



Rapport d'Activité 2021





SOMMAIRE

PAGE

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMISTRATION	3
ALLOCUTION DE LA DIRECTION GENERALE	5
ACTIVITE TRANSPORT	7
RESSOURCES HUMAINES	31
MANAGEMENT	40
RESULTATS FINANCIERS	44
SYNTHESE 2017-2021	50
ANNEXE I : BILAN 2017-2021	51
ANNEXE II : RATIOS 2017-2021	



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ANNEE 2021

MR KHALED CHELLY	PRESIDENT
MR HABIB DRIDI	PRESIDENCE DU GOUVERNEMENT
MME AMAL BOUGHDIRI	MINISTERE DES FINANCES
MR HABIB MEKKI	MINISTERE DU TRANSPORT
MR LOTFI MHISSIN	OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS
MME SONIA SAHLI	BANQUE CENTRALE DE TUNISIE
MR IMED TURKI	CAISSE NATIONALE DE SECURITE SOCIALE
MR KAMEL MADOURI	CAISSE NATIONALE DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE SOCIALE
MR MED MOEZ BELHASSINE	OFFICE NATIONAL DU TOURISME TUNISIEN
MR MANSOUR NASRI	REPRESENTANT DES PETITS ACTIONNAIRES
MME NADIA LEFEBVRE	AIR FRANCE
MR MOHAMED SOUSSI	CONTROLEUR D'ETAT



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ANNEE 2025

MME. BASMA LOUKIL	PRESIDENT DU CONSEIL (REPRESENTANTE DU MINISTERE DES FINANCES)
MME. SIHEM BEN DALY	PRESIDENCE DU GOUVERNEMENT
MR. JAMEL BAGHDADI	MINISTERE DU TRANSPORT
MR HABIB TOUMI	OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS
MR. FAKHER TABASSI	BANQUE CENTRALE DE TUNISIE
	CAISSE NATIONALE DE SECURITE SOCIALE
MR MAJID OUNI	CAISSE NATIONALE DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE SOCIALE
MR. MED MAHDI HALOUI	OFFICE NATIONAL DU TOURISME TUNISIEN
	REPRESENTANT DES PETITS ACTIONNAIRES
MME NADIA LEFEBVRE	AIR FRANCE
MR MOHAMED SOUSSI	CONTROLEUR D'ETAT



ALLOCUTION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

L'année 2021 a été marquée par l'émergence de nouvelles variantes du SARS-CoV-2, qui se sont propagées dans le monde entier, dès le mois juin 2021, considérées comme hautement infectieuses.

Pour garantir la sécurité des passagers et des différents intervenants dans le secteur de l'aviation face à la Covid, des campagnes de vaccination ont été mises en place pour l'ensemble du personnel de Tunisair, ainsi que des protocoles de gestes barrières pour limiter la propagation du virus.

Le secteur de l'aviation a dû faire face à une baisse importante de son activité et à des contraintes opérationnelles exigées mondialement. Dans ce contexte, Tunisair a su faire preuve de résilience grâce à l'engagement de ses équipes et au soutien de ses partenaires.

En 2021, les revenus de la compagnie aérienne nationale ont augmenté de 21,9 %, atteignant 695,580 millions de dinars (MD), en raison d'une hausse significative de l'activité de 10 % par rapport à 2020.

En effet, le nombre de passagers transportés est passé de 997 mille passagers en 2020 à 1 097 mille passagers en 2021 ; soit une hausse de 10%. La production globale en sièges offerts a enregistré une progression de 9,6 %. Quant au coefficient de remplissage (Passagers/Sièges Offerts) toutes activités confondues, il est passé de 66,2 % en 2021 contre 66 % en 2020, soit une amélioration de 0,2 point.

La recette moyenne par passager (vols réguliers) s'est améliorée, passant de 504 dinars en 2020 à 553 dinars en 2021. Quant à la productivité des avions, elle s'est renforcée suite à l'augmentation de l'utilisation journalière de la flotte qui a atteint 7h01mn au 31 décembre 2021 contre 6h03mn à la même période de 2020.

Malgré des résultats commerciaux positifs, Tunisair a accusé un résultat d'exploitation déficitaire de 215,854 MD contre 199,943 MD en 2020; ce qui représente une perte de 15,911 MD. Cette situation résulte d'une augmentation significative de toutes les charges d'exploitation et hors exploitation par rapport au total des produits générés.

De plus, le résultat net de l'exercice a également enregistré un déficit en 2021, s'élevant à 265,998 MD contre -231,917 MD en 2020.



Tunisair a certes enregistré des résultats en dessous de ses aspirations et ses objectifs premiers. Toutefois, elle s'est projetée de nouveau et s'est replacée dans l'environnement d'après-Covid pour être en phase avec les nouveaux développements géo-stratégiques.

Dans le cadre de son plan de renouvellement de flotte, Tunisair a entrepris une démarche ambitieuse pour moderniser ses équipements et améliorer la qualité de ses services. Cette initiative comprend le retrait progressif de tous les avions de plus de 20 ans, effectué entre 2021 et 2023, et la transition vers une flotte composée exclusivement d'appareils Airbus.

Pour financer et gérer ce renouvellement, Tunisair a adopté des solutions innovantes et stratégiques tel que le "**dry lease**" (location d'avions sans équipage) et le "**sell and leaseback**" (vente d'avions avec reprise en location à long terme). Ces approches permettent à la compagnie d'optimiser ses coûts et de maintenir un parc d'appareils modernes et performants.

Cette stratégie s'inscrit dans une volonté de repositionner Tunisair sur le marché régional et international en misant sur une flotte plus fiable, économique et adaptée aux exigences du transport aérien moderne et de démarche éco-responsable respectant l'environnement.

Dans ce cadre, Tunisair va accueillir cinq nouveaux appareils de type Airbus A320neo, livrés respectivement en décembre 2021, février 2022, octobre 2022, décembre 2022, et la cinquième livraison prévue pour 2023. Ce renforcement de la flotte permettra à la compagnie d'améliorer sa compétitivité et sa présence sur les marchés. Nous citons l'exemple du rétablissement des vols vers la Libye (Tripoli et Benghazi) a eu lieu le 17 mai 2021, après sept ans d'absence.

De plus, Tunisair œuvre à assurer toutes les conditions afin de garantir la réussite de la saison touristique estivale et celle du retour des Tunisiens résidant à l'étranger en exploitant environ 16 avions contre 11 avions lors de la saison précédente. Elle a également réussi la saison hivernale malgré les conditions sanitaires difficiles.

Un plan de restructuration a été élaboré en octobre 2021 et soumis au Conseil d'administration, au Ministre du Transport et à une Commission Interministérielle. Ce plan se focalise sur les piliers suivants : une nouvelle stratégie commerciale, une restructuration financière et sociale, et une refonte du mode de gouvernance dans l'objectif de renforcer la position de la Compagnie en tant qu'acteur clé dans le Transport aérien et porte drapeau National.



ACTIVITE TRANSPORT

I-Environnement International :

I-1-Capacité mondiale et trafic Passagers & Fret

L'Association du transport aérien international (IATA) a déclaré que le trafic mondial de passagers a légèrement augmenté en 2021. En effet, 2,3 milliards de passagers ont pris l'avion au cours de l'année 2021, contre 1,8 milliards en 2020, soit 49% de moins qu'avant la pandémie (2019) et 27% de plus qu'en 2020 (Trafic Domestique + International).



