

Situation économique et sanitaire de la pandémie de coronavirus dans l'Océan Indien au 6 novembre 2020 (n°34)

Madagascar

COOPERATION – 134 millions d'aides budgétaires de la Banque mondiale, de la BAD et de l'AFD en attente de décaissement



2 novembre 2020

PARTENAIRES TECHNIQUES FINANCIERS (PTF)	OBJET DU FINANCEMENT	MONTANT DU FINANCEMENT (en millions USD)	DÉCAISSEMENTS EFFECTIFS DES PTF (en millions USD)	GESTIONNAIRE	AFFECTATIONS DU FONDS
APPUI BUDGÉTAIRE D'URGENCE					
BANQUE MONDIALE	Financement à l'appui des politiques de développement pour la riposte à la pandémie de COVID-19 à Madagascar (Opération d'appui budgétaire d'urgence)	75,00	-	Etat	- Financement du Budget général - Accord de financement signé le 08 Septembre 2020 - En attente de ratification
BAD	Programme d'Appui en réponse à la Covid-19 - Appui budgétaire d'urgence	42,00	-	Etat	- Financement du Budget général pour faire face aux effets de la crise causée par la pandémie Covid-19 - Approuvé par le Conseil d'administration le 22 Juillet 2020, Accord de financement signé le 05 Août 2020 (30 millions UC) - En attente de ratification
AFD	Financement complémentaire au prêt de contingence pour la gestion de risques de catastrophes (Appui budgétaire CAT DDO - Covid-19)	17,08	-	Etat	- Financement du Budget général - Approuvé par le Comité des Etrangers le 19 Mai, Convention signée le 06 Août 2020 - En attente de ratification
TOTAL APPUI BUDGÉTAIRE D'URGENCE		134,08	-		

Les aides promises par les bailleurs de fonds en vue de soutenir Madagascar dans sa lutte contre la Covid-19 ne sont pas toutes décaissées. Selon le troisième rapport provisoire publié ce lundi par le ministère de l'Economie et des finances, des appuis budgétaires d'urgence d'un montant total de 134 millions de dollars ne sont pas encore décaissés. Il s'agit de fonds censés provenir de la Banque mondiale, de la Banque africaine de développement (BAD) et de l'Agence française du développement (AFD).

Les appuis de la BAD et de l'AFD étaient dans le pipe du gouvernement depuis le dernier rapport provisoire de Juillet 2020. D'un montant de 42 millions de dollars, l'aide de la BAD consistait en un appui en réponse à la Covid 19. Elle avait été approuvée par le Conseil d'administration de la Banque le 22 Juillet 2020, et l'accord de financement a été signé le 5 Août 2020. L'appui de l'AFD, pour sa part, s'élève à 17,08 millions de dollars. Il s'agit d'un financement complémentaire au prêt de contingence pour la gestion des risques et des catastrophes, approuvé le 19 Mai 2020 et dont la convention a été signée le 6 Août 2020.

En négociation en Juillet 2020, l'appui budgétaire de la Banque mondiale avait été approuvé par son Conseil d'administration le 27 Août 2020. L'accord de financement avait été signé le 8 Septembre 2020. Les engagements du gouvernement malgache pour en obtenir le décaissement comprenaient, entre autres, la mise en place d'un fonds de réponse Covid-19 dédié pour gérer de manière transparente les dépenses d'urgence, d'un plan de réponse pour soutenir le secteur privé et préserver les emplois et de mesures pour renforcer la transparence de la dette.

L'adoption d'une nouvelle politique de raccordement électrique et de tarification au profit des populations vulnérables, ainsi que la prise de mesures pour maintenir la liquidité et l'accès au crédit pour les entreprises viables font également partie des engagements du gouvernement dans le cadre de cet appui.

Selon un communiqué de la Banque mondiale publiée dans la foulée de la signature de l'accord de financement, son appui vient en complément de la facilité de crédit rapide du Fonds monétaire international (FMI) qui avait déjà été décaissé en Juillet, ainsi que des appuis budgétaires supplémentaires de l'AFD et de la BAD encore en attente de décaissement, donc.

ECONOMIE – 14 millions d’euros de la Banque africaine de développement pour soutenir l’industrialisation de Madagascar



31 octobre 2020



Un nouveau projet pour renforcer le secteur industriel. La Banque africaine de développement a approuvé mercredi un prêt d’environ 14,52 millions d’euros pour financer le projet d’appui à l’industrialisation et au secteur financier (PAISF). Visant à « transformer le secteur industriel de Madagascar pour en faire le principal moteur de la croissance et de la création d’emplois décents », le PAISF vient « en appui direct au Plan émergence de Madagascar », souligne le communiqué de la BAD.

Les fonds octroyés dans le cadre du projet seront essentiellement destinés à « favoriser les conditions de l’investissement privé dans le secteur manufacturier » et à « accélérer le développement des zones d’émergence industrielle (ZEI) ». Il s’agira, plus concrètement, « d’appuyer l’industrialisation régionale sur le modèle ‘un district, une usine’ » et de faciliter « la création d’un fonds de partenariat public-privé pour mieux inciter le secteur privé à s’impliquer dans le développement des infrastructures ».

Mais le projet entend aussi, à travers un appui au Fonds national de développement industriel (FNDI), « fournir une aide financière aux petites et moyennes entreprises (PME) malgaches tout en accompagnant leur intégration dans la chaîne de valeur industrielle ». Il devrait également « faciliter l’intégration régionale en favorisant les investissements régionaux dans les ZEI malgaches, notamment depuis Maurice et l’Afrique du Sud dans les secteurs textile et agroalimentaire ».

La Lettre de services économiques de l’Afrique de l’est
et de l’Océan Indien

N°2 – Octobre 2020

Le secteur aérien stratégique pour désenclaver Madagascar

(Par le Service Economique auprès de l’Ambassade de France à Tananarive)

Le secteur aérien est stratégique pour Madagascar dans un pays insulaire où les infrastructures et moyens de transports terrestres restent insuffisamment développés. La compagnie nationale Air Madagascar se trouve à la croisée des chemins à travers l’élaboration d’un nouveau business plan visant à assurer sa pérennité et son développement. Les intérêts français sont fortement présents dans le secteur à travers Air France, Airbus et le consortium Ravinala Airports.

Le secteur aérien de la Grande Île peine à prendre son envol

- Un trafic réparti principalement sur deux aéroports

Les volumes des trafics restent globalement faibles, bien que cette activité soit adaptée à la grande superficie du pays et à l’insuffisance des infrastructures et moyens de transports. Ils sont dominés par les deux principaux aéroports internationaux de Tananarive (Ivato) et de Nosy Be (Fascène) qui concentrent à eux deux la majorité du trafic global de passagers du pays. Le réseau comprend également huit aéroports régionaux et 44 aérodromes régionaux de moindre envergure.

Les deux principaux aéroports ont ainsi accueilli 1,15 millions de passagers en 2019, en hausse de 7% par rapport à 2018. 86% du trafic global est assuré par l’aéroport d’Ivato et 14% par l’aéroport de Fascène. Le trafic international représente 72% du trafic des deux aéroports contre 28% pour le trafic domestique.

Le secteur aérien est essentiel à Madagascar pour faire décoller le tourisme (6% du PIB malgache).

- Air Madagascar est la principale compagnie opérant sur la Grande-Île

La compagnie nationale Air Madagascar est l’acteur le plus important du secteur, avec 42% de parts de marché sur le trafic global. Elle assure 98% du trafic domestique sur les deux aéroports de Tananarive et Nosy-Be en 2019 et domine le trafic régional et international (21% de parts de marché) devant deux compagnies françaises Air France (16%) et Air Austral (14%) ainsi que le trio de compagnies régionales Air Mauritius (12%), Kenya Airways (11%) et Ethiopian Airlines (10%).

A Tananarive, plusieurs compagnies se partagent le trafic international : Air Madagascar (26%), devant Air France (20%), Air Mauritius (15%), Kenya Airways (13%), Air Austral (9%), Ethiopian Airlines (8%), South African Airways (5%) et Turkish Airlines (4%). Tsaradia assure l'essentiel du trafic domestique.

A Nosy Be, les vols internationaux sont dominés par les vols charter des compagnies italiennes Neos Air et Blue Panorama Airlines (cumulant 44% de parts de marché) devant Air Austral et sa filiale Ewa (35%), Ethiopian Airlines (18%) et South African Airways (3%). Tsaradia contrôle la totalité du trafic domestique.

Air Madagascar est détenue à 51% par l'État malgache et à 44% par la Caisse nationale de Prévoyance Sociale (CNAPS, parapublic), elle dispose d'une flotte de deux Airbus A340-300 et d'un Boeing 737-800. Sa filiale Tsaradia, créée en 2018, opère avec quatre ATR 72-500, deux ATR 72-600 et un Twin Otter DHC-6-300. Air Madagascar a été créée en 1962 en tant que Madair avant de prendre en 1964 sa dénomination actuelle.

Plusieurs compagnies privées opèrent dans le pays : GS Airlines (groupe Sipromad) qui assure des liaisons entre Tananarive, Fianarantsoa et Mananjary (avant la crise du covid 19). D'autres compagnies locales assurent des vols à la demande : Trans Ocean Airways (TOA), Sky Services, Madagasikara Airways ou Aéromarine.

Le secteur aérien de la Grande Île bénéficie d'un potentiel de développement important

- Air Madagascar se situe à un moment clé de son développement

Un projet de business plan ambitieux est en cours d'élaboration par Air Madagascar pour la période 2021-2027. En gestation depuis plus d'un an, sa parution a été repoussée à la suite du rachat en juillet 2020 des parts d'Air Austral par la CNAPS. Le business plan comprendrait les quatre axes suivants : (i) recherche d'un nouvel investisseur international partageant les objectifs gouvernementaux. (ii) ouverture de nouvelles lignes (Allemagne, Italie, Inde, Chine) ; (iii) renouvellement de la flotte et mise en place d'un centre de maintenance Boeing ou Airbus à Tananarive ; et (iv) rebranding de la compagnie (nouveau logo, couleurs, uniformes).

- Ravinala Airports, gestionnaire des deux principaux aéroports

La gestion de deux aéroports internationaux (Ivato à Tananarive et Nosy-Be) a été attribuée en concession en 2015 au consortium privé Ravinala Airports. La construction d'un nouveau terminal international (Ivato) d'une capacité d'accueil de 1,5 à 1,8 million de passagers par an, l'extension des pistes d'atterrissage et la réhabilitation des terminaux (Ivato et Nosy Be) sont en cours d'achèvement pour un investissement total de 215 M€. Par ailleurs, le processus de mise sous concession par Aéroports de Madagascar (Adema) de huit aéroports régionaux et 44 aérodromes régionaux a débuté en janvier 2020. Ravinala Airports a répondu à l'appel à manifestation d'intérêt relatif aux huit aéroports régionaux.

