

INTERVENTION DE L'HRIM DU JEUDI 2 MAI 2013

Par Jocelyn Kwok, CEO

- Introduction
- Nous sommes confiants que la somme d'expertise présente à cette conférence saura débattre et trouver des solutions quant à une éventuelle amélioration du service aérien des pays de la région indianocéanique, et donc une augmentation du nombre de sièges d'avion disponibles vers Maurice
- Effectivement, notre souci principal aujourd'hui demeure le fait qu'il s'est créé un écart, un déséquilibre trop important, entre la capacité d'hébergement de l'île et le nombre de touristes visiteurs. Nous l'avons déjà dit ; aujourd'hui, le nouvel aéroport a une capacité de traitement de 2,2 millions d'arrivées de passagers, notre hébergement, hôtelier et para hôtelier confondus, a une capacité d'accueil pour au moins 1,4 millions de touristes, et nos arrivées se chiffrent en ce moment à 965,000 touristes seulement
- Notre contribution à cette conférence se résumera donc à un rappel de la problématique de notre industrie par rapport à l'aérien et à quelques points de vue sur le rôle et la place de Maurice dans une configuration possible de son tourisme régional

- L'aérien connaît sa propre crise. Il devient plus cher de voyager, avec le prix du baril en hausse, les coûts et surcharges liés à la sécurité et les frais en hausse des aéroports, dont les taxes. Le voyage long courrier perd de sa compétitivité. L'idée que la concurrence puisse amener des baisses de prix du billet d'avion sur certains trajets ne tient plus la route.
- Deux tiers de nos touristes achètent des packages pour venir à Maurice; il est donc évident que les prix de ces mêmes packages gardent une certaine compétitivité grâce à une pression énorme sur les tarifs d'hôtels.
- Bien entendu, au prix du voyage sur Maurice, les destinations directement concurrentes et moins chers d'accès ont un avantage renforcé

- Les compagnies aériennes sont donc dans une logique de resserrement des coûts comme des revenus. Le résultat pour Maurice est direct – il y aura de moins en moins de sièges disponibles si les compagnies aériennes ne sont pas convaincues de leur rentabilité en desservant Maurice.
- L'attrait de la destination Maurice et la conversion effective de touristes potentiels en arrivées réelles sur le pays sont souvent le sujet de débats entre les acteurs de l'industrie. Les hôteliers, tout en reconnaissant les impératifs économiques des lignes aériennes, affirment que le manque de sièges d'avion pèse beaucoup sur cette conversion effective; ils n'ont pas tout à fait tort car l'activité touristique de Maurice est fortement conditionnée par les saisons, les dates de vacances et les jours de fête. Le résultat est donc direct ; des sièges d'avion vides aux dates creuses et pas de sièges d'avion libres aux dates de pointe.

- Prenons le mois de décembre 2012 par exemple ; les vols d'Air Mauritius de Paris, Londres et de l'Afrique du Sud ont été remplis respectivement à 93%, 88% et 94%. A ces taux là, nous avons perdu des touristes potentiels. Mais au final, en regardant les périodes de dates telles que les mois, les trimestres et les années, le bilan ne nous dit pas tout car il évoquera surtout les taux de remplissage consolidés. Ainsi pour l'ensemble de 2012, l'aérien sur Maurice affiche un taux de remplissage de 74%. La conclusion est alors qu'il y a eu des sièges inutilisés !!!

- Nous voyons ainsi pour 2011, 74% de taux d'occupation sur l'aérien et 65% de taux d'occupation moyen pour le parc hôtelier, et pour 2012, 74% toujours pour l'aérien mais une chute significative, et qui fait très mal, à 62% pour l'hôtellerie.

- Le fait le plus important pour nous en ce début de 2013 demeure encore la baisse du nombre de sièges d'avion disponibles ; il passe de 463,069 pour le premier trimestre 2012 à 436,351 seulement en 2013, soit une baisse de l'ordre de 5,8%. Dans le même souffle, l'aérien améliore son taux d'occupation qui passe de 71,5% à 76,3% entre ces deux dates, soit un gain de près de 5 points. L'hôtellerie aura lui tourné autour de 66%, soit une perte de 3 points par rapport à 2012.
- Il est clair que l'aérien va davantage façonner notre tourisme à l'avenir. Ainsi, pour la saison hivernale de 2013, on note un nombre croissant de vols spéciaux et donc, une réduction des vols réguliers. Cela est très parlant. En fait, soyons justes, l'aérien comme l'hôtellerie rêve de files d'attente et d'une partie de la clientèle potentielle non servie par manque de places !
- Pour conclure, on peut avancer que :
 - L'avenir de l'industrie touristique de Maurice est étroitement lié à l'évolution de l'aérien
 - Le modèle de vol non stop est bousculé. On nous imposera des hubs et il nous faudrait savoir comment les touristes acceptent ou rejettent ce modèle. Valeur du jour, le hub CDG n'est pas acquis et de gros défis perdurent.
 - On attend les développements chez Air Mauritius
 - On attend le nouvel aéroport et sa nouvelle attractivité
 - On vendra davantage et peut-être de manière prédominante, Maurice avec les compagnies aériennes, que ce soit MK ou une autre
 - Les hubs régionaux / internationaux sont porteurs de potentiel
 - Reunion, Jo'burg, Nairobi
 - Shanghai, EK et Dubai, MK et Paris CDG
 - A terme, si on admet qu'on doit être en mode additif et non pas en mode du 'mutuellement exclusif' – il s'agira pour Maurice de faire vivre une transition entre LA destination, pour tous les marchés, traditionnels comme émergents, et Maurice comme faisant partie d'un ensemble plus grand – duos avec la Reunion, Madagascar, l'Af du Sud, ou les Maldives, ou encore en multiples à l'intérieur des Iles Vanille ou la zone Océan Indien.