En 2021, la capacité mondiale en sièges offerts (Domestique + International) des compagnies aériennes a augmenté de 20% par rapport à 2020. Le coefficient d'occupation global a atteint 68% en 2021 contre 62,8 % en 2020 et 82% en 2019, et les compagnies aériennes ont subi des pertes s'élevant à 324 milliards de dollars, contre 372 milliards en 2020.

Étant donné que les comparaisons entre 2021 et 2020 sont biaisées en raison de l'impact extraordinaire de la COVID-19, toutes les comparaisons qui suivent, à moins d'indication contraire, réfèrent à la période correspondante de 2019

Selon l'IATA, la demande de passagers internationaux en 2021 a chuté de 75,5% par rapport à 2019, tandis que la capacité (mesurée en sièges-kilomètres disponibles ou ASK) a chuté de 65,3%. Le coefficient d'occupation moyen a régressé de 24 points par rapport à 2019 où il était à concurrence de 58%.

La demande domestique (intérieure) en 2021 a diminué de 28,2% par rapport à 2019. La capacité a baissé de 19,2% et le coefficient d'occupation a chuté de 9,3 points, pour atteindre 74,3%.

Sur la zone Europe, une baisse de trafic international de 67,6% en 2021 par rapport à 2019. La capacité a chuté de 57,4% et le coefficient d'occupation a diminué de 20,6 points pour atteindre 65,0%.

Sur la zone Afrique, une chute du trafic international de 65,2% par rapport à 2019. La capacité a chuté de 56,7% ainsi que le coefficient d'occupation qui a accusé 14,1 points de moins soit 57,3%.



Sur la zone Moyen-Orient, le trafic international était de 71,6% inférieur à celui de 2019. La capacité annuelle a chuté de 57,7% et le coefficient d'occupation a baissé de 25,1 points et a enregistré 51,1%.

Sur la zone d'Amérique du Nord, le trafic international a chuté de 65,6% par rapport à 2019. La capacité a chuté de 52,0% et le coefficient d'occupation a chuté de 23,8 points fixé à 60,2%.

Sur la zone d'Amérique latine, une baisse du trafic international de 66,9% par rapport à 2019. La capacité a chuté de 62,2% et le coefficient d'occupation a chuté de 10,2 points fixé à 72,6%, le plus élevé parmi les régions.

Enfin, **sur la zone d'Asie-Pacifique**, le trafic international a chuté de 93,2% en 2021 par rapport à 2019, soit la baisse la plus prononcée de toutes les régions. La capacité a baissé de 84,9% par rapport à 2019, et le coefficient d'occupation était en recul de 44,3 points fixé à 36,5%.

En 2021, l'activité du transport de fret mondial a connu une véritable reprise, atteignant des niveaux records. Selon l'IATA, la demande mondiale pour le transport de fret a augmenté de 18,7 % par rapport à 2020, ce qui est une croissance impressionnante. De plus, ce chiffre dépasse de 6,9 % celui de 2019, montrant que le secteur a non seulement rebondi, mais a également dépassé ses niveaux d'avant la pandémie. C'est une excellente nouvelle pour l'économie mondiale et le commerce international.



I-2-Restrictions sanitaires, variantes de Coronavirus et vaccination

L'année 2021 a été marquée par l'émergence de plusieurs variantes du SARS-CoV-2, mais la plus répandue était « Delta », détectée pour la première fois en Inde à la fin de 2020 et qui s'est propagée dans le monde entier.

Suite à la hausse des cas de contamination au Covid-19, plusieurs pays ont imposé des restrictions et des interdictions de voyage, l'état d'urgence et des confinements, des quarantaines avec ou sans vaccin, la présentation d'un pass sanitaire attestant que le voyageur était entièrement vacciné contre le Covid-19 ou un test PCR négatif.

En 2021, les progrès de la vaccination ont varié considérablement d'un pays à l'autre. Les pays qui ont rapidement vacciné leurs populations contre le Covid-19 et qui sont parvenus à contrôler les infections grâce à des stratégies de santé publique efficaces ont vu leurs économies se redresser plus rapidement.



Fin 2021, plus de 4,37 milliards de personnes dans le monde ont été vaccinées contre le Covid-19, soit environ 57% de la population mondiale. Environ 73% des injections ont été administrées dans les pays à revenu élevé. Seulement 0,8% des doses ont été administrées dans les pays à faible revenu, et ce suite à la pénurie de doses de vaccin et ce malgré les efforts de coordination tels que le programme COVAX, l'accord de partage des vaccins...

I-3-Actions et soutiens gouvernementaux au secteur du transport aérien

Soutien public aux compagnies aériennes : Selon l'IATA, plusieurs gouvernements du monde entier ont soutenu leurs compagnies aériennes pour pouvoir survivre grâce à une aide financière de 243 milliards de dollars, dont 130 milliards de dollars non remboursables.

Navigation aérienne et aéroports : Pendant la crise du Covid-19, les infrastructures de transport aérien étaient à court de revenus et certains opérateurs d'infrastructure ont exigé des hausses de redevances aéroportuaires (exemple : le cas de l'aéroport de Heathrow qui a demandé une augmentation de 90 % des frais en 2022)

Principales liquidations de compagnies aériennes en 2021 : Certaines compagnies aériennes, déjà fragilisées avant la crise du Covid-19, ont été liquidées en 2021 :

- Alitalia a disparu en octobre 2021.
- En juin 2021, la compagnie aérienne régionale irlandaise « Stobart Airways » (compagnie aérienne régionale basée à Dublin, en Irlande) a suspendu tous ses vols opérés pour le compte d'Aer Lingus (compagnie aérienne irlandaise basée à Dublin).
- La compagnie aérienne italienne « Blue Panor » a cessé ses activités en octobre 2021.

Malgré le mauvais timing pour le lancement ou le re-lancement des compagnies aériennes, certains projets se concrétisent en 2021 ou sont annoncés en 2022 :

- « Flynor », était une compagnie aérienne norvégienne **low cost Flynor**, basée à l'aéroport d'**Oslo-Gardemoen**. Elle a reçu son certificat de transporteur aérien auprès des autorités de l'aviation norvégienne En juin 2021 et elle assure des vols intérieurs et internationaux vers des destinations touristiques européennes.



- Partant de 52 avions pour l'ancienne compagnie aérienne « Alitalia », « ITA » vise à doubler sa taille à 105 avions d'ici 2025, dont 81 avions de nouvelle génération.

-« Wizz Air Abu Dhabi », est une compagnie aérienne low-cost émiratie basée à Abu Dhabi, aux Émirats arabes unis. Elle a effectué son premier vol en janvier 2021. Sa flotte se compose de huit avions A321neo. Lors de sa première année d'exploitation, la compagnie a lancé plus de 34 destinations et a réalisé avec succès plus de 1 080 vols depuis son lancement, dont 506 vols au cours du dernier trimestre de cette période.

II-Les entrées touristiques en Tunisie en 2021

Les entrées touristiques en 2021 ont réalisé une hausse de 23% par rapport à 2020 avec un total de 2,4 millions d'entrées, mais toujours en baisse de -74% par rapport à 2019 (9,4 millions en 2019). Les entrées des non-résidents étrangers ont connu une augmentation de 12% par rapport à 2020 avec un total de 1,6 millions d'entrées et en baisse de 80% par rapport à 2019 (8 millions en 2019).