- Les enjeux de relance du secteur aérien pour surmonter la crise sanitaire

Le secteur du transport aérien a été fortement impacté par la crise sanitaire à partir de mars 2020. Le trafic passager a ainsi diminué de 75,6% en glissement annuel durant les neuf premiers mois de 2020. Les recettes ont fortement diminué (la ligne Tananarive-Paris représenterait plus des deux tiers du chiffre d'affaires d'Air Madagascar et près de 70% des passagers sont étrangers sur les vols Tsaradia). Les activités directement et indirectement liées au secteur ont été impactées. Les charges variables ont diminué, mais d'autres sont apparues (stockage des avions). Dans ce contexte, Air Madagascar pourrait voir son chiffre d'affaires baisser de l'ordre de 80% en 2020 (97 M€ en 2018).

Des efforts sont actuellement déployés à travers la reprise des vols domestiques et des vols cargo. La reprise des activités reste néanmoins tributaire de la situation sanitaire en Europe, principal marché international. La réouverture des frontières aériennes pourrait ne pas intervenir avant décembre 2020, à l'exception de Nosy-Be qui accueille depuis début octobre des vols touristiques d'Ethiopian Airlines.

Des intérêts français très présents dans le secteur

La présence française se manifeste en premier lieu par les activités soutenues d'Air France, assurant cinq vols hebdomadaires et le fret sur la ligne Paris-Tananarive (jusqu'à la crise sanitaire). Air France détenait en 2019 13% des parts de marchés sur le trafic de passagers de l'aéroport international d'Ivato. La compagnie française assure par ailleurs la location des deux A340 d'Air Madagascar et leur maintenance (contentieux en cours avec une condamnation par le tribunal de commerce de Paris d'Air Madagascar en octobre 2019 ; procédure en appel).

La compagnie réunionnaise Air Austral assure également les liaisons avec Fort-Dauphin, Nosy Be, Tamatave, Tananarive, Tuléar. Sa filiale Ewa Air assure les vols au départ de Mayotte et des Comores à destination des aéroports de Diégo-Suarez, Majunga, Nosy-Be et Tananarive. Le 21 juillet 2020, Air Austral s'est désengagée d'un partenariat stratégique conclu en octobre 2017 avec Air Madagascar, dans laquelle elle détenait 44% des parts, ensuite repris par la CNAPS.

Le consortium Ravinala Airports est quant à lui composé d'actionnaires français : Aéroports de Paris (35%), Colas (10%), Bouygues (10%) et le fonds d'investissement Meridiam (45%). Les constructeurs Airbus et ATR se positionnent pour le renouvellement de la flotte d'Air Madagascar.

Ile Maurice

Hôtellerie en crise : Pertes massives de Rs 877,6 M pour Lux



4 novembre 2020



Point de signes de reprise, les contrecoups de la crise économique continuent de frapper de plus en plus fort, en particulier dans le secteur hôtelier. Lux Island Resorts essuie ainsi des pertes massives de Rs 877,6 millions pour l'année financière se terminant au 30 juin dernier. Alors que pour le précédent exercice, le groupe avait engrangé des bénéfices de Rs 725,5 millions.

« L'impact de la pandémie de COVID-19 sur le secteur hôtelier est considérable », soutient le groupe dans un communiqué. La performance générale du groupe est aussi impactée par des provisions exceptionnelles s'élevant à Rs 832 millions dues au coronavirus. « Malgré le contexte actuel, marqué par de nombreuses incertitudes, le groupe hôtelier demeure optimiste compte tenu des performances encourageantes de ses établissements aux Maldives et à La Réunion », explique la direction de Lux.

La pandémie a affecté les résultats du groupe dès février 2020, lorsque les arrivées touristiques ont commencé à baisser. Durant le trimestre se terminant au 31 mars 2020, les arrivées à Maurice et aux Maldives avaient ainsi baissé de 13% et 21% respectivement par rapport à la même période l'année dernière. « Cette épidémie a brisé une excellente dynamique car, lorsque l'on analyse les chiffres des huit premiers mois de l'année financière 2019-2020, il est clair que nous étions partis pour réaliser une performance record de nos hôtels à Maurice », explique Désiré Elliah, Chief Executive Officer de Lux Island Resorts.

En effet, entre juillet 2019 et février 2020, le taux d'occupation des hôtels était en hausse de 6%, alors que les revenus par chambre affichaient une hausse de 11% par rapport à la même période l'année précédente. Après la fermeture de l'ensemble de ses établissements à compter de la mi-mars, le groupe a graduellement repris ses opérations à partir de juillet 2020, date à laquelle il a rouvert ses hôtels à La Réunion. Aux Maldives, c'est en août dernier que la réouverture a eu lieu. À Maurice, seuls trois hôtels du groupe sont actuellement opérationnels, à savoir LUX* Grand Gaube, LUX* Belle Mare et Tamassa.

Lux Island Resorts a obtenu des facilités de Rs 480 millions auprès de banques commerciales, qui lui ont permis de couvrir ses coûts opérationnels à Maurice et aux Maldives. À La Réunion, le groupe a obtenu un prêt de 2 millions d'euros du gouvernement français, ce qui a alimenté son fonds de roulement. Le groupe a également vendu l'hôtel Le Récif, actif non essentiel, pour 9 millions d'euros en août dernier.

De plus, Lux a conclu un accord avec la Mauritius Investment Corporation (MIC) pour l'achat d'obligations convertibles en actions d'un montant de Rs 1 milliard. Cet apport financier vient ainsi s'ajouter au fonds de roulement, ce qui permettra à l'entreprise de respecter ses engagements financiers.

Indicateurs : Le secteur manufacturier licencie 814 Mauriciens au deuxième trimestre



2 Octobre 2020

Les mois d'avril à juin ont été pénibles pour les industriels. Dans son rapport trimestriel sur ces entreprises exportatrices, Statistics Mauritius fait état d'une chute conséquente dans la valeur des ventes vers l'étranger. C'est une

autre illustration de l'impact de la situation précaire engendrée par la pandémie du coronavirus. Ci-dessous des extraits du document publié ce lundi 28 septembre.

Environ 40 % des licenciements sont liés à l'habillement, secteur étant le principal employeur de l'industrie. A noter que des fabricants dans des segments-niches et à valeur ajoutée ont réduit de manière drastique leur masse salariale, soit de 10 % pour la lunetterie et de 6 % dans le segment de l'horlogerie. En ce qui concerne les entreprises engagées dans le cuir et la chaussure (sous la menace continue des produits importés), la baisse est de 12 %.

Emploi Les Mauriciens et les expatriés L'industrie manufacturière mauricienne ne peut exister sans la contribution de ces dizaines de milliers d'artisans venus d'Asie (Inde et Bangladesh en majeure partie). Au fil des trimestres, force est de constater que l'emploi est en chute. Sur une base comparative annuelle, on note que le nombre est passé de 46 548 à 42 651 en une année.

	Nombre
Main d'œuvre locale	22 562
Ouvriers étrangers	20 089

Evolution trimestrielle des exportations



Le deuxième trimestre a compté deux mois de confinement total, la priorité ayant été accordée aux services essentiels. Du coup, la manufacture, axée vers l'exportation, a connu une chute vertigineuse, soit de 54 % par rapport au trimestre similaire en 2019. Statistics Mauritius fait ressortir que la tendance baissière remonte au troisième quart de l'année dernière.

2019 2020 : Premier semestre : Qui sont les acheteurs ? L'Europe est le principal marché, avec une part de Rs 8,45 milliards, soit 57 % du montant total. Les Etats-Unis et la Grande-Bretagne dominent le classement. Dans le premier cas, la baisse est proche de 30 % alors que la valeur des commandes du marché britannique a reculé de 38 %.

Le secteur aérien mauricien, leader des îles de l'Océan indien

Le secteur aérien mauricien est un des facteurs essentiels de l'essor de Maurice en tant que principale destination touristique dans l'Océan indien. La compagnie nationale Air Mauritius a connu un développement rapide, mais rencontre des difficultés depuis cette année. Les intérêts français sont bien implantés dans le secteur à travers trois compagnies aériennes (Air France, Air Austral et Corsair) et Aéroports de Paris, actionnaire de l'unique aéroport international de Maurice.

Le secteur aérien de Maurice dispose d'atouts indéniables

■ L'aéroport de Maurice est le premier aéroport des îles de l'Océan indien

Une des principales destinations touristiques de l'Océan indien, l'île Maurice a su montrer son dynamisme à travers l'essor de son secteur aérien. Celui-ci bénéficie ainsi à l'ensemble des secteurs de l'économie comme l'hôtellerie, la restauration, les BTP à travers des infrastructures et des réseaux développés.

Les volumes des trafics à Maurice sont les plus élevés des îles de l'Océan Indien. Ils sont dominés par l'aéroport international de Plaisance Sir Seewoosagur Ramgoolam (SSR) et l'aéroport de Rodrigues Sir Gaëtan Duval qui concentrent à eux deux la totalité du trafic global de passagers du pays.

Le trafic global de passagers a atteint 3,9 millions de passagers en 2019, en légère augmentation de 1% par rapport à 2018. 95% du trafic se concentre sur les passagers des vols internationaux sur Plaisance SSR et 5% sur le trafic domestique entre SSR et Rodrigues.

■ Les compagnies aériennes présentes à Maurice

Créée en 1967, la compagnie nationale Air Mauritius est l'une des plus importantes entreprises du pays, réalisant un chiffre d'affaires de 500 M€ et un résultat net de 22 M€ en 2019. Son actionnariat est à 72% public : Air Mauritius Holdings Ltd (40%, holding du gouvernement mauricien), Airports of Mauritius Co Ltd (21%, public), le gouvernement mauricien (7%) et la State Investment Corporation (4%).

Desservant 23 destinations sur quatre continents, elle est dotée d'un effectif de plus de 3000 personnes et dispose d'une flotte de quinze appareils : quatre A350-900 dont deux livrés en 2017, deux A330-900 neo livrés en 2019, deux A330-200, deux A319-100, deux A340-300 et trois ATR 72-500. Elle dispose également de deux hélicoptères (un Airbus Helicopter et un Bell Jet Ranger) via sa filiale Mauritius Helicopter.

De nombreuses compagnies internationales desservent régulièrement ou transitent par l'aéroport de Plaisance SSR : Air Austral, Air France, Air Madagascar, Air Seychelles, British Airways, Corsair, Emirates, Kenya Airways, Saudia et Turkish Airlines. Certaines compagnies y assurent des vols saisonniers: les allemandes Condor Flugdienst, Lufthansa et Eurowings, Alitalia, Austrian Airlines, Evelop Airlines. D'autres y effectuent des vols charter (TUI Airways et Mahan Air).

L'aéroport de Rodrigues est uniquement desservi par Air Mauritius.

