

Aéroport d'Enfidha : deux aéroports pour le flux d'un

Chafik Ben Rouine - Senior policy analyst chafik.benrouine@economie-tunisie.org 04 / 06 / 2015

Le projet d'aéroport Enfidha-Monastir consiste en la construction d'un nouvel aéroport à Enfidha et la revalorisation de l'aéroport existant à Monastir, les deux aéroports étant distants de 60 km. Les études ont mis en exergue la saturation de l'aéroport de Monastir. Le but était de lancer le projet de construction d'un nouvel aéroport à Enfidha, dans une zone qui était censée devenir un Pôle industriel logistique multimodal (surtout avec la construction du port en eaux profondes à Enfidha)¹.

Sommaire

- Les caractéristiques du projet
- Un projet non viable économiquement
- Un projet qui ne respecte pas ses promesses
- Un projet sur lequel pèsent de forts soupçons de corruption

Les caractéristiques du projet

L'objectif annoncé du projet est d'atteindre un flux initial de 7 millions de passagers pour l'aéroport d'Enfidha avec possibilité d'atteindre 22 millions de passagers suite à quatre étapes de travaux réalisés durant toute la période du projet². Il est projeté de créer 2200 emplois directs durant la phase de construction de l'aéroport et 1200 emplois directs durant la phase de fonctionnement. Le projet est opéré sous le régime de Concession et l'opérateur choisi en 2007 est la compagnie turque TAV Tunisie.

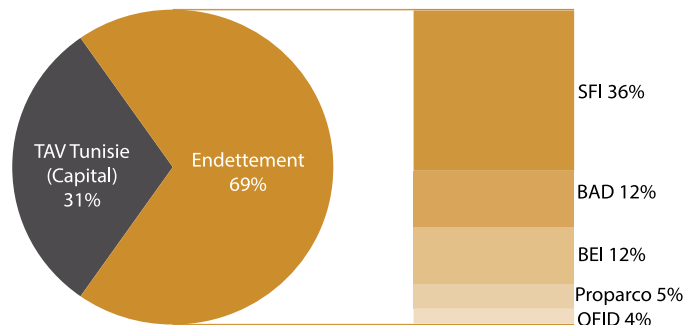
Le projet d'Enfidha a été promu et soutenu par les bailleurs de fonds internationaux avec en tête de file, le bras financier du Groupe de la Banque Mondiale, la SFI.

Dans le cadre de ces concessions, la compagnie TAV Tunisie doit verser une redevance au Gouvernement tunisien qui varie en fonction du chiffre d'affaires de la compagnie avec un seuil minimum fixé par le contrat de concession. Pour 2008 et 2009, ce seuil était fixé à 14,8 millions d'euros⁴. De plus, la compagnie TAV Tunisie est exemptée d'impôt sur les sociétés pendant 5 ans à partir du 5 juin 2007 pour l'exploitation de l'aéroport d'Enfidha et du 1er janvier 2008 pour celle de Monastir. Elle bénéficie de la suspension du droit de douane, de la TVA et du droit de consommation pour l'importation d'équipements n'ayant pas de similaires fabriqués localement, et ce au titre du Code des incitations aux investissements⁵.

Tableau 1 : Caractéristiques du contrat du projet Enfidha-Monastir

Caractéristiques de la concession ³	Aéroport Enfidha	Aéroport Monastir
Les obligations de TAV Tunisie	- Conception - Construction - Maintenance - Réparation - Amélioration (à ses risques et périls) - Financement de 30% en capitaux propres	- Maintenance - Réparation - Rénovation - Exploitation - Amélioration (à ses risques et périls)
Durée de la concession	40 ans jusqu'en 2047	40 ans jusqu'en 2047

Structure de financement du projet Enfidha - 560 millions d'euros



Un projet non viable économiquement

En 2008, l'aéroport de Monastir a accueilli 4,2 millions de passagers alors que sa capacité maximale est de 3,5 millions de passagers. C'est sur cette base que les promoteurs du projet de construction de l'aéroport d'Enfidha ont rejeté l'option d'une extension de l'aéroport de Monastir et opté pour la construction d'un nouvel aéroport. La même année, en 2008, 7 millions de touristes avaient visité la Tunisie (voir Tableau 2), soit l'équivalent de l'objectif de 7 millions de passagers de flux initial pour l'aéroport d'Enfidha annoncé par TAV Tunisie⁶. Une surévaluation qui va coûter cher à TAV Tunisie et à l'Etat tunisien.