Les réalisations des entrées des non-résidents en Tunisie par zone géographique en comparaison avec 2020 et 2019 sont récapitulées dans le tableau qui suit :

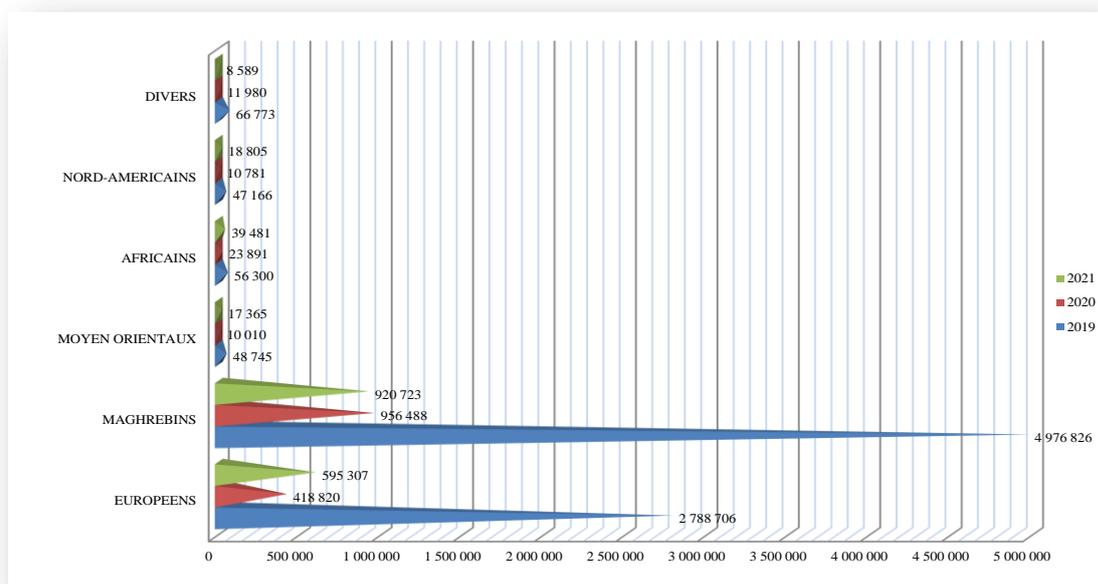
Evolution des entrées des non-résidents en Tunisie par zone

NATIONALITE	2019	2020	2021	Var 2021/ 2020	Var 2021/ 2019
EUROPEENS	2 788 706	418 820	595 307	42%	-79%
MAGHREBINS	4 976 826	956 488	920 723	-4%	-81%
MOYEN ORIENTAUX	48 745	10 010	17 365	73%	-64%
AFRICAINS	56 300	23 891	39 481	65%	-30%
NORD-AMERICAINS	47 166	10 781	18 805	74%	-60%
DIVERS	66 773	11 980	8 589	-28%	-87%
ENTREES TOURISTIQUES	7 984 516	1 431 970	1 600 270	12%	-80%

Bien que le nombre des entrées des Maghrébins en 2021 soit au statu quo par rapport à 2020, le total des visiteurs étrangers, principalement en provenance de la Libye, demeure le plus élevé par rapport aux autres zones géographiques ; ces derniers ont réalisé des hausses de +74% par rapport à 2020.



Evolution des entrées touristiques en Tunisie par zone



III- Activité de Tunisair durant l'année 2021

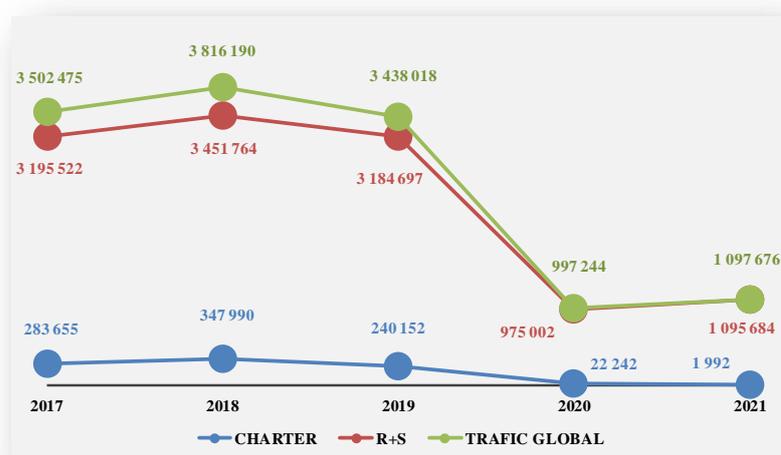
En raison de la persistance de la crise du Covid-19, l'année 2021 a été marquée par de fortes réductions de capacité sur l'ensemble des réseaux (court, moyen et long courrier). En effet, la capacité totale du réseau Tunisair a augmenté de 10% par rapport à 2020 (1,6 Millions de sièges offerts contre 1,5 Millions de sièges offerts en 2020), mais elle a diminué de 64% par rapport à 2019.

Au global, Tunisair a transporté 1 097 676 Passagers en 2021, enregistrant une évolution de 10% par rapport à 2020, et une baisse de 68 % par rapport à 2019 (3,4 Millions de Pax en 2019).

Quant au coefficient de remplissage (passagers/sièges offerts), il s'est stabilisé à 66,2%, mais avec une baisse de 8,6 point par rapport à 2019.

En effet, les principaux indicateurs d'activité de la compagnie Tunisair en 2021, comparés à 2020 et 2019, se présentent comme suit :

 **Le nombre global de passagers transportés** a été de 1 097 676 passagers en 2021 contre 997 244 en 2020 et 3 438 018 passagers en 2019 soit une augmentation de 10% par rapport à 2020 et une baisse de 68% par rapport à 2019. L'année 2021 s'est basée sur l'activité régulière qui a dominé le trafic global, représentant 99,4 %. La part des activités charter et supplémentaire par rapport au trafic global est quasi nulle (0,6 en 2021) et ce par rapport à 2020 (3%) et à 2019 (8%).



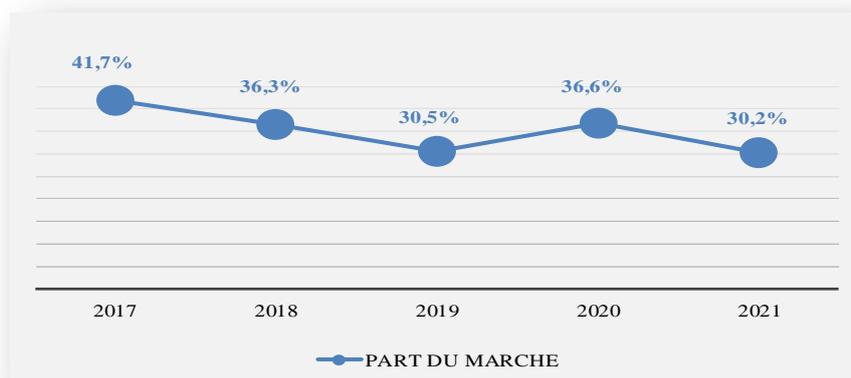
La production globale en sièges offerts a enregistré une évolution de 9,6% par rapport à 2020 et une baisse de 63,9% par rapport à 2019 pour s'établir à **1 657 275** en 2021 contre **1 512 128** en 2020 et 4 596 352 en 2019.

Le coefficient de remplissage (passagers/sièges offerts), toutes activités confondues, a été de 66,2 % en 2021, un niveau presque inchangé par rapport à 2020 (66,3 %). Toutefois, il est en baisse de 8,6 points de pourcentage par rapport à 2019.

Toutes activités Années	Trafic Passagers	Sièges offerts	CR (pts de %)	Nombres de vols réalisés
2019	3 438 018	4 596 352	74,8%	32 082
2020	997 244	1 504 888	66,3%	11 092
2021	1 097 676	1 657 275	66,2%	11 959
V21/20	10%	10%	-0,1	8%
V21/19	-68%	-64%	-8,6	-63%

Le nombre de vols réalisés est de 11 959 enregistrant une amélioration de 8% par rapport à 2020 et une baisse de 63% par rapport à 2019.