Une compagnie privée opère également sur le territoire : Rogers Aviation, qui est la filiale du groupe Rogers & Company Ltd (également détenteur de 3,4% des parts d'Air Mauritius).

Les projets et enjeux dans le secteur aérien mauricien

■ Air Mauritius a récemment opéré un bond en avant technologique

Air Mauritius a effectué un bond en avant technologique en étant la première compagnie de l'hémisphère sud à exploiter conjointement des modèles d'avions A350 et A330 neo. Elle compte par ailleurs acquérir deux avions A350 d'ici 2023 pour remplacer à terme ses deux A340.

Au fil des années, Air Mauritius s'est diversifiée à travers plusieurs filiales détenues à 100% dont les tours opérateurs Air Mauritius Holidays Pty (Australie), Mauritian Holiday Ltd (Royaume-Uni) et Air Mauritius Proprietary, l'école de pilotage Air Mauritius Institute Co, Mauritius Helicopter Ltd et le centre d'appels Airmate Ltd. Elle est actionnaire majoritaire de l'agence immobilière Mauritius Estate Development Corporation (93,7%) et dispose d'une participation minoritaire dans Mauritius Duty Free Paradise Co Ltd (MDFP, 20%) depuis 2019.

■ Un nouveau terminal pour contribuer aux objectifs de l'aéroport masterplan 2019-2040

A travers la construction d'un nouveau terminal aéroportuaire, l'aéroport de Plaisance SSR pourrait voir sa capacité annuelle augmenter à 4,5 millions de passagers, contre une capacité d'accueil actuelle de 4 millions. Ce projet gouvernemental entre dans le cadre de l'aéroport masterplan 2019-2040 visant à augmenter le trafic de passagers de 4% par an d'ici 2040.

Ce projet devrait consolider la position d'Airports of Mauritius Co Ltd (AML) en tant que hub aérien de la région. Détenue à 99,9% par le gouvernement mauricien, AML compte trois filiales: Airport Terminal Operations Ltd (ATOL) et Airport of Rodrigues Ltd (ARL) qu'elle détient à 90% et Mauritius Duty Free Paradise (MDFP, 80%). En 2019, AML a par ailleurs acquis 21% des parts d'Air Mauritius et se diversifie en devenant l'actionnaire majoritaire de l'hôtel Pointe Coton de Rodrigues (52,4%).

■ La relance du transport aérien à Maurice dans le contexte de la crise du Covid-19

Le secteur aérien mauricien a été fortement impacté par la crise du Covid-19. Le trafic passager a diminué de 67,4% en glissement annuel durant les neuf premiers mois de 2020. Dans ce contexte, Air Mauritius s'est volontairement placée sous redressement en avril 2020 suite à la suspension de l'ensemble de ses vols internationaux et domestiques. La nomination d'une nouvelle direction est attendue pour fin 2020, afin d'étudier les options de relance de la compagnie ou envisager une liquidation.

Les activités ont graduellement redémarré début octobre 2020. Néanmoins les frontières aériennes mauriciennes ne devraient pas rouvrir entièrement avant décembre 2020. Les liaisons quotidiennes ont repris depuis début juillet entre Plaisance SSR et Rodrigues.

Des intérêts français bien implantés dans le secteur

Les compagnies françaises sont bien implantées dans le secteur. Trois d'entre elles desservent l'aéroport de Plaisance SSR : Air France, Air Austral et Corsair. Air France détient par ailleurs 2,2% des parts d'Air Mauritius. Airbus et ATR fournissent la totalité de la flotte d'Air Mauritius, exclusivement composée d'avions Airbus et d'ATR 72-500.

Aéroport de Paris Management (ADPM) est également présent à travers sa participation de 10% dans ATOL, qui gère depuis août 2013 le terminal de l'aéroport de Plaisance SSR dans le cadre d'une concession de 15 ans. Ce terminal, plus grande infrastructure jamais construite à Maurice, a été financé pour 270 M€ par l'Exim Bank chinoise.

Un projet d'extension de la piste de l'aéroport de Rodrigues est à l'étude pour un investissement évalué à 100 M€. Il pourrait être cofinancé par l'AFD (prêt de 85 M€) et l'Union européenne (don de 15 M€).

Mayotte

Avec l'aimable collaboration de la direction de l'Agence de Développement et d'Innovation de Mayotte



Lundi 02 novembre 2020
N° 3544 page 14

Au surlendemain des annonces faites par le président de la République et de celles du premier ministre Jean Castex à propos de la crise sanitaire liée au Covid-19 qui continue de sévir, le président du Conseil départemental de Mayotte Soibahadine Ibrahim Ramadani a tenu à exprimer le message suivant. « La situation sanitaire liée à la pandémie de la Covid-19 conduit l'exécutif gouvernemental à prendre un certain nombre de mesures importantes dont la plus significative est celle d'un reconfinement en métropole. Nous en prenons acte au regard des enjeux de santé publique qui commandent un esprit d'unité de la part de tous les responsables politiques. Pour l'heure, Mayotte n'est pas concernée par un reconfinement tel qu'il est pratiqué en métropole et je fais

Crise sanitaire

Le président du CD annonce des mesures

toute confiance au Préfet, représentant de l'Etat, avec lequel nous nous sommes entretenus ce vendredi 30 octobre et aux autorités sanitaires pour trouver les mesures les mieux adaptées à la situation spécifique de Mayotte. Comme il l'a fait lors de la 1^{re} vague de l'épidémie, le Conseil départemental prendra toutes ses responsabilités sur un triple front : sanitaire, économique et social et nous serons aux côtés de l'Etat, des autorités pour jouer notre rôle de service public de proximité. D'ores et déjà, nous annulons ou reportons quand c'est possible les manifestations importantes qui devaient se tenir en présentiel durant cette période (au moins jusqu'au 1^{er} décembre) : Conférence des civilisations du Canal du Mozambique notamment, mais aussi prêt de l'hémicycle aux associations locales (sauf caractère d'urgence) ... Mayotte préside, par ailleurs, les

RUP depuis février dernier. Pour la prochaine Conférence des RUP, fin novembre prochain, en lien avec les institutions européennes, les RUP, les 3 Etats membres, nous avons déjà anticipé la situation pour tenir celle-ci en visioconférence, compte tenu des questions stratégiques à traiter avec nos partenaires.

Nous allons également restreindre les déplacements et les missions aux nécessités qui seraient urgentes ou ne pourraient être exercées autrement. Nous allons, bien évidemment, porter un effort tout particulier sur l'information et le relais des consignes (gestes barrières, port du masque...) car même en l'absence d'un confinement strict, la situation sanitaire de Mayotte doit être prise très au sérieux. Je réunirai très rapidement le Comité de pilotage Covid-19 du Département pour trouver les meilleures réponses quant à l'organisation du travail départemental

dans le respect des intérêts des agents et de la population de Mayotte. En l'état actuel de la situation, il me paraît par ailleurs essentiel de préserver l'économie locale déjà durablement affectée par la 1^{re} vague de cette crise et je serais très attentif à ce qu'on n'aggrave pas plus une conjoncture économique et touristique déjà difficile. Dans les jours qui viennent, nous donnerons plus de précisions quant aux mesures et décisions que nous serons amenés à prendre. Mais nous sommes pleinement mobilisés, soucieux de notre rôle de collectivité cheffe de file sur l'île » conclut le président Ramadani, ajoutant « que le Conseil départemental s'associera pleinement à tous les hommages qui seront rendus aux victimes de l'attentat de Nice survenu le 29 octobre, lequel appelle notre condamnation unanime ».

(Communiqué du CD)



Mardi 03 novembre 2020
N° 3545 page 7

Alors que les mesures de prudence ont été activées dès hier à Mayotte à la place d'un confinement de type métropolitain, la situation à Mayotte s'est quelque peu dégradée puisqu'en une semaine, 163 nouveaux cas ont été détectés et une personne a trouvé la mort, portant à 45 le nombre de décès depuis le début de la crise en mars. Nous n'évoquerons pas le cas de l'opération de communication concernant le dépistage de la population de Sada avec 11000 dépistages. Alors que visiblement il manque de réactifs et de tests on se demande bien comment 11000 personnes ont pu être testées en deux jours soit 687 tests à l'heure ... Soyons sérieux. Bref, le fait est que le virus continue de nous empoisonner la vie et plus que jamais il faut respecter le port du masque et des gestes barrière car

Covid-19

163 cas nouveaux et un décès supplémentaire

	Suivi des cas à Mayotte
Taux d'incidence (nombre de cas pour 100 000 habitants)	58.3
Taux de positivité	12.6 %
Nombre de clusters actifs	11
Nombre de tests réalisés en une semaine	1 408
Hospitalisations	18
dont le nombre de patients dans le service de médecine	12
dont le nombre de patients dans le service de réanimation	6

Depuis le début de l'épidémie :

- 4 489 cas confirmés de COVID-19 à Mayotte
- 45 décès (dont 5 à La Réunion suite à des évacuations sanitaires)

rappelons que nous sommes sursitaires. Si dans 15 jours le virus à gagné du terrain, le préfet confine-

ra purement et simplement, ce qu'il faut éviter à tout prix, l'économie locale ne pourrait résister à un

second choc comme celui de cet automne.

D.H.

Economie

Une délégation du Medef Mayotte reçue au MOM

Mercredi 28 octobre 2020, une délégation du Medef Mayotte composée de la Présidente Carla Baltus et de Mr Michel Taillefer a été reçue par le Directeur de Cabinet du ministre des outre-mer Philippe Gustin.

Au cours de cette rencontre, les conseillers MM Carmier, Blanchard et L'herbier ont pu répondre précisément aux questions sociales et économiques concernant Mayotte.

Les dettes du SMEAM qui doit au moins 32 millions d'euros à de nombreuses entreprises depuis 4 ans ont été abordées.

Les chantiers sont tous livrés et malgré de multiples relances, les dettes s'accumulent.

Même les plus grands groupes sont touchés et mettent tout en œuvre pour payer leurs propres dettes notamment celles de leurs sous-traitants non sans difficultés.

Le Medef Mayotte a tenu à alerter le gouvernement que cette situation préoccupante ne pouvait durer car elle risque d'augmenter les difficultés économiques des entreprises mahoraises des plus grandes aux plus petites. Comment investir et se projeter, comment peut-on faire miroiter un plan de relance pour l'outre-mer dont Mayotte, si on ne règle pas ces 32 millions de dettes du SMEAM ?

Une subvention annuelle de 11 millions d'euros programmée et issue du plan de relance couplée à



de l'emprunt doit être consacrée à rembourser en priorité cette dette selon le Medef Mayotte. La population augmente chaque année avec les besoins en eau.

Le prix de l'eau est un véritable sujet. Il faudra des forages, une usine de dessalement avant de voir naître la troisième retenue collinaire.