Alors que l'aéroport de Monastir à lui seul recevait 4,2 millions de passagers sur l'année 2008, les résultats escomptés en termes de flux de passagers ne vont pas tarder à s'évaporer.



Tableau 2 : Flux annuel de touristes en Tunisie

Tourisme	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de touristes (millions)	6.8	7	6.9	6.9	4.8	5.9	6.3	6.1

Source : Ministère du Tourisme tunisien

Tableau 3 : Flux de passagers et de vols pour les aéroports d'Enfidha et Monastir

TAV Tunisie	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Passagers (millions)	4.24	4.21	3.78	3.92	2.3	3.3	3.4	3.3
Vols (milliers)		33	30.4	31.8	20.8	27.4	30.1	26.8

Source : Rapports annuels TAV Airports

L'inauguration de l'aéroport d'Enfidha a lieu en grande pompe en avril 2010 avec comme nom officiel : Aéroport International Zine El Abidine Ben Ali. Seulement, comme le montrent les chiffres (voir Tableau 3), le flux de passagers cumulé des aéroports d'Enfidha et de Monastir à partir de 2010 n'arrive pas à dépasser le flux du seul aéroport de Monastir en 2008. Deux aéroports pour le flux d'un ! En 2014, première année où la compagnie turque TAV a publié les bénéfices de ses filiales, TAV Tunisie affichait une perte de 32,9 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 51,9 millions d'euros. Le mal couvait depuis des années déjà. Des négociations ont été entamées dès 2011 avec l'OACA (Office de l'Aviation Civile et des Aéroports) et les redevances des années 2010 à 2013 ont toutes été réduites drastiquement du fait des difficultés financières de TAV Tunisie (voir Tableau 4).

Tableau 4 : Redevance payée à l'Etat par TAV Tunisie

TAV Tunisie	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Redevance concession (millions d'euros)	14.8	14.9	10.25	4.3	0.8	5.1	5.8

Source : Rapports annuels TAV Airports.

Un projet qui ne respecte pas ses promesses

Une autre conséquence, et non des moindres, concerne l'emploi. En effet, de multiples grèves ont entaché le fonctionnement des deux aéroports. Les grévistes accusaient TAV Tunisie de ne pas respecter son contrat et de détourner le flux de l'aéroport de Monastir vers celui d'Enfidha mettant en dangers des milliers d'emplois indirects vivant du tourisme dans la région de Monastir. De telle sorte qu'il a fallu de longues négociations pour aboutir à un accord de partage équitable de flux de passagers entre les deux aéroports en 2012⁷. L'objectif de création de 1200 nouveaux emplois n'a pas été atteint et seulement 101 emplois ont pu être créés entre 2010 et 2014⁸.

Un projet sur lequel pèsent de forts soupçons de corruption

Dès le départ, certains soupçons pèsent sur les concessions d'Enfidha et Monastir, comme le relève l'enquête de l'ONG européenne Counter-Balance⁹. Selon cette ONG et ses sources, ce serait Nabil Chettaoui qui aurait négocié ces contrats pour le compte de Belhassen Trabelsi, avec une commission de 5% en jeu. C'est ce qui aurait permis l'accession de M. Chettaoui à la tête de Tunisair par la suite. Ces soupçons ont été confirmés par le Ministère des Transports puisqu'en 2014, celui-ci a lancé un audit du processus d'octroi des concessions d'Enfidha et de Monastir sur « *fond de soupçons de corruption* »¹⁰.

1 <http://www.enfidha.net/publish/content/default.asp?Lang=fr>

2 Rapport Annuel 2008 TAV Airports.

3 Selon les rapports annuels de TAV Airports (2008 à 2014).

4 Rapport annuel 2009 TAV Airports.

5 Décret n° 2008-1031 du 14 avril 2008 accordant à la société « TAV Tunisie » les avantages prévus par l'article 52 du code d'incitation aux investissements.

6 Rapport annuel 2008 TAV Airports.

7 <http://www.tunisienumerique.com/aeroports-monastir-et-enfidha-accord-sur-une-repartition-equitable-du-traffic/109910>

8 Rapports annuels 2010 à 2014 TAV Airports.

9 <http://www.counter-balance.org/wp-content/uploads/2013/05/Ben-alis-airport.pdf>

10 <http://www.webmanagercenter.com/actualite/economie/2014/07/02/152015/tunisie-audit-des-appels-d-offres-des-aeroports-de-monastir-et-enfidha>