La part de marché de Tunisair en termes de trafic passagers représente 30,2% en 2021 contre 36,6% et 30,5% en 2019, soit une perte de 6,4 points en pourcentage par rapport à 2020 et 0,3 points en pourcentage par rapport à 2019.



✈ Une régression du tonnage fret et poste respectivement de 8% (-61%% par rapport à 2019) et de 3% (-51%% par rapport à 2019) soit 2 459 tonnes de fret transporté et 424 tonnes de poste ;

✈ Une augmentation de l'enveloppe globale des heures de vol de 5% par rapport à 2020 (soit -68% par rapport à 2019) soit 25 632 HDV en 2021 contre 24 475 HDV en 2020 et 79 787 HDV en 2019 ;

✈ Une augmentation de 58 minutes de l'utilisation journalière moyenne des appareils de la compagnie Tunisair par rapport à 2020 et une baisse de 1h 31mn par rapport à 2019 soit 7h 01mn en 2021 contre 6h 03mn en 2020 et 8h 32mn en 2019;

✈ Une progression de la recette moyenne par passager des services réguliers (surcharge fuel comprise) de 14% par rapport à 2020 et de 7% par rapport à 2019 soit 451TND en 2021 contre 394TND en 2020 et 420TND en 2019.

1. Activité régulière :

L'évolution rapide de la pandémie et les mesures gouvernementales fluctuantes ont nécessité un ajustement constant de la capacité.

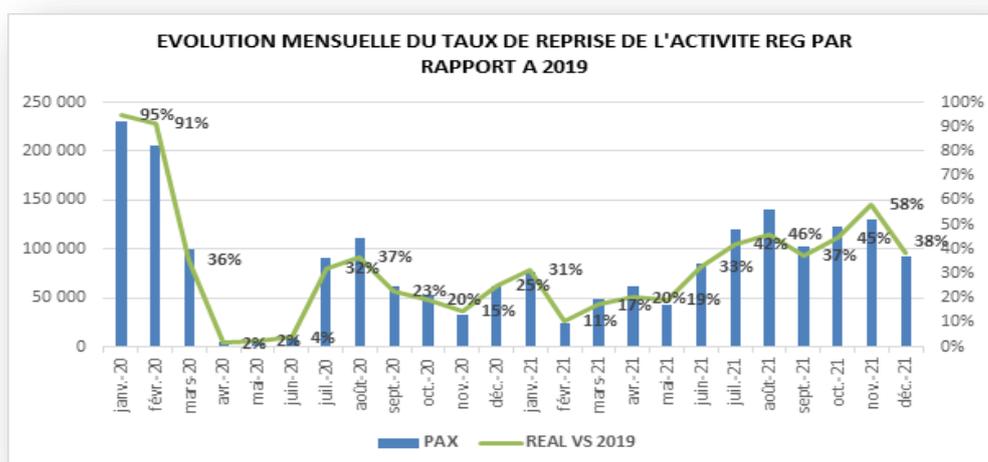
Au **1er trimestre 2021**, le trafic passager a régressé après une reprise observée fin 2020, en raison de la recrudescence des infections et de l'apparition d'un nouveau variant du virus, en février.

Au **2^e trimestre**, la situation s'est partiellement stabilisée malgré les restrictions de voyage en mai.



Au **3^e trimestre**, la reprise s'est accélérée, atteignant près de 50 % des niveaux de 2019, grâce à une hausse des vaccinations et à un assouplissement des restrictions pendant la haute saison.

Toutefois, cette tendance s'est essoufflée au **4^e trimestre**, avec l'apparition du variant « Omicron ». La pandémie continue d'affecter fortement le trafic passager, freinant une reprise complète.



Globalement, la pandémie continue d'avoir un impact disproportionné sur le trafic passager, soulignant la fragilité de la reprise dans le secteur aérien.

En 2021, l'activité régulière a enregistré une augmentation notable de 12,8 % du trafic passager par rapport à 2020, accompagnée d'une hausse équivalente de 12,8 % de la capacité. En revanche, le coefficient de remplissage est resté stable, se maintenant à 66,4 %.

Dans l'ensemble, le trafic passager en 2021 a représenté 35 % du niveau atteint avant la pandémie. Cependant, la reprise a varié significativement selon les régions :

- **Europe** : Taux de reprise de 36 % par rapport à 2019.
- **Afrique** : Taux de reprise de 37 % par rapport à 2019.
- **Amérique du Nord** : Meilleure performance avec un taux de reprise de 42 %.
- **Moyen-Orient** : Taux de reprise le plus faible, à seulement 21 %.

Cette relance régionale inégale reflète les différentes dynamiques économiques et les mesures sanitaires spécifiques à chaque région.



Activité régulière commerciale par zone géographique

- **La zone Europe** a enregistré en 2021 une hausse de 12 % du trafic passager (Pax) par rapport à 2020, mais reste en recul de 64 % par rapport à 2019. La capacité, mesurée en termes de sièges offerts (SO), a augmenté de 13 % par rapport à 2020, tout en accusant une baisse de 58 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage (CR), établi à 64,8 % en 2021, a reculé de 0,78 point par rapport à 2020 et de 9,7 points par rapport à 2019. Le poids du trafic Pax représente 77% par rapport au trafic global du 2021, quasiment équivalent à celui de 2020, de 3 pts de plus par rapport à 2019.
- **La zone Afrique** a enregistré en 2021 une augmentation de 45 % du trafic passager par rapport à 2020, tout en affichant une baisse de 63 % par rapport à 2019. La capacité, exprimée en sièges offerts, a progressé de 39 % par rapport à 2020, mais reste en recul de 61 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 69,7 % en 2021, a augmenté de 2,8 points par rapport à 2020 et s'est rapproché du niveau de 2019, avec une différence de seulement 3,6 points en moins. Le poids du trafic passager représente 14,8% par rapport au trafic global de 2021, en hausse de 3,3 pts par rapport à l'année 2020 et dépassant celui de 2019 par un point de plus.
- **Le Moyen-Orient** a poursuivi sa tendance à la baisse du trafic passager (Pax) et de la capacité pour la deuxième année consécutive. Le nombre de passagers est passé de 88 282 en 2020 à 72 076 en 2021, soit une diminution de 18 % par rapport à 2020 et de 79 % par rapport à 2019. La capacité, mesurée en sièges offerts, a également reculé de 22 % par rapport à 2020, affichant une baisse globale de 79 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage s'est établi à 77,7 % en 2021, enregistrant une amélioration de 3,6 points par rapport à 2020 et de 0,5 point par rapport à 2019. Le poids du trafic Pax représente 6,6% par rapport au trafic global du 2021, perdant 2,5 pts par rapport à celui de 2020 et 4.2 pts par rapport à 2019.
- **L'Amérique du Nord** a enregistré une légère augmentation de 0,8 % du trafic passager par rapport à 2020, mais reste en recul de 58 % par rapport à 2019. La capacité, exprimée en sièges offerts, a diminué de 12 % par rapport à 2020 et de 54 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 73,4 % en 2021, a progressé de 9,1 points par rapport à 2020, tout en restant inférieur de 7,1 points par rapport à 2019. Le poids du trafic Pax représente 2% par rapport au trafic total en 2021, quasiment équivalent à celui de 2020 et 2019 respectivement 2,2% et 1,6%.