Le gouvernement doit apporter les moyens à la nouvelle gouvernance du SMEAM de régler rapidement cette dette fournisseurs. Bien conscient que ce sont les élus locaux qui gèrent cet EPCI, le Medef Mayotte juge que l'État y aura un

rôle salvateur et majeur à jouer.

Le Medef Mayotte soutient l'ensemble de ces entreprises et suivra ce dossier jusqu'à l'apurement de leurs dettes au sein de cette collectivité.

D'autres sujets ont été évoqués sur la formation professionnelle.

Les besoins en main d'œuvre doivent être anticipés dans les secteurs du BTP, des services, de la pêche, etc. Il faut donner envie aux jeunes diplômés l'envie de revenir sur leur île. Les institutions et partenaires doivent jouer le jeu et répondre aux besoins des demandeurs d'emploi, salariés et des entreprises.

La convergence sociale a longtemps été abordée.

Les syndicats de salariés aspirent à plus de droits et les entreprises ne pourront survivre aux tensions sociales sans l'accompagnement de l'État. Il faut prévoir plus d'exonérations de charges sociales dans un avenir proche tout en maintenant le CICE.

Il faut un calendrier des minimas sociaux pour donner de la visibilité à la population (RSA, retraites et diverses allocations non assujetties aux cotisations sociales).

Les mahorais ne doivent pas être pénalisés par l'attractivité mise en avant constamment lorsque l'on

parle de convergence sociale.

Les textes législatifs doivent être adaptés pour Mayotte et une étude d'impacts est vitale pour l'application du code de la sécurité sociale.

La problématique de l'insécurité ne saurait manquer à la liste de ces fructueux échanges.

Les efforts du GAO et de la PAF seuls ne peuvent suffire.

La délinquance des mineurs est un sujet sensible auquel il faut trouver une réponse judiciaire adéquate.

Cette violente insécurité pèse lourdement et efface tout espoir de qualité de vie aux citoyens.

Aucun lieu n'est épargné, les entrepreneurs sont désemparés et ne savent plus comment protéger leurs salariés, leur famille et eux-mêmes.

L'accord de branche des transports scolaires dont le Medef Mayotte est signataire a retenu toute l'attention du Ministère de l'outre-mer.

Cet accord permet aux salariés de conserver leur emploi quelques soient les nouveaux attributaires des marchés à venir.

Cet accord a sans aucun doute évité une des pires crises qu'aurait pu connaître Mayotte depuis 2011 et 2018.

Ile de la Réunion

Avec la collaboration de Joël PERIGAUD, Administrateur au bureau du Carrefour

[Un secteur inquiet face à la crise Covid](#)

Près d'un artisan sur trois encore confronté à des baisses d'activité à La Réunion



3 novembre 2020



Seulement 20% des artisans de La Réunion ont retrouvé un niveau normal d'activité depuis la fin du premier confinement en mars dernier, tandis que 50% des professionnels du secteur sont en redressement partiel, et n'ont donc pas retrouvé une activité normale, rapporte la Chambre des métiers et de l'artisanat de La Réunion (CMAR) ce mardi 3 novembre 2020. Actuellement, 30% des artisans de La Réunion sont toujours confrontés à des baisses d'activité. Au premier confinement, le secteur entier avait enregistré une baisse moyenne de 30% du chiffre d'affaires.

La Chambre des métiers note un redressement progressif dans les **métiers de l'alimentation**, du **bâtiment** et une partie des **activités de service** (transport, nettoyage, les services automobiles, etc.). Parallèlement, la situation s'est dégradée pour l'événementiel ou le **tourisme** (fleuristerie, photographie, coiffure, esthétique, artisanat d'art, etc.).

La Chambre des métiers et l'artisanat se refuse au catastrophisme : si les créations d'entreprise enregistrent une baisse de 25% sur l'année, cette baisse est proche de celle de 2018 (-2%). De même, 784 radiations ont été enregistrées au Centre de Formalités des Entreprises, contre 1.270 à la même période en 2019. Malgré la baisse en créations d'entreprises, le tissu artisanal conserve une marge de progression (+ 937 entreprises), compte tenu de l'écart entre les immatriculations et les radiations.

Mais malgré tous ces indicateurs, et dans le sillon du premier confinement, les artisans sont plus qu'inquiets, notamment face à la persistance de la crise sanitaire. 50% des chefs d'entreprises se disent pessimistes, et 17% sont résignés. Un sur trois s'estime tout de même combatif mais les chiffres sont là : 30% des artisans de La Réunion sont toujours confrontés à des baisses d'activité.

12,8 millions d'euros supplémentaires attribués à La Réunion dans le cadre du plan de relance

Le plan de relance annoncé par le Premier ministre le 3 septembre dernier prévoit notamment une relance de la commande publique par un abondement des subventions de l'État aux collectivités locales. Pour La Réunion, 12,8 millions d'euros supplémentaires sont ainsi mobilisés et permettront de soutenir 5 projets répartis sur le territoire.



4 novembre 2020



Parmi ces projets : la construction d'une salle culturelle et ludique à Sainte-Suzanne (Bagatelle) ; la construction d'une école à Saint-Louis ; la réhabilitation de l'école primaire du centre-ville à Sainte-Rose ; l'aménagement d'un parc boisé à Le Port ou encore les premiers travaux de réhabilitation de la caserne de gendarmerie Beaulieu à Saint-Benoît.

Les collectivités bénéficiaires vont pouvoir concrètement lancer dans les prochaines semaines les travaux, qui s'élèveront à 26,6 millions d'euros.

Cette enveloppe exceptionnelle vient s'ajouter aux 20,1 millions d'euros déjà versés en 2020 aux collectivités de La Réunion, au titre de trois subventions d'investissement : le Fonds exceptionnel d'investissement (FEI) la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et la Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR).

Le Fonds exceptionnel d'investissement s'élève à 10 millions d'euros à La Réunion, et permettra de soutenir 9 projets répartis sur l'ensemble du territoire. Les projets locaux soutenus sont variés. Par exemple, 2 millions d'euros seront consacrés à la construction d'une cuisine centrale à l'école Raymond Mondon à Saint-Pierre et 960 000 euros seront dédiés à la sécurisation de la route de Salazie.

Le co-financement par l'Etat des projets locaux permettra de réaliser des projets structurants pour le territoire et d'améliorer les conditions de vie des réunionnais. Au total, ce sont 26,4 millions d'euros qui pourront être mobilisés grâce au soutien de l'État via le FEI.

La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) est également caractérisée par son fort effet de levier. En mobilisant 6,9 millions d'euros, l'État soutient 10 projets qui s'élèvent à 14,8 millions d'euros. La DSIL est particulièrement destinée au soutien de projets en faveur de la transition énergétique, de la sécurisation des équipements publics, de la mobilité, du développement numérique et de la création et rénovation des bâtiments scolaires.

Par ce biais, l'Etat permet le financement de projets concrets. Ainsi, la DSIL financera 67% du projet d'installation d'une pompe à chaleur à la piscine Roland Garros au Tampon ou encore 80% du projet d'agrandissement de l'école Marcel Lauret à Saint Paul.

Enfin, l'enveloppe de la dotation d'équipement des territoires ruraux est de 3,2 millions d'euros. Ces 3,2 millions d'euros seront également répartis sur l'ensemble du territoire, avec plus de 20 projets prévus dans les quatre arrondissements.

La Région Réunion débloque 1,5 millions d'euros pour le secteur culturel



28 octobre 2020

outremers 360°

La Région Réunion a communiqué sur sa démarche de soutien au secteur culturel, durement touché par la crise sanitaire, par la mise à disposition d'un « fonds d'urgence événementiel » disposant d'une enveloppe de 1,5 millions d'euros.

Domaine d'activité le plus impacté par la pandémie de Covid-19 avec celui du tourisme, le secteur culturel subit de plein fouet les conséquences économiques de la crise sanitaire. Suite à l'arrêt quasi total de l'activité et une reprise extrêmement difficile, sur fond de deuxième vague d'épidémie, la Région Réunion intervient en faveur des acteurs culturels du territoire.

Ainsi, le « fonds d'urgence événementiel », enveloppe de 1,5 millions d'euros, permettra d'accompagner financièrement les entreprises du secteur sur leur fonds de roulement nécessaire, et compte-tenu de leur chiffre d'affaire. Seront éligibles les entreprises dont le code «NAF» en lien avec la filière de l'événementiel, précise le communiqué. Un second volet d'aides, d'un montant de 10 millions d'euros (issu du fonds européen FEDER) sera également mis en œuvre pour contribuer à la relance des entreprises de l'événementiel.

Pour Didier Robert, président du Conseil régional de La Réunion : « La Région est extrêmement mobilisée depuis le début de cette crise pour tenir sa place de collectivité régionale. Le maintien du niveau de financement public pour les secteurs tels que la culture et l'événementiel est essentiel pour relancer leur activité et préserver autant que possible les emplois et les compétences ». Pour rappel, une enveloppe globale de 941 569 € a également été attribuée lors de la précédente Commission permanente, en faveur d'associations du secteur culturel (musique, enseignement artistique, arts plastiques, littérature, salles de diffusion, patrimoine culturel, théâtre et danse, cultures régionales). C'est aussi, dans cette optique que la Région a souhaité maintenir ses propres événements culturels, et ce, dans le respect des règles sanitaires en vigueur. À noter que la continuité du service public a été assurée, même pendant la période de déconfinement, afin de permettre aux associations de bénéficier d'aides financières au même niveau qu'en 2019.

Union des Comores

Covid-19 | Une importante hausse des cas, « relâchement » des mesures à l'aéroport



3 octobre 2020

Al-watwan

Le premier journal des Comores

Après une baisse notable du nombre de personnes atteintes par la Covid-19, les autorités sanitaires notent une recrudescence des cas. Le dernier communiqué du ministère de la Santé en date du 31 octobre, fait état de “40 cas actifs de Covid-19 dont 30 à Ngazidja et 10 à Ndzouani”.

Le pays connaît une hausse de cas de Covid-19. Jusqu’ici la tendance du nombre de cas de coronavirus était à la baisse mais depuis quelques jours, le nombre de cas ne cesse d’augmenter à Ndzouani et Ngazidja où le dernier communiqué du ministère de la Santé, paru samedi dernier, fait respectivement état de 10 et 30 personnes atteintes de la Covid-19.

Selon le docteur Ansufoudine Mohamed, membre du comité de surveillance, Ndzouani comptait 24 cas en septembre et octobre dont 18 étaient importés et 6 cas autochtones. “Parmi les cas importés il y a des membres d’équipage d’un bateau qui venaient de Dar es Salam et des gens provenant de Madagascar. Il y a eu aussi des personnes venues de Mayotte et des clandestins de Madagascar. D’une façon générale, les mois de juin, juillet et août il y a eu une grosse chute du nombre des cas. Seulement, depuis peu, il y a une remontée des cas dont la majorité est importée”, déclare le docteur Ansufoudine Mohamed.

