, une analyse des marchés potentiels, corroborant les constats faits par une étude de la Banque mondiale auparavant, a permis de confirmer que les marchés matures sont encore peu desservis, avec absence de vols directs, alors que les données des recherches et les informations émanant des professionnels du voyage ont montré un intérêt croissant pour la destination Madagascar de la part de certains de ces marchés.

2.4 Les différents échanges et analyses ont également démontré que l'augmentation des sièges offerts seule n'est pas suffisante pour changer cette structure des arrivées puisque malgré l'augmentation du nombre de compagnies aériennes desservant Madagascar, elle demeure sensiblement la même. Un test ad hoc de sensibilité du trafic aux sièges offerts a donné une élasticité faible. Compte tenu du niveau de remplissage général, il aurait été illusoire de souhaiter un objectif ambitieux en termes de trafic aérien et encore moins en termes d'arrivée touristique, fondé uniquement sur une augmentation des sièges offerts.

2.5 Il a également été constaté, à l'expérience, que le développement coordonné des principales infrastructures aéronautiques et touristiques était une condition sine qua non pour effectivement contribuer à l'accroissement du trafic. Les résultats sur le trafic du pôle intégré de croissance de Nosy Be l'ont démontré.

2.6 Les actions menées étaient parfois non alignées bien qu'animées par la même volonté de voir le trafic aérien et touristique décoller. Il fallait ainsi assoir une plateforme de discussions afin d'aplanir les différences et se focaliser sur les intérêts communs en tenant compte de ces constats et des analyses menées sur les données dans l'esprit de la prise de décision fondée sur ces dernières.

3. MESURES

3.1 La mise en place du comité ad hoc pour le développement des routes aériennes est apparue nécessaire à l'aune des constats faits plus haut. Bien que non contradictoires, les politiques des différents secteurs étaient mises en œuvre à un rythme différent. Des séances de discussions ont ainsi été organisées avec chaque acteur afin de permettre la compréhension des priorités de tout un chacun.

3.2 À l'issue de ces discussions, une synthèse a été élaborée et des actions concrètes en termes de cadre juridique, actions opérationnelles, marketing et financier ont été mises en place. Des consensus ont dû être trouvés afin de ne pas bloquer la situation tout en orientant les actions en fonction des résultats des analyses des données.

3.3 Le comité a ainsi identifié qu'il était important d'orienter les actions à partir de l'analyse des potentiels des marchés touristiques. Il revenait ainsi aux exploitants d'aérodromes d'approcher les compagnies aériennes sur les marchés identifiés avec des *business case*. Les actions de promotion ainsi que les recherches de financement en la matière ont été orientées de manière à accompagner ces démarches. Les opérateurs du secteur touristique ont fourni des éléments quant au développement des infrastructures hôtelières et sites importants se rapportant au profil de produit recherché par le marché cible. Enfin, des démarches d'amélioration et d'exploration de nouveaux accords de services aériens ont été entamées par le secteur des transports en cohérence avec les cibles identifiées.

3.4 Des actions ont également été définies afin d'atténuer le caractère saisonnier du trafic et contribuer à une croissance plus forte que ce soit au niveau des opérateurs touristiques ou au niveau des exploitants d'aérodromes ou des compagnies aériennes.

3.5 Les activités de partenariat entre opérateurs touristiques et transporteurs aériens ont également été discutées et fait l'objet de mesures de sensibilisation pour le développement des activités charters.

3.6 Les problématiques liées aux dessertes domestiques ont été abordées afin de mettre en lumière les urgences et besoins immédiats des utilisateurs.

4. RÉSULTATS

4.1 En 2025, le trafic passager international a dépassé le niveau de 2019 malgré la survenue de chocs conjoncturels au dernier trimestre.

4.2 À l'issue de démarches actives de développement des routes par les gestionnaires aéroportuaires ainsi que la sensibilisation des opérateurs touristiques sur la gestion des opérations d'affrètement, deux nouvelles compagnies ont commencé des services aériens réguliers et deux nouvelles compagnies charters ont desservi l'île de Nosy Be après la pandémie. Les démarches administratives pour la désignation de trois compagnies relevant des marchés potentiels détectés sont en cours en vue du commencement de services aériens réguliers.

4.3 Des discussions pour l'adaptation de certains accords de services aériens et l'établissement de nouveaux accords, en cohérence avec le plan identifié par le comité, ont été menées par le gouvernement malagasy.

4.4 Des campagnes spécifiques ont été menées afin de promouvoir la destination Madagascar auprès de ces nouveaux marchés.

4.5 Le développement des lignes régulières domestiques, point névralgique de l'acheminement du trafic international à l'intérieur du pays, a été appuyé par le Gouvernement à travers le renforcement des capacités de la compagnie aérienne malagasy et ayant abouti notamment à l'augmentation du nombre d'appareils utilisés ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des services. À travers les activités du comité, les compagnies aériennes ainsi que les opérateurs du secteur touristique ont également entamé des échanges et partage d'informations afin de caler la programmation des vols.

4.6 Des défis demeurent quant à la capitalisation des travaux du comité, mais des actions de communication intensives sont programmées afin de marquer l'importance des actions intersectorielles communes. Une formalisation de la plateforme est également envisagée à moyen terme afin de la doter de tous les moyens nécessaires.

— FIN —