Les réalisations du trafic régulier par zone géographique en comparaison avec 2020 et 2019 sont récapitulées dans le tableau qui suit :

Zone géographique/Indicateurs	2019	2020	2021	V21/20	V21/19
EUROPE					
Trafic passagers	2 319 615	747 979	837 589	12,0%	-63,9%
Sièges offerts	3 110 259	1 140 137	1 291 758	13,3%	-58,5%
CR	74,6%	65,6%	64,8%	-0,8	-9,7
AFRIQUE					
Trafic passagers	433 119	111 386	161 666	45,1%	-62,7%
Sièges offerts	590 849	166 525	231 907	39,3%	-60,8%
CR	73,3%	66,9%	69,7%	2,8	-3,6
MOYEN ORIENT					
Trafic passagers	337 863	88 282	72 076	-18,4%	-78,7%
Sièges offerts	437 976	119 232	92 816	-22,2%	-78,8%
CR	77,1%	74,0%	77,7%	3,6	0,5
AMERIQUE DU NORD					
Trafic passagers	50 709	21 164	21 326	0,8%	-57,9%
Sièges offerts	62 952	32 924	29 040	-11,8%	-53,9%
CR	80,6%	64,3%	73,4%	9,2	-7,1

Activité régulière commerciale par marché

▪ *Le marché de l'Arabie Saoudite :*

Le marché Arabie Saoudite n'a effectué qu'un seul vol en 2021 à raison de la fermeture de l'espace aérien Saoudien pendant la majeure partie de l'année.

▪ *Le marché Algérien :*

Le marché algérien a connu en 2021 une reprise progressive de l'activité à partir de juin, marquée par une augmentation du nombre de vols en octobre. Le trafic passager s'est établi à 22 122, enregistrant une baisse de **19,8 %** par rapport à 2020 et de **87,2 %** par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a diminué de **39,9 %** par rapport à 2020 et de **89,3 %** par rapport à 2019.

Cependant, le coefficient de remplissage, fixé à **87,4 %** en 2021, a progressé de **21,9 points** par rapport à 2020 et a même dépassé le niveau de 2019 avec une différence positive de **+14,1 points**.

▪ *Le marché Allemand:*

Le marché allemand a enregistré un trafic passager de 81 515, marquant une augmentation de 13,1 % par rapport à 2020, mais une baisse de 70,4 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 9,4 % par rapport à 2020, mais reste inférieure de 66,6 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 67,1 % en 2021, a augmenté de 2,2 points de pourcentage par rapport à 2020, mais a diminué de 8,6 points de pourcentage par rapport à 2019.



▪ **Le marché Autrichien :**

Le marché autrichien a enregistré un trafic passager de 9 760, marquant une hausse de 5,9 % par rapport à 2020, mais une baisse de 65,1 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a diminué de 2,7 % par rapport à 2020 et de 61,2 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 66,4 % en 2021, a progressé de 5,4 points de pourcentage par rapport à 2020, mais reste en recul de 7,4 points de pourcentage par rapport à 2019.

▪ **Le marché Belge :**

Le marché belge a enregistré un trafic passager de 36 015, représentant une augmentation de 41,2 % par rapport à 2020, mais une baisse de 63,3 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 33 % par rapport à 2020, mais reste inférieure de 58,9 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 67,1 % en 2021, a gagné 3,9 points de pourcentage par rapport à 2020, mais a diminué de 8 points de pourcentage par rapport à 2019.

▪ **Le marché Canadien :**

Le marché canadien a enregistré un trafic passager de 21 326, avec une légère augmentation de 0,8 % par rapport à 2020, mais une baisse de 57,9 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a diminué de 11,8 % par rapport à 2020 et de 53,9 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 73,4 % en 2021, a progressé de 9,2 points de pourcentage par rapport à 2020, mais reste inférieur de 7,1 points de pourcentage par rapport à 2019.

▪ **Le marché Egyptien :**

Le marché égyptien a enregistré un trafic passager de 574 en 2021, avec un coefficient de remplissage de 55,6%, après n'avoir opéré que quelques vols durant l'année.

▪ **Le marché Libyen :**

La reprise des vols sur le marché libyen a débuté en mai 2021, après une suspension de début août jusqu'au 23 septembre. Le marché libyen a enregistré un trafic passager de 22 596 et un coefficient de remplissage de 55,5%.

▪ **Le marché Espagnol :**

Le marché espagnol a enregistré un trafic passager de 10 503, marquant une baisse de 41,5 % par rapport à 2020 et de 88 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a diminué de 40,9 % par rapport à 2020 et de 86,5 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 65 % en 2021, est resté stable par rapport à 2020, mais a baissé de 8,4 points de pourcentage par rapport à 2019.



▪ **Le marché Français :**

Le marché français a enregistré un trafic passager de 567 306, soit une augmentation de 16,4 % par rapport à 2020, mais une diminution de 58,5 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a augmenté de 21,2 % par rapport à 2020, mais reste inférieure de 51,4 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 64,9 % en 2021, a diminué de 2,7 points de pourcentage par rapport à 2020 et de 11,1 points de pourcentage par rapport à 2019.

▪ **Le marché Italien :**

Le marché italien a enregistré un trafic passager de 74 618, marquant une augmentation de 6 % par rapport à 2020, mais une baisse de 67,5 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 1,5 % par rapport à 2020, mais reste inférieure de 64,7 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 64,2 % en 2021, a gagné 2,7 points de pourcentage par rapport à 2020, mais a diminué de 5,6 points par rapport à 2019.

▪ **Le marché Marocain :**

Le marché marocain a enregistré un trafic passager de 11 773, affichant une baisse de 33,7 % par rapport à 2020 et de 86,6 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a diminué de 29,3 % par rapport à 2020 et de 83,2 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 58,5 % en 2021, a reculé de 3,9 points de pourcentage par rapport à 2020 et de 14,8 points par rapport à 2019.

▪ **Le marché Mauritanien :**

Le marché mauritanien a enregistré un trafic passager de 15 574, marquant une augmentation de 66,2 % par rapport à 2020, mais une baisse de 35,3 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 80,7 % par rapport à 2020, tout en restant inférieure de 25,3 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 68,8 % en 2021, a diminué de 6 points de pourcentage par rapport à 2020 et de 10,7 points par rapport à 2019.

▪ **Le marché Britannique :**

Le marché britannique a enregistré un trafic passager de 9 193, soit une baisse de 57,4 % par rapport à 2020 et de 87 % par rapport à 2019. Cette régression s'explique principalement par l'inscription de la Tunisie sur la liste rouge du Royaume-Uni, en vigueur de juin 2021 jusqu'à la mi-octobre 2021. La capacité en sièges offerts a diminué de 57,5 % par rapport à 2020 et de 84,8 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 59,2 % en 2021, est resté stable par rapport à 2020, mais a reculé de 10,4 points de pourcentage par rapport à 2019.



▪ **Le marché Suisse :**

Le marché suisse a enregistré un trafic passager de 44 539, soit une augmentation de 31,2 % par rapport à 2020, mais une diminution de 57,9 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 27,3 % par rapport à 2020, tout en restant en baisse de 51,8 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 60 % en 2021, a gagné 1,8 point de pourcentage par rapport à 2020, mais a reculé de 8,7 points par rapport à 2019.

▪ **Le marché Turc :**

Le marché turc a enregistré un trafic passager de 71 468, représentant une hausse de 36,3 % par rapport à 2020, mais une diminution de 63,6 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 35,5 % par rapport à 2020, tout en restant inférieure de 61,6 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, établi à 78 % en 2021, est resté stable par rapport à 2020, mais a reculé de 4,2 points de pourcentage par rapport à 2019.