Selon lui, à Ndzouani ils continuent à faire les tests GenXpert et s’il y a quelqu’un qui vient sans test Pcr, ils en effectuent un. “Nous avons eu à effectuer des tests sur des gens venus de Dar es Salam et Madagascar et nous effectuons le traçage des personnes contacts. Pour ceux qui viennent à l’hôpital et qui présentent des signes suspects, on effectue le test aussi”.



Pour le docteur Harmia Mmadi, chargée de la prise en charge à Ngazidja, les cas détectés au niveau insulaire proviennent en grande partie des personnes qui veulent voyager et qui effectuent les tests. “Ce sont des comoriens qui veulent voyager et des étrangers qui étaient là et qui veulent regagner leurs pays qui font le test, mais ce sont des cas asymptomatiques. Les cas importés ne sont pas nombreux”.

Le docteur Harmia Mmadi préconise qu’on renforce les mesures barrières car il y a un relâchement total selon elle. “Je rappelle qu’on ne met plus les gens qui viennent de l’extérieur en quarantaine mais on effectue le test rapide et ils rentrent chez eux, chacun doit prendre ses responsabilités et se protéger”, dit-elle.

Par ailleurs, un laxisme est constaté au niveau du contrôle à l’aéroport. Un voyageur venu de Tanzanie confie “je me suis démené pour faire le test pour venir, bien que ce soit un exercice difficile à Dar es Salam, mais ironie du sort, une fois arrivé à l’aéroport, personne ne m’a demandé ce test et je n’étais pas seul”, confie cette source hébétée.

Pour le docteur Ahamada Saïd Fazul, président du comité scientifique, il faudrait renforcer la sensibilisation car la maladie est toujours présente. “Bien que ce soient des cas asymptomatiques, mais ils sont traités, nous devons également redoubler de vigilance à l’aéroport car avec l’afflux des voyageurs, on n’est pas en sécurité”, dit-il.

Le secteur aérien comorien en forte progression avant la crise

(Par le Service Economique auprès de l'Ambassade de France à Tananarive)

La Lettre de services économiques de l'Afrique de l'est
et de l'Océan Indien

N°2 – Octobre 2020

Le secteur aérien comorien est relativement dynamique en raison de l'insularité du pays et de ses liens avec l'Europe. Actuellement, deux compagnies locales privées, AB Aviation et Int'Air Îles, assurent les vols domestiques tandis que plusieurs compagnies internationales connectent les Comores à la région.

Air Austral et sa filiale Ewa Air sont présents dans le secteur. Le plan Comores Emergent 2030 intègre parmi ses objectifs la modernisation des infrastructures aéroportuaires du pays. Dans le contexte de la crise sanitaire, une reprise graduelle des activités est constatée depuis septembre.

Le secteur aérien comorien dynamique, disposant de marges de progression

- Un trafic en forte progression

Le trafic global du secteur aérien aux Comores est dominé par l'aéroport international de Moroni – Prince Saïd Ibrahim, disposant à lui seul d'une capacité d'accueil annuelle de 200 000 passagers et accueillant la totalité du trafic international. Deux autres aérodromes complètent le trafic domestique : l'aérodrome d'Ouani (Anjouan) et celui de Fomboni Bandar Es Salam (Mohéli). La gestion des trois aéroports est assurée par Aéroport des Comores (ADC), société détenue à 100% par le gouvernement et créée en septembre 2018.

Le trafic global de passagers progressait fortement en 2019 avant la crise sanitaire de 2020, avec 226 000 passagers, soit une hausse de 35% par rapport à 2018. 55% du trafic est concentré sur l'international, 17% sur le régional (vers Mayotte et Majunga) et 28% sur le trafic domestique entre Grande Comore, Anjouan et Mohéli.

- Les compagnies aériennes présentes aux Comores

La principale compagnie aérienne du pays est AB Aviation, société privée effectuant des liaisons domestiques et régionales régulières. Créée en 2010 par le pilote Ayad Bourhane et basée à Moroni, elle compte un effectif de 85 employés. Les activités d'AB Aviation sont en essor, ayant transporté près de 100 000 passagers en 2019, en hausse de 25% par rapport à l'année précédente. Elle assure une grande partie du trafic domestique et régional du secteur. AB Aviation dessert Moroni, Anjouan, Mohéli, Dzaoudzi (Mayotte), Dar-Es-Salaam, Majunga (Madagascar) et assure des vols saisonniers vers l'île de Pemba (Tanzanie). Elle dispose d'une flotte de trois Embraer EMB 120 et compte prochainement acquérir un EMB 145 et un EMB 170 (visant une desserte de l'île Maurice).

Sa concurrente est la compagnie privée Int'Air Îles, basée à Anjouan. Fondée en 2008 par Inzoudine Seffoudine, elle dessert les îles de l'archipel et Mayotte au moyen d'un avion Saab 340B.

Plusieurs compagnies internationales desservent régulièrement l'aéroport de Moroni : Air Austral et sa filiale Ewa Air, Air Madagascar, Air Tanzanie, Ethiopian Airlines, Kenya Airways. Turkish Airlines y assure des vols saisonniers depuis 2018. Une compagnie kenyane, Astral Aviation, y effectue des vols cargo. Les projets et enjeux dans le secteur aérien comorien

- Le plan Comores Emergent 2030 compte atteindre 1 million de passagers en 2030

Le plan Comores Emergent 2030 intègre parmi ses objectifs la modernisation des infrastructures aéroportuaires du pays.

Le projet «Les îles de la lune à portée de vol» vise ainsi à augmenter les capacités d'accueil à un million de passager par an d'ici 2030 à travers un programme évalué à 213 M€. Le projet consiste notamment en (i) l'extension et la modernisation de l'aéroport international de Moroni (178 M) ii) la construction d'un nouvel aéroport à Anjouan (32 M€) (iii) l'extension et la réhabilitation de l'aéroport de Mohéli (3 M€) ; (iv) des aménagements temporaires de l'aéroport de Ouani ; et (v) la création d'une compagnie nationale de transport aérien, avec la recherche d'un partenaire stratégique. Initialement évalué à 178 M€, un projet d'extension et modernisation de l'aéroport de Moroni a fait l'objet d'un protocole d'accord avec la société chinoise Sinohydro Corporation Ltd en mai 2017 pour 77 155 M€, mais n'a pas encore été réalisé. Le processus de création d'une nouvelle compagnie aérienne est également à un stade précoce.

- Une reprise graduelle des vols depuis le 7 septembre

Le secteur aérien comorien a été fortement touché par la crise sanitaire en raison de la contribution importante du tourisme (incluant celui de la diaspora comorienne) dans l'économie. Néanmoins, le secteur a rapidement redémarré à partir du 7 septembre. Des vols hebdomadaires sont actuellement assurés par Ethiopian Airlines, Kenya Airways et Air Tanzanie.

Des intérêts français présents dans le secteur

Les compagnies françaises sont présentes dans le secteur. Deux d'entre elles desservent l'aéroport international : Air Austral (de la Réunion) et sa filiale Ewa Air (de Mayotte). Air France est également présente à travers un partage de code avec Kenya Airways. Le constructeur Airbus débute quant à lui des discussions avec AB Aviation pour la location d'un A330.



Al-watwan
Le premier journal des Comores

29/10/2020

Pour venir en aide au secteur privé plus particulièrement aux préparateurs de la vanille et aux automobilistes, le gouvernement vient d'accorder deux subventions d'appui à hauteur de 750 millions, répartis entre 300 millions à la filière vanille et 450 millions aux transporteurs routiers en raison de la suspension de la vignette automobile 2020.

Le ministre des Finances, du Budget et du Secteur bancaire, Saïd Ali Saïd Chayhane, sous l'assistance du président de la République, Azali Assoumani, du président de l'Assemblée de l'Union et du gouvernement a procédé, hier en fin d'après-midi au palais de Beït-Salam à la signature de deux conventions d'appui à la filière la vanille et au monde du transport routier à hauteur de 750 millions de francs comoriens. Ces deux conventions de soutien financier ont été signées entre le ministre des Finances et du Secteur bancaire, l'Union des Meck, la Banque de développement des Comores (Bdc), l'Union des Sanduk et le Syndicat national des transporteurs (Usukani Wa Masiwa).

45% du total des créances des préparateurs de vanille - Dans son discours, le ministre des Finances a rendu un hommage appuyé à cette initiative du président de la République, Azali Assoumani, pour avoir institué le dialogue public-privé comme étant le cadre privilégié de dialogue entre le gouvernement et ses partenaires du secteur privé. Il a fait part d'un protocole d'accompagnement de la filière vanille, qui va permettre de prendre en charge 45% du total des créances des préparateurs de vanille auprès des institutions financières, soit 300 millions de francs comoriens de créances qui seront prises en charge par l'Etat.

Dans le même temps, un deuxième protocole relatif à la suspension du paiement de la vignette automobile 2020 a été signé. Ce dernier est estimé à hauteur de 450 millions de francs comoriens. Saïd Ali Saïd Chayhane a annoncé qu'au total et à travers ces deux conventions, l'État a concédé aux deux secteurs, 750 millions de francs comoriens d'aide et d'annulation de charges pour soutenir "deux secteurs stratégiques parmi les plus impactés du tissu économique comorien". Quant au président de la République, il a rappelé que cette signature est une étape importante qui vise à concrétiser et à formaliser la décision prise par le gouvernement d'accorder une aide d'urgence sous forme de subvention à hauteur de 300 millions de francs comoriens aux différents acteurs du secteur pour leur permettre de faire face à leurs obligations vis-à-vis du secteur bancaire. Selon lui, cette subvention intervient à point nommé pour porter secours au secteur de la vanille fortement impacté par la grave crise que traverse le pays, lié non seulement aux nombreuses créances en souffrance auprès des institutions bancaires, mais aussi au problème de la dernière campagne de vanille impacté par la crise de Covid-19.

"Un devoir impérieux et une urgence absolue" - Une situation qui est venue s'ajouter aux stocks invendus et aux dettes des préparateurs envers les particuliers.

Le représentant du Syndicat Usukani Wa Masiwa, Moustoifa Mmadi, a remercié le gouvernement d'avoir entendu leur cri de détresse en acceptant de suspendre le paiement de la vignette automobile 2020 jusqu'à l'année prochaine promettant le paiement de la vignette 2021 dans les délais légaux. Hadji Boina, au nom des préparateurs de vanille, a adressé ses remerciements au chef de l'État et aux institutions de crédit. S'adressant au chef de l'Etat, l'intéressé fait savoir que "vous n'êtes pas sans savoir que nos stocks de 2019 et 2020, sont toujours là, et connaissant votre amour pour ce secteur, nous ne pouvons qu'espérer que vous trouverez une solution pour nous accompagner à faire écouler nos stocks", a-t-il plaidé.