▪ **L'Afrique-Subsaharienne (C.Ivoire, Sénégal, Niger, Guinée, Mali, Burkina Faso):**

La région Afrique subsaharienne a enregistré un trafic passager de 89 601, soit une hausse de 58,2 % par rapport à 2020, mais une diminution de 39,4 % par rapport à 2019. La capacité en sièges offerts a progressé de 47,5 % par rapport à 2020, tout en restant inférieure de 39,8 % par rapport à 2019. Le coefficient de remplissage, fixé à 72,8 % en 2021, a gagné 4,9 points de pourcentage par rapport à 2020 et 0,5 point par rapport à 2019.

Passagers en Business class

Les voyages d'affaires ont continué d'être fortement impactés par la pandémie de Covid-19 pour la deuxième année consécutive. En 2021, le nombre de Pax en Cabine Business est de 37 563, soit une augmentation de 23,5% par rapport à 2020, mais une diminution de 67% par rapport à 2019.

Régulier + Supplémentaire	Business Classe				
	2019	2020	2021	V21/20	V21/19
EUROPE	71 353	19 659	20 354	3,5%	-71,5%
AFRIQUE	26 261	6 752	13 150	94,8%	-49,9%
MOYEN ORIENT	13 929	2 939	2 705	-8,0%	-80,6%
AMERIQUE DU NORD	2 834	1 072	1 354	26,3%	-52,2%
Total général	114 377	30 422	37 563	23,5%	-67,2%



2. Activité Supplémentaire

Concernant l'activité supplémentaire, Tunisair a transporté 3 027 passagers en 2021, enregistrant une baisse de 51% par rapport à 2020 et une baisse de 93% par rapport à l'année 2019.

3. Activité Charter

Durant l'année 2021, l'activité charter a enregistré une baisse de 91% par rapport à 2020, (1 992 Pax transportés contre 22 307 Pax en 2020), et une baisse de 99% par rapport à 2019 (240 152 passagers transportés en 2019).

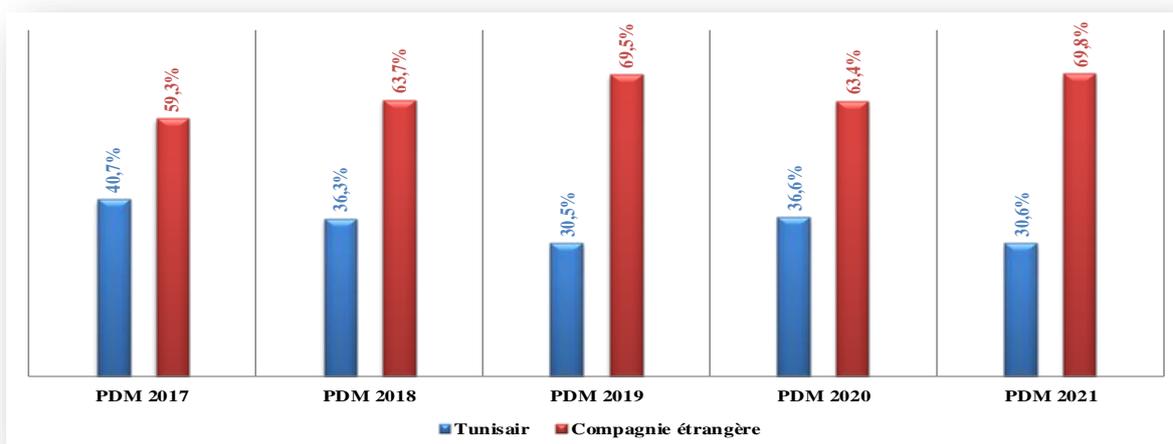
4. Activité Pèlerinage

L'activité liée au pèlerinage a complètement cessé en 2021 en raison de la décision de l'Arabie saoudite de restreindre l'accès au hajj à un nombre limité de résidents vaccinés contre le coronavirus. Ce quota fortement réduit, appliqué pour la deuxième année consécutive, témoigne des mesures strictes mises en place pour faire face à la pandémie de Covid-19, qui ont impacté l'activité.

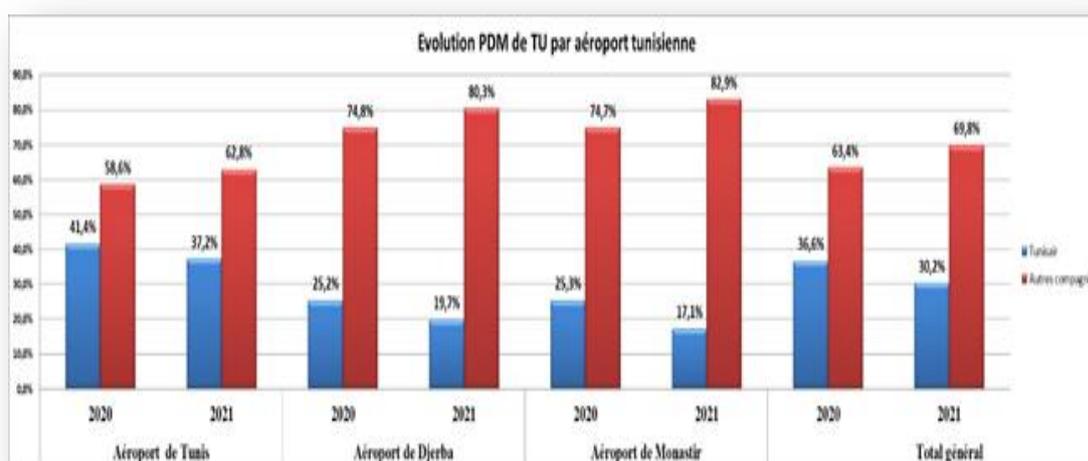
5. Part de marché :

La part de marché de Tunisair en 2021, en termes de trafic passagers s'est établie à **30,2 %**, enregistrant une baisse de **6,4 points** par rapport à 2020 et de **0,3 point** par rapport à 2019.

Compagnies Aériennes	2019	2020	2021	Var 21/20	Var 21/19	PDM 2019	PDM 2020	PDM 2021	Var 21/20	Var 21/19
Tunisair	3 438 018	997 244	1 097 676	10%	-68%	30,5%	36,6%	30,2%	-6,40	-0,30
Autres Compagnies	7 851 961	1 728 414	2 531 284	46%	-68%	69,5%	63,4%	69,8%	6,40	0,30
Total	11 289 979	2 725 658	3 628 960	33%	-68%	100,0%	100,0%	100,0%		



La régression des parts de marché de Tunisair a été observée sur l'ensemble des aéroports tunisiens qu'elle dessert, avec des baisses respectives de **4,2 points** à Tunis-Carthage, **5,5 points** à Djerba et **8,2 points** à Monastir.



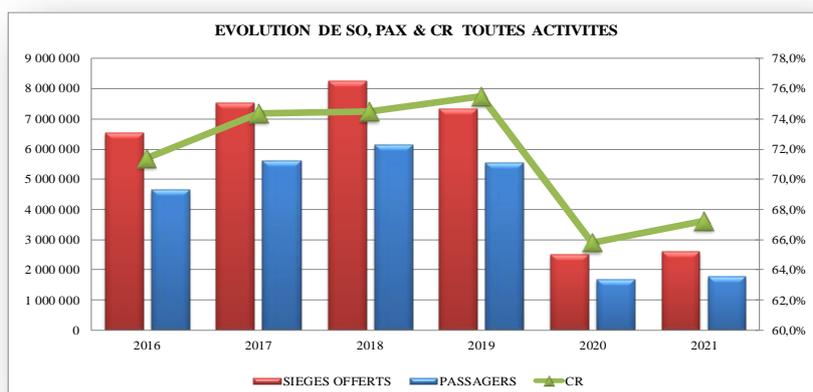
La part de marché de Tunisair dans le secteur du fret, a été de **12,4 %** en 2021, marquant une diminution de **4,8 points** par rapport à 2020 et de **13,5 points** par rapport à 2019.

Compagnies Aériennes	2019	2020	2021	Var 21/20	Var 21/19	PDM 2019	PDM 2020	PDM 2021	Var 21/20	Var 21/19
Tunisair	7 317	3 029	2 928	-3%	-60%	26,0%	17,3%	12,5%	-4,80	-13,50
Autres Compagnies	20 778	14 506	20 567	42%	-1%	74,0%	82,7%	87,5%	4,80	13,50
Total	28 095	17 535	23 495	34%	-16%	100,0%	100,0%	100,0%		

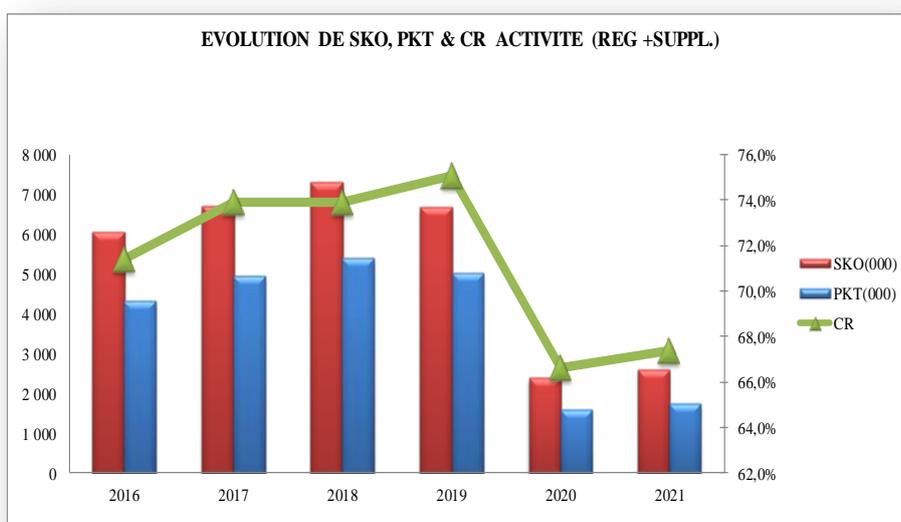


6. Coefficient d'occupation

Le coefficient d'occupation global, qui mesure le rapport entre les Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) et les Sièges-Kilomètres-Offerts (SKO), s'est établi à 67,3 % en 2021. Cela représente une amélioration de 1,5 point de pourcentage par rapport à 2020 soit 65,8 %, mais une diminution de 8,2 points de pourcentage par rapport à 2019 soit 75,5 %.



Le coefficient d'occupation (PKT/SKO) des activités régulières et supplémentaires a atteint 67,4 % en 2021, contre 66,6 % en 2020 et 75,1 % en 2019. Cela correspond à une amélioration de 0,8 point de pourcentage par rapport à 2020, mais une baisse de 7,7 points de pourcentage par rapport à 2019.



SKO : Sièges-Kilomètres-Offerts)
PKT : Passagers-Kilomètres-Transportés
CR : Coefficient de remplissage
 =PKT/SKO



7. Activité Fret & Poste

En 2021, Tunisair a transporté 2 883 Tonnes de Fret & Poste, soit une baisse de 8% par rapport à 2020 et une baisse de 60% par rapport à 2019.

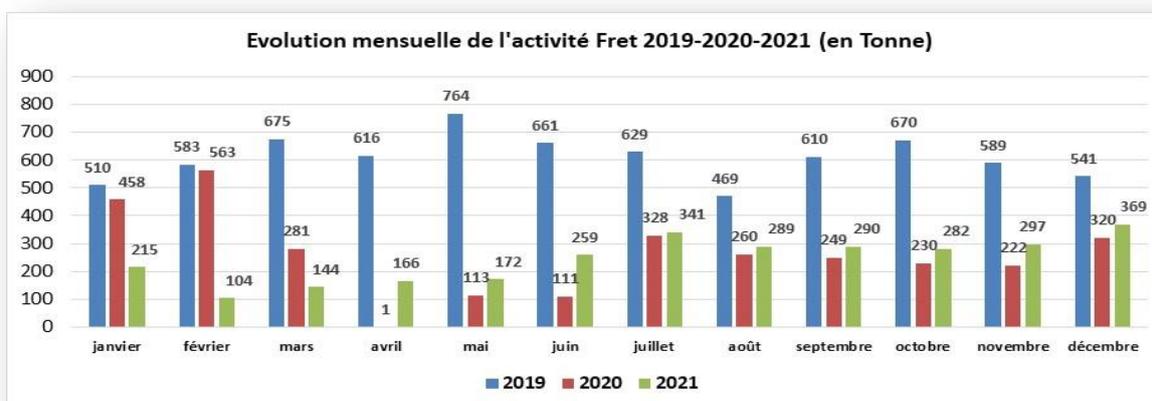
Le trafic fret global de Tunisair (exportations + importations) a poursuivi sa tendance à la baisse en 2021, marquant une troisième année consécutive de décroissance.

En détail, le tonnage total a atteint 2 459 tonnes, soit une diminution de 8 % par rapport à 2020 et -61% par rapport à 2019. Cette baisse globale est principalement attribuable au recul du trafic d'exportation, qui a chuté de 25 % par rapport à 2020 et -71% par rapport à 2019.

En revanche, le trafic d'importation a enregistré une progression significative de 24 % par rapport à 2020 et une régression -37% par rapport à 2019, avec un total de 1 176 tonnes par rapport à 2020.

	2019	2020	2021	V2021/ 2020	V2021/ 2019
EXPORT (TU+CE)	14 407	9 631	10 414	8%	-28%
TU	4 370	1 721	1 283	-25%	-71%
CE	10 037	7 910	9 131	15%	-9%
PMTU %	30%	18%	12%	-6pts	-18pts
IMPORT (TU+CE)	12 067	11 183	11 225	0%	-7%
TU	1 870	946	1 176	24%	-37%
CE	10 197	10 237	10 049	-2%	-1%
PMTU %	15%	8%	10%	+2pts	-5pts
EXPORT + IMPORT (TU+CE)	26 474	20 814	21 639	4%	-18%
TU	6 240	2 667	2 459	-8%	-61%
CE	20 234	18 147	19 180	6%	-5%
PMTU %	24%	13%	11%	-2pts	-13pts

La part du marché de Tunisair (exportations + importations) en 2021 était de 11%, soit -2 points de pourcentage par rapport à l'année 2020 et -13 points de pourcentage par rapport à 2019.





a) Tonnage à l'Import

Le trafic à l'import a enregistré en 2021 une progression de 24 % par rapport à 2020 et une baisse de 37 % par rapport à 2019. Le volume est ainsi passé de 946 tonnes en 2020 et 1 870 tonnes en 2019 à 1 176 tonnes en 2021.

Les réalisations du trafic à l'import de Tunisair a connu une progression de 24% par rapport à 2020 et une baisse de 37% par rapport à 2019.

La part du marché de Tunisair à l'import en 2021 était de 10%, soit +2 points de pourcentage par rapport à l'année 2020 et -5 points de pourcentage par rapport à 2019.