La directrice exécutive de la Meck Moroni, Laila Saïd Hassane, a félicité l'accord. Elle a rappelé que cette convention ne résoudra pas tous les problèmes puisqu'un montant significatif de créances restera en souffrance. Elle a appelé les préparateurs de vanille à honorer leurs dettes par l'écoulement de leurs stocks de vanille. "C'est cette discipline dans la mise en œuvre de cette convention qui nous permettra de surmonter définitivement cette crise", conclue-t-elle.

Le chef de l'État a soutenu que cette subvention constitue, auprès du gouvernement, "un devoir impérieux et une urgence absolue" visant à sauver le secteur-clé de la vanille qui constitue une source importante des recettes extérieures et qui contribue à la croissance économique du pays. Azali Assoumani a rappelé aux préparateurs, leur devoir de s'acquitter de leurs obligations et de bien coopérer avec l'Office national de la vanille (Onav) et leurs créanciers afin d'éviter une conjoncture difficile similaire à l'avenir. "Pour leur part, les établissements de crédits devront faire les concessions nécessaires et faire preuve de compréhension dans le cadre de l'exécution du protocole qui fait l'objet de cette signature", recommande-t-il. Concernant la convention annulant le paiement de la vignette automobile pour l'année 2020, le président de la République a rappelé que cette décision d'accorder une subvention à hauteur de 450 millions de francs comoriens, entre dans le cadre des mesures d'accompagnement du gouvernement aux secteurs productifs, aux professions qui ont subi les impacts de la crise sanitaire, en particulier les transporteurs routiers.

Seychelles



25 octobre 2020

outremers 360°

Le Covid-19 épargne les Seychelles, mais touche durement son tourisme

« C'est la catastrophe », résume Sybil Cardon, propriétaire d'un hôtel aux Seychelles, où la pandémie de Covid-19 a fait dégringoler le nombre de touristes essentiels à l'économie de l'archipel de moins de 100.000 habitants, dans l'océan Indien.

Le tourisme contribue à environ 25% du PIB du pays, selon les statistiques officielles, et est, avec l'industrie thonière, le principal pourvoyeur de devises. En 2019, ses plages paradisiaques et ses eaux turquoises ont attiré plus de 330.000 touristes, aux deux-tiers en provenance d'Europe. Sur les trois premiers trimestres de 2020, à peine plus de 75.000 ont débarqué dans l'archipel. Sur les 2e et 3e trimestres, leur nombre a chuté de près de 83% par rapport à l'année précédente, une baisse similaire à celle des voyageurs d'affaires, selon le Bureau national des Statistiques (NBS).

Fermé fin mars aux vols internationaux, l'aéroport de Victoria, la capitale, a rouvert le 1er août, mais toutes les compagnies n'ont pas repris leurs vols et les touristes arrivent au compte-goutte. « Depuis la réouverture de l'aéroport, on a essayé de rouvrir notre établissement, mais c'est la catastrophe, on tourne à perte, car il n'y a personne », constate Sybil Cardon, également présidente de l'Association de l'hôtellerie et du Tourisme des Seychelles (SHTA).

Directrice du centre de plongée Equinoxe à Beau Vallon, Manuela Alcaniz « a constaté une légère amélioration depuis l'ouverture de l'aéroport, mais rien de significatif ». Non loin, au restaurant Boat House, « aujourd'hui, on n'a qu'un seul client; normalement en octobre on est complet », constate Françoise Mancienne, sa gérante. Malgré les aides de l'Etat pour payer les salaires, hôtels et restaurants ont dû se séparer d'une partie de leurs effectifs. Sybil Cardon a licencié 10% du personnel de son hôtel, Les Lauriers, sur l'île de Praslin, tandis que le Boat House a gardé ses salariés mais se passe des extras employés à mi-temps le soir.

Reconversion - Plus de 700 Seychellois ont perdu leur emploi dans le secteur de l'hôtellerie et du tourisme. Selon le NBS, l'industrie de l'hébergement et de la restauration employait plus de 12% de la population active avant l'épidémie et le secteur de la culture, du divertissement et des loisirs plus de 3%.

Les salariés privés d'activité par la crise sanitaire ont fait passer le taux de sans emploi à 6,3% contre 4,8% au 1er trimestre, selon le NBS. Depuis le 1er juillet, le gouvernement a mis sur pied un « Programme de transition professionnelle » (Sets) à leur intention: l'Etat verse leur salaire en échange du suivi d'une formation, d'un perfectionnement ou d'une mise à niveau. « Actuellement, s'il n'y avait pas d'aide, je ne sais pas dans quelle situation je me trouverais pour rembourser mon prêt et subvenir aux besoins de mes enfants », explique Sheila Marie qui travaillait à la comptabilité d'un hôtel et suit désormais une formation en gestion de paie. « Cela devrait me donner suffisamment de bagage pour pouvoir trouver un autre emploi », si l'activité ne reprend pas d'ici le 31 décembre, fin prévue du programme, ajoute la jeune femme.

Les autorités espèrent un retour des touristes en décembre, à la haute saison, avec la reprise des vols de la majorité des compagnies aériennes vers les Seychelles, destination haut de gamme. Mais certains acteurs du secteur se montrent pessimistes. « Les compagnies aériennes qui viennent dans le pays n'ont que 50 personnes à bord, j'ai peur qu'elles arrêtent de venir », s'inquiète Sybil Cardon. Sans compter que l'Europe, d'où viennent l'essentiel des touristes, fait face à une seconde vague de contaminations.

Les conditions d'entrée dans l'archipel, où seuls 149 cas ont été enregistrés, sont draconiennes. Seuls les voyageurs en provenance d'une liste limitée de pays sont autorisés à débarquer, munis d'un test négatif au Covid-19 datant de moins de 72 heures. Mais ceux arrivant de France, du Royaume Uni et des Emirats doivent désormais présenter un test de moins de 48H et rester cinq jours, sans en sortir, dans un hôtel agréé. Un frein pour de nombreux touristes de ces trois pays qui ont fourni en 2019 un quart des visiteurs de l'archipel.

Manuela Alcaniz, elle, voit l'avenir « d'une manière très positive »: vue la situation, « les choses ne peuvent qu'aller en s'améliorant ».

Océan Indien – Seychelles

Par le SE de Tananarive

Le transport aérien, rouage essentiel du tourisme seychellois

Le secteur aérien seychellois est en plein essor et peut faire de l'archipel un carrefour touristique de l'Océan indien. La compagnie nationale Air Seychelles oriente son développement vers l'Inde et renforce son partenariat stratégique avec Etihad Airways. Les intérêts français sont présents dans le secteur à travers deux compagnies aériennes (Air France et Air Austral). Le secteur pourrait redémarrer à l'aune de la sortie de la crise sanitaire.

Le secteur aérien seychellois joue un rôle essentiel dans le tourisme de l'archipel

▪ Etat des lieux du secteur aérien seychellois

Hub touristique en devenir, l'archipel des Seychelles compte 115 îles qui gagnent à disposer d'un réseau de transport aérien optimal. Les volumes des trafics dans le pays sont relativement élevés en raison de la place du tourisme dans l'économie qui contribue à près de 30% du PIB. Ils sont dominés par les deux principaux aéroports du pays, l'aéroport international de Victoria (sur l'île de Mahé) et l'aéroport de l'île de Praslin qui concentrent à eux deux la quasi-totalité du trafic global de passagers du pays. Parmi les treize autres aérodromes que compte l'archipel, trois d'entre eux sont desservis via des vols charter (Île aux Oiseaux, île Denis et île d'Arros).

Le trafic global de passagers a ainsi atteint 456 540 passagers en 2019, en légère augmentation de 4% par rapport à 2018. 81% se concentrent sur le trafic international à Mahé et 19% sur le trafic domestique entre Mahé et Praslin et les trois aérodromes desservis par vols charter.

▪ Les compagnies aériennes présentes aux Seychelles

Créée en 1977 à la suite de la fusion de deux sociétés aériennes (Air Mahé et Inter Island Airways), la compagnie nationale Air Seychelles est à 60% détenue par le gouvernement seychellois et à 40% par la compagnie émirienne Etihad Airways PJSC depuis 2012. Dotée d'un effectif de près de 475 employés, elle dessert régulièrement Johannesburg, Mumbai, Tel Aviv, Maurice et assure des liaisons saisonnières vers Tananarive. Elle assure par ailleurs des vols charter vers les îles aux Oiseaux, Denis et d'Arros. Elle dispose d'une flotte de sept appareils : deux A320-200 neo et cinq Twin Otter DHC-6-400.

De nombreuses compagnies internationales desservent régulièrement l'aéroport de Mahé (jusqu'à la crise sanitaire) : Air Austral, Air Mauritius, British Airways, Emirates, Etihad, Condor Flugdienst (All), Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Qatar Airways, Sri Lankan Airways et Turkish Airlines. Deux compagnies y assurent des vols saisonniers : Air France et Edelweiss Air (CH). L'aéroport de Praslin est uniquement desservi par Air Seychelles.

Des compagnies privées opèrent également sur le territoire à l'image de Zilair, qui assure des liaisons vers les principaux aérodromes de l'archipel, ainsi que ceux non desservis par Air Seychelles comme Platte, Silhouette, Aride, Cousin, Alphonse, Desroches, Frégate ou Coetivy.

Les projets et enjeux dans le secteur aérien seychellois

▪ Air Seychelles oriente son développement en direction de la péninsule indienne

Après la livraison de ses deux A320 neo, Air Seychelles compte développer ses dessertes en Inde. Lancée en 2015 par la desserte de Mumbai à travers trois vols hebdomadaires, la liaison a été étendue jusqu'à la crise sanitaire à six vols par semaine. Air Seychelles vise à moyen terme six liaisons quotidiennes vers Mumbai durant la saison estivale. Par ailleurs, la compagnie a mis en place un partage de codes avec Air India depuis 2018.

Afrique et Océan Indien

Développement économique de l'Océan indien



15 octobre 2020

Au Sénat, le 13 octobre, j'ai eu un échange passionnant avec **Véronique Perdigon**, présidente de la section CCEF de Madagascar et **Catherine Dubreuil**, administratrice du Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan indien, un réseau d'un millier de chef d'entreprises. N'est-il pas aberrant que les ananas produits à La Réunion doivent obligatoirement passer par Rungis avant de se retrouver à Maurice ?

Pour Véronique la priorité est de lever tous les freins à la mobilité en termes de flux aériens, maritimes ou de personnes entre les pays de la zone. Ceci est d'autant plus pertinent à l'heure où les compagnies nationales de l'île Maurice et de l'Afrique du Sud sont placées sous administration judiciaire.

L'objectif du Carrefour est de développer les relations d'affaires entre les six îles de la région. Catherine a été naturellement chargée de l'île Maurice, où il elle fut présidente de la Chambre de commerce France-Maurice (CCIFM). En 2015, un forum régional avait fait un état des lieux des blocages à lever : problèmes de connectivité (ex : liaisons aériennes), de libre circulation des personnes (ex : obtention de visas), de taxes (ex : les octrois de mer), de différences de normes... Alors que Catherine travaille sur une seconde édition de ce forum à l'horizon du premier trimestre 2021, force est de constater que les obstacles restent identiques, sinon aggravés par l'effondrement économique provoqué par la crise sanitaire.

Je leur apporte tout mon soutien pour les aider à travailler sur les priorités qu'elles définiront en compagnie des chambres de commerce françaises des pays de la région et des comités des CCEF des pays de la zone.



Trésor
DIRECTION GÉNÉRALE

Publication du service économique régional de Nairobi, des services économiques Addis-Abeba, Tananarive, Dar Es Salam, Kampala, Khartoum et des Ambassades de France au Rwanda et à Djibouti

Actualités Régionales

Covid19 : Évolution de la situation sanitaire.

Après - 35 % la semaine dernière, le nombre de nouveaux cas hebdomadaires dans la zone AEOI augmente de nouveau cette semaine de 45 % (+ 11 334 cas contre + 7 814 la semaine passée), à l'inverse de la tendance mondiale (- 19 %). Cette hausse est principalement portée par l'augmentation significative du nombre de nouveau cas au Kenya qui atteint +6 402 contre + 3 714 la semaine passée, une hausse record pour le pays. Cette augmentation est corrélée à la

hausse du nombre de tests, mais le taux de positivité des tests est également en forte hausse : il s'établit à 15 % fin octobre contre 5 % un mois plus tôt. Après une baisse la semaine passée, le nombre de nouveau cas hebdomadaire augmente de nouveau en Ouganda (+ 1 198 contre + 606 la semaine passée). En Ethiopie, 1^{er} pays en terme de cas cumulé (96 169) de la zone AEOI, le nombre de nouveaux cas positifs se stabilise cette semaine (+ 3 311) après une baisse la semaine passée (+2 998 contre + 6 431 il y a deux semaines).* Le nombre de cas reportés par l'OMS peut subir, compte tenu des délais de transmission, un léger décalage avec les données nationales, variable pour chaque pays. Aussi, la stabilité du nombre de cas en Tanzanie reflète l'arrêt de la comptabilisation par le gouvernement depuis fin avril ; les émeutes en Ethiopie ont perturbé la communication régulière sur le suivi de l'épidémie.

Pays \ Date	Nombre de cas			Nombre de décès		
	18/10	25/10	2/11	18/10	25/10	2/11
Burundi	550	556	589	1	1	1
Comores	502	517	530	7	7	7
Djibouti	5 469	5 528	5 561	61	61	61
Erythrée	425	461	463	0	0	0
Ethiopie	89 860	92 858	96 169	1 365	1 419	1 469
Kenya	45 076	48 790	55 192	839	896	996
Madagascar	16 810	16 968	17 111	238	244	244
Maurice	407	435	441	10	10	10
Rwanda	4 992	5 060	5 137	34	34	35
Seychelles	148	152	154	0	0	0
Somalie	3 864	3 941	3 941	99	102	104
Soudan du Sud	2 847	2 883	2 926	55	56	59
Soudan	13 724	13 733	13 804	836	837	837
Tanzanie	509	509	509	21	21	21
Ouganda	10 691	11 297	12 495	97	99	111
Total AEOI	195 874	203 688	215 022	3 663	3 787	3 955

Innovation

Le Startup Act en Tunisie un an après : des leçons à tirer pour les pays africains



23 octobre 2020



L'économie numérique n'est plus une simple vue de l'esprit en Afrique depuis de nombreuses années déjà. La transformation profonde qu'elle traduit a induit l'éclosion d'un écosystème économique nouveau : celui des start-up. Mais, sur le continent, ces entreprises innovantes peinent à éclore véritablement. De nombreux écueils, notamment administratifs et financiers, entravent leur croissance. C'est conscient de cette réalité et soucieuse de donner à son tissu économique une chance de tirer pleinement parti de la quatrième révolution industrielle que la Tunisie s'est dotée d'un outil de gouvernance spécifique. Un an d'expérimentation plus tard, le Startup Act a tout changé et ses résultats pourraient inspirer ailleurs.

La Tunisie compte aujourd'hui un total de 248 start-up labélisées. Ce sont celles qui ont rempli un certain nombre de critères définis par le Startup Act, le cadre juridique innovant et unique lancé en avril 2019 par le gouvernement tunisien pour accompagner les jeunes entrepreneurs locaux qui décident d'investir dans le pays et les entrepreneurs étrangers qui ont décidé de s'y installer.



De nombreuses autres ont échoué à acquérir ce titre mais ne baissent pas les bras. Au total, pour la période avril 2019-avril 2020, c'est 416 start-up qui ont demandé le label pour obtenir une série d'avantages et d'incitations.

Au total, pour la période avril 2019-avril 2020, c'est 416 start-up qui ont demandé le label pour obtenir une série d'avantages et d'incitations. « Depuis ma prise de fonctions en tant que ministre des Technologies de la Communication et de la Transformation Digitale, l'une de mes routines préférées est sans doute la cérémonie de remise des labels aux start-ups tunisiennes innovantes. Ce rituel, auquel je me fais un point d'honneur de présider chaque mois, me permet de découvrir avec émerveillement l'incroyable potentiel d'innovation de notre jeunesse. Cette jeunesse qui innove, nous nous devons de lui venir en aide, sans complaisance et avec la ferme conviction que c'est à travers elle que la transformation digitale de la Tunisie s'opérera. Pour aider cette jeunesse qui entreprend, le cadre juridique unique du Startup Act donne déjà d'excellents résultats, mais il nous faut aller encore plus loin », estime Mohamed Fadhel Kraiem, le ministre des Technologies de la communication.

Retombées : Selon le rapport annuel du Startup Act Tunisie 2019-2020, publié par Smart Capital, l'ensemble des 248 start-up labélisées a généré un chiffre d'affaires cumulé de 66 millions de dinars (env. 20 millions d'euros) en 2019, dont 72% a été réalisé sur le marché tunisien. Plus d'un tiers de ces start-ups (38%) n'ont pas réalisé de chiffre d'affaires tandis qu'environ un tiers (32%) ont réalisé un chiffre d'affaires inférieur à 100 000 dinars (environ 30 000 euros).



Par ailleurs, 23% des start-ups labélisées ont généré un chiffre d'affaires entre 100 000 et 1 million de dinars et près de 7% d'entre-elles ont un volume d'affaires supérieur à 1 million de dinars. Les start-ups labélisées ont réalisé la moitié de leur chiffre d'affaires à l'export avec l'Europe. Pratiquement trois quarts du chiffre d'affaire à l'export a été réalisé avec les marchés européens, la région MENA et l'Afrique. Sur les 66 millions de dinars de chiffres d'affaires, 72,4% a été généré par des start-up tunisiennes alors que le reste est le fruit du travail des start-up étrangères qui sont déjà au nombre de quatorze dans le pays.

Pratiquement trois quarts du chiffre d'affaire à l'export a été réalisé avec les marchés européens, la région MENA et l'Afrique. Les start-up labélisées employaient 2829 personnes jusqu'en avril 2020, y compris les fondateurs, avec une moyenne de 11 personnes par startup. Quasiment le tiers de ces emplois a été créé durant la première année de la start up, et 4 emplois sur 10 dans

les start-up labellisées sont déclarés comme effectif féminin, indique le rapport. 549 personnes ont été enregistrées comme fondateur de start-up. Parmi elles, 52,3% ont entre 20 et 34 ans ; l'âge de 43,4% varie entre 35 et 49 ans ; 3,6% ont entre 50 et 65 ans et 0,7% sont âgés de plus de 65 ans.

Perspectives : Les données révélées par le rapport sur l'an un du Startup Act témoignent du dynamisme impulsé à l'industrie tunisienne de l'innovation. Elles laissent présager une montée en puissance graduelle car le Startup Act n'est que le premier pilier du programme Startup Tunisia dont l'objectif est de développer l'entrepreneuriat innovant local.

Le second pilier qui devrait bientôt être mis en place porte sur le nouveau cadre d'investissement. Il fera émerger une industrie de capital-risque solide et dynamique. Ce cadre repose sur 3 instruments : le Fonds de Fonds ANAVA, un incubateur de sociétés de gestion, et le Fonds de garantie des start-ups. Il viendra résoudre le problème d'accès au financement des innovateurs qui, en 2019, ont effectué un total de 70 opérations de levées de fonds d'une valeur de 60,6 millions de dinars (18,6 millions d'euros). 64 de ces opérations (92%) ont été faites pour des montants inférieurs à 1 million de dinars. 43 opérations d'investissement ont été réalisées pour des montants entre 100 et 600 000 dinars alors que 6 de levées de fonds dépassent le million de dinars. La majorité de ces fonds a été prélevée sur l'épargne personnelle des fondateurs de start-ups ou via l'appui familial.

Le second pilier qui devrait bientôt être mis en place porte sur le nouveau cadre d'investissement. Il fera émerger une industrie de capital-risque solide et dynamique.

Enfin, deux autres piliers viendront compléter le programme de développement de l'industrie start-up tunisienne. Il s'agit du nouveau schéma d'appui aux start-ups et aux structures de soutien de l'écosystème (SSO) et du nouveau plan d'appui à l'innovation dans le secteur public (dématérialisation des services administratifs, les services connectés et simplifiés...).

Types d'instruments financiers utilisés par les startups



Pour Mohamed Fadhel Kraiem, le ministre des Technologies de la communication, « la Tunisie dispose d'un gisement important de compétences ainsi que d'une grande appétence pour l'entrepreneuriat chez les jeunes : Il nous revient de mettre en place les mécanismes nécessaires afin de canaliser toute cette énergie et appuyer nos start-ups dans leur développement. Je crois fermement que la transformation digitale de la Tunisie est un processus déjà amorcé. Ce processus ne fera que gagner en puissance à mesure que nous multiplierons le nombre de startups innovantes et que nous poursuivrons les efforts entrepris en vue de faciliter encore et toujours le quotidien des porteurs de projets ».

Avantages du label pour les entrepreneurs

La bourse de start-up Allocation donnée au co-fondateur et actionnaire d'une start-up en lancement pour couvrir les charges de vie pour une (01) année. Son montant est indexé sur la rémunération antérieure durant les 12 derniers mois pour un salarié et prend la forme d'une indemnité fixe pour les non-salariés. Son montant maximum est de 5000 dinars net/mois et le minimum est de 1000 dinars net/mois.

Les brevets Prise en charge par l'Etat des procédures et des frais d'enregistrement des brevets des start-ups au niveau national et international.

Le bon échec Le Startup Act encourage le bon échec en favorisant la liquidation amiable des start-ups à travers la conjugaison de mesures comme le Fonds de garantie des start-ups, l'exonération de l'impôt sur les sociétés et la prise en charge par l'Etat des charges salariales et patronales.

Le congé pour création de start-up C'est un congé d'une (01) année renouvelable une (01) fois accordé au co-fondateur d'une Startup pour qu'il se dédie à plein-temps au lancement et au développement de sa start-up. L'employeur, public ou privé, ne peut pas s'opposer au départ du bénéficiaire du congé (hormis le cas d'un employeur privé employant moins de 100 salariés). Le bénéficiaire de ce congé peut y mettre fin à tout moment et revenir à son emploi d'origine moyennant préavis.

Le SIVP et les programmes d'emploi Tout jeune diplômé éligible aux programmes d'emploi, dont le stage d'initiation à la vie professionnelle (SIVP), qui crée sa start-up et rejoint une start-up en tant que salarié peut conserver cet avantage et s'en prévaloir à la fin de sa relation avec ladite Startup et ce dans un délai de trois (03) ans.

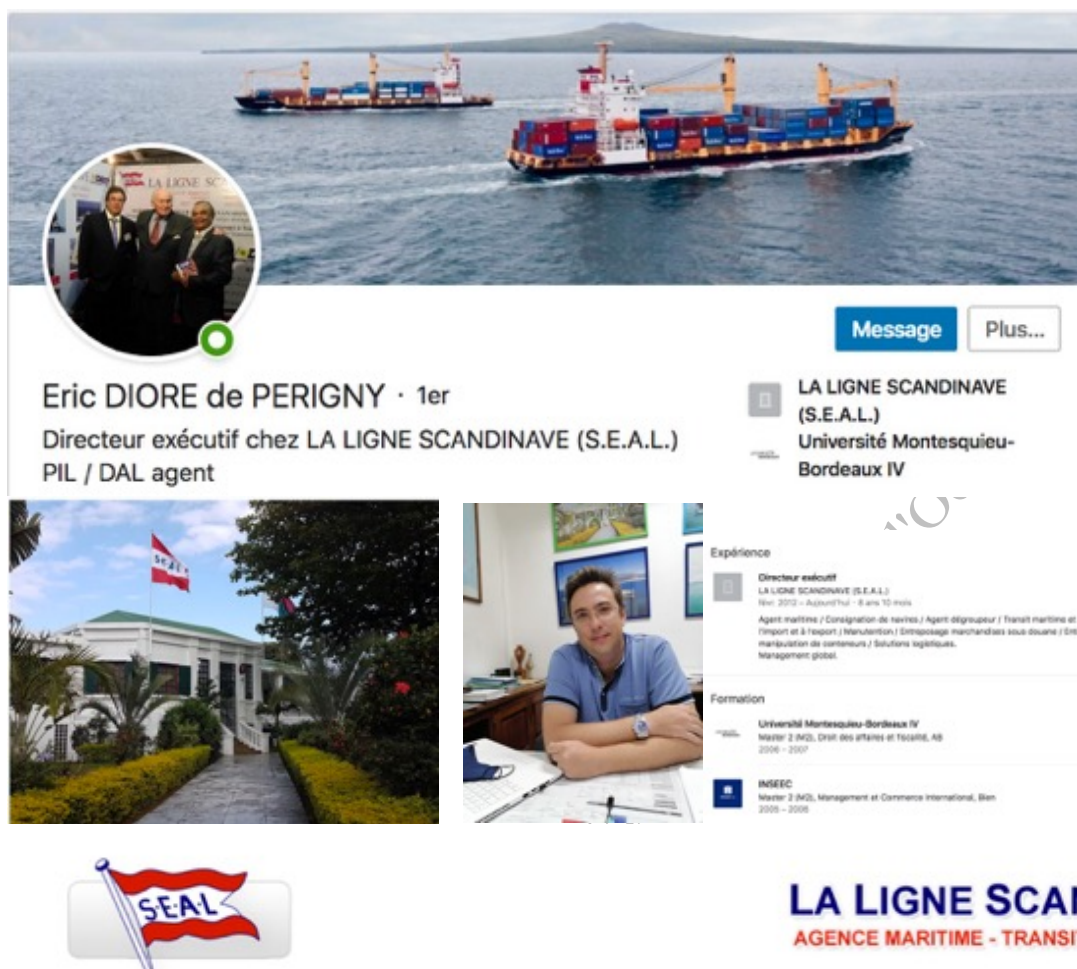
Indicateurs régionaux : Océan Indien

Indicateurs Pays	Comores	Madagascar	Maurice	Seychelles
<i>Population (M hab.) ONU, 2020</i>	0,9	27,7	1,3	0,1
<i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i>	2,2	2,7	0,2	0,7
<i>Doing Business (classement) 2020</i>	160	161	13	100
<i>Indice de corruption - Transparency international 2020</i>	153	158	56	27
Macroéconomie				
<i>PIB (Mds USD) FMI, 2019</i>	1,2	12,6	14,4	1,6
<i>PIB/hab (USD) FMI, 2019</i>	1 350	464	11 361	17 052
<i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019</i>	1,9	4,8	3,5	3,9
<i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019</i>	5,1	4,0	0,9	1,7
Finances Publiques				
<i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019</i>	-2,2	-1,4	-6,5	0,9
<i>Dette publique (%PIB) FMI, 2019</i>	25,3	38,4	72,8	55,3
<i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019</i>	23,6	27,0	13,9	26,9
Echanges				
<i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i>	-14,8	-10,2	-23,5	-39,5
<i>Exportation française vers (MEUR)*</i>	35,6	378,0	554,8	56,2
<i>Importation française depuis (MEUR)*</i>	13,8	562,7	261,2	102,4
<i>Balance courante (%PIB) FMI, 2019</i>	-3,8	-2,5	-5,8	-16,7
<i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019</i>	11,5	3,5	1,2	1,4
<i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019</i>	5,9	3,5	7,9	2,0
Développement				
<i>IDH, BM, 2019</i>	0,54	0,52	0,80	0,80
<i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i>	64,0	66,5	74,8	73,3
<i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i>	17,6	77,6	0,2	1,1
<i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i>	0,20	0,13	3,35	5,42
Notation Dette Souveraine				
S&P	-	-	-	-
Moody's	-	-	Baa1	-
Fitch	-	-	-	B+
Politique Monétaire				
<i>Taux directeur **</i>	1,04	-	1,85	4,94



Un entrepreneur à l'honneur

Eric de Périgny, Directeur Exécutif SEAL



Eric DIORE de PERIGNY · 1er

Directeur exécutif chez LA LIGNE SCANDINAVE (S.E.A.L.)
PIL / DAL agent

LA LIGNE SCANDINAVE (S.E.A.L.)
Université Montesquieu-Bordeaux IV

Expérience

Directeur exécutif
LA LIGNE SCANDINAVE (S.E.A.L.)
Nov. 2010 - Présent (10 ans 10 mois)

Agent maritime / Consignataire de navires / Agent dégroupage / Transit maritime et aérien à l'import et à l'export / Manutention / Entassement marchandises sous douane / Entassement et manutention de conteneurs / Solutions logistiques / Management global.

Formation

Université Montesquieu-Bordeaux IV
Master 2 (M2), Droit des affaires et fiscalité, AB
2006 - 2007

INSEEC
Master 2 (M2), Management et Commerce international, Ben
2006 - 2006

LA LIGNE SCANDINAVE
AGENCE MARITIME - TRANSIT - FRET AÉRIEN

Q CEOI : Merci de vous présenter et de présenter votre entreprise et ses produits.

J'ai 39 ans et suis en charge de la direction exécutive de la société au sein de laquelle je travaille. La Ligne Scandinave (S.E.A.L.) est une Société Anonyme opérant à Madagascar en tant qu'agence maritime et de transit. Nous sommes les agents généraux de la PIL (Pacific International Lines) Singapour, et de la DAL {Deutsche Afrika-Linien} Hambourg, Allemagne, et agissons également régulièrement en qualité de consignataire de navires vraciers et tankers occasionnels.

En outre, nous sommes commissionnaires agréés en douanes, domaine dans lequel nous occupons une position de tout premier plan à Madagascar, en général, et Toamasina, premier port du pays, en particulier.

En périphérie de ces activités qui constituent notre cœur de métier, nous proposons des solutions de manutention et de logistique ainsi que de dégroupage / stockage sous douanes.

Nous intervenons aussi bien en matière de flux import que de flux export, maritime ou aérien. Nos agences sont basées à Antananarivo, Toamasina et Mahajanga.

2. Q CEOI : Comment votre entreprise a-t-elle jusqu'à présent traversé la crise du covid ? en dehors des difficultés de la situation générale, avez-vous dû affronter des situations ou problèmes plus particuliers ?

La crise sanitaire qui prévaut actuellement a indéniablement eu des impacts ; elle nous a brutalement mis dans une situation inédite dans laquelle nous avons dû faire preuve d'imagination et de flexibilité, mais aussi de détermination, afin de nous permettre de maintenir une activité propre à assurer la continuité des opérations de dédouanement des marchandises importées à Madagascar, dans un contexte où il était absolument nécessaire de continuer d'assurer le traitement des flux entrants de marchandises, tout particulièrement des produits de première nécessité.

Rétrospectivement, nous pensons avoir fait face à la situation d'une manière plus qu'honorable. Avec le soutien de nos partenaires, ainsi que l'appui des différentes administrations concernées, nous avons contribué à la préservation des intérêts de nos clients en continuant d'assurer des dédouanements et des livraisons, alors même que la situation sanitaire était au paroxysme de sa gravité. Par ailleurs, nos collaborateurs n'ont pas eu à déplorer la moindre mesure de chômage partiel ou autre.

Quoi qu'il en soit, nous faisons preuve de prudence dans un contexte qui demeure plus qu'incertain, mais nous sommes confiants en notre capacité à nous adapter à la situation, le cas échéant.

3. Q CEOI : Le développement des activités de votre entreprise a-t-il passé, passe-t-il ou passera-t-il par une ouverture vers les marchés de la région du sud-ouest Océan Indien et des partenariats avec des entreprises hors Madagascar ?

La Ligne Scandinave, a toujours été dans une démarche lui permettant de nouer des relations d'affaires avec des entreprises basées hors de Madagascar. Qu'il s'agisse de liens de clientèle ou de partenariats plus structurels, touchant à nos opérations. Bien qu'étant exclusivement basés à Madagascar, nous disposons d'un réseau de partenaires dont le sérieux et le professionnalisme sont absolument indéniables.

Nous continuons à nous inscrire dans cette démarche d'ouverture vers de nouvelles opportunités.

Une revue de presse éditée par le bureau du Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan Indien