Les performances à l'import en kilogrammes des principaux marchés de Tunisair pour l'année 2021 se présentent comme suit :

✓ *Marché de Paris :*

Le marché global, regroupant Tunisair et ses concurrents, a enregistré une progression notable de **28 %** par rapport à 2020. Tunisair, pour sa part, a performé en réalisant une hausse de **35 %** de son trafic sur ce marché.

✓ *Marché de Montréal :*

Sur le marché Canadien et malgré une baisse globale de **33 %**, Tunisair a enregistré une performance remarquable avec une augmentation du trafic de **33 %**. Cette progression souligne la résilience de la compagnie dans un contexte de contraction générale du marché.

✓ *Marché de Marseille :*

Sur ce marché, Tunisair reste en recul malgré une progression globale de **24 %** du marché. Ce résultat est principalement dû à un manque de capacité et à une concurrence accrue, en particulier de la part de la compagnie « Bridges ».

	2019	2020	2021	Ecart 21/20	Ecart 21/19	VAR 21/20	VAR 21/19
Marché PAR-TUN	1 589	1 524	1 958	434	369	28%	23%
TU	799	474	641	167	-158	35%	-20%
CE (7A)	790	1 050	1 317	267	527	25%	67%
Marché MRS-TUN	1 134	1 443	1 787	344	653	24%	58%
TU	87	58	20	-38	-67	-66%	-77%
CE (T7)	1 047	1 385	1 767	382	720	28%	69%
Marché YUL-TUN	50	30	20	-10	-30	-33%	-60%
TU	7	3	4	1	-3	33%	-43%
CE (AT et TK)	43	27	16	-11	-27	-41%	-63%

Code 7A : la compagnie aérienne Express Air Cargo
 Code T7 : la compagnie Bridges
 Code AT : la compagnie Royal Air Maroc
 Code TK : la compagnie Turkish Airlines



Les réalisations à l'import en kilogramme de l'année 2021 des principaux marchés de Tunisair se présentent comme suit :

	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Ecart 21/20	Ecart 21/19	Var 21/20%	Var 21/19%
Allemagne	73 752	39 497	33 093	-6 404	-40 659	-16%	-55%
Autriche	3 371	13 298	2 143	-11 156	-1 229	-84%	-36%
Burkina Faso	27 008	2 201	2 282	81	-24 726	4%	-92%
BeneLux	43 696	9 550	10 533	983	-33 163	10%	-76%
Egypte	114 260	20 043		-20 043	-114 260	-100%	-100%
Espagne	41 840	13 262	4 476	-8 786	-37 364	-66%	-89%
France	911 250	588 357	747 935	159 578	-163 315	27%	-18%
R.Uni	79 368	24 345	16 046	-8 299	-63 322	-34%	-80%
Italie	188 326	74 918	93 802	18 884	-94 524	25%	-50%
Liban	79 368	24 345		-24 345	-79 368	-100%	-100%
Maroc	65 476	20 992	10 916	-10 076	-54 560	-48%	-83%
Mauritanie	47 236	27 881	51 004	23 123	3 768	83%	8%
Turquie	216 545	100 385	178 736	78 351	-37 809	78%	-17%
Autres	21 902	9 326	24 833	15 507	2 931	166%	13%
Total général	1 913 398	968 400	1 175 798	207 398	-737 600	21%	-39%

b) Tonnage à l'Export :

Le trafic à l'export a enregistré en 2021 une progression de 8% par rapport à 2020, tout en affichant une baisse de 28 % par rapport à 2019. Le volume est ainsi passé de 9 631 tonnes en 2020 et 14 407 tonnes en 2019 à 10 414 tonnes en 2021.



Les réalisations du trafic à l'export de Tunisair a connu une régression de 25% par rapport à 2020 et 71% par rapport à 2019.

La part du marché de Tunisair à l'export était de 12% en 2021, soit -6 points de pourcentage par rapport à l'année 2020 et -18 points de pourcentage par rapport à 2019.

La baisse de l'activité TU à l'export en 2021 par rapport à 2020 est due essentiellement :

- ✓ à la baisse du trafic sur le marché de Paris de 33% passant ainsi de 604 tonnes en 2020 à 407 tonnes en 2021 ;
- ✓ à la baisse du trafic sur le marché de Montréal de 35% ;
- ✓ à la progression du trafic sur le marché de Marseille de 46% ;
- ✓ à la hausse importante du trafic sur le marché Africain de 100% ;



	2019	2020	2021	Ecart 21/20	Ecart 21/19	VAR 21/20	VAR 21/19
Marché PAR-TUN	2 437	670	416	-254	-2 021	-38%	-83%
TU	2041	604	407	-197	-1634	-33%	-80%
CE	396	66	9	-57	-387	-86%	-98%
Marché MRS-TUN	1 134	1 443	1 787	344	653	24%	58%
TU	92	46	67	21	-25	46%	-27%
CE	1 086	1 163	1 464	301	378	26%	35%
Marché YUL-TUN	414	515	388	-127	-26	-25%	-6%
TU	390	460	299	-161	-91	-35%	-23%
CE	24	55	89	34	65	62%	271%
Marché AFRIQUE	259	156	204	48	-55	31%	-21%
TU	73	36	72	36	-1	100%	-1%
CE	186	120	132	12	-54	10%	-29%

Les réalisations à l'export en kilogramme de l'année 2021 des principaux marchés de Tunisair se présentent comme suit :

	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Ecart 21/20	Ecart 21/19	Var 21/20%	Var 21/19%
France	2 225 772	690 331	505 227	-185 104	-1 720 545	-27%	-77%
Montreal	389 276	459 902	299 062	-160 840	-90 214	-35%	-23%
Allemagne	59 166	37 205	24 689	-12 516	-34 477	-34%	-58%
Italie	209 099	134 755	165 696	30 941	-43 404	23%	-21%
A Saoudite	599 934	156635	0	-156 635	-599 934	-100%	-100%
Maroc	121 271	33 145	16 572	-16 573	-104 699	-50%	-86%
Autriche	34 008	15 369	8 636	-6 734	-25 373	-44%	-75%
BeneLux	29 540	5 186	6 502	1 316	-23 038	25%	-78%
Espagne	102 982	29 434	34 021	4 587	-68 961	16%	-67%
R.Uni	95 856	16 083	6 697	-9 386	-89 159	-58%	-93%
Suisse	36 599	20 657	33 158	12 501	-3 441	61%	-9%
Algérie	88 151	18 432	20 993	2 561	-67 158	14%	-76%
Mauritanie	11 102	13 067	15 092	2 025	3 990	15%	36%
Liban	87 456	1526	0	-1 526	-87 456	-100%	-100%
Turquie	32 627	5 148	5 852	704	-26 775	14%	-82%
Niger	14 838	12 881	20 475	7 594	5 637	59%	38%
Egypte	16 453	5 171	82	-5 089	-16 371	-98%	-100%
Autres	203 603	54 324	123 353	69 029	-80 250	127%	-39%
Total Général	4 357 733	1 709 251	1 286 106	-423 145	-3 071 627	-25%	-70%



8. Flotte et heure de vol :

a. Composition de la flotte : Au 31 décembre 2021, la flotte de Tunisair en exploitation se compose de 15 appareils (sans compter l'A320 Neo exploité à partir du 25 décembre 2021) sur 25 inscrites sur l'AOC (Air Operator Certificate) de la compagnie, répartis comme suit : 2 A330, 2 A319ER, 8 A320 et 3 B737-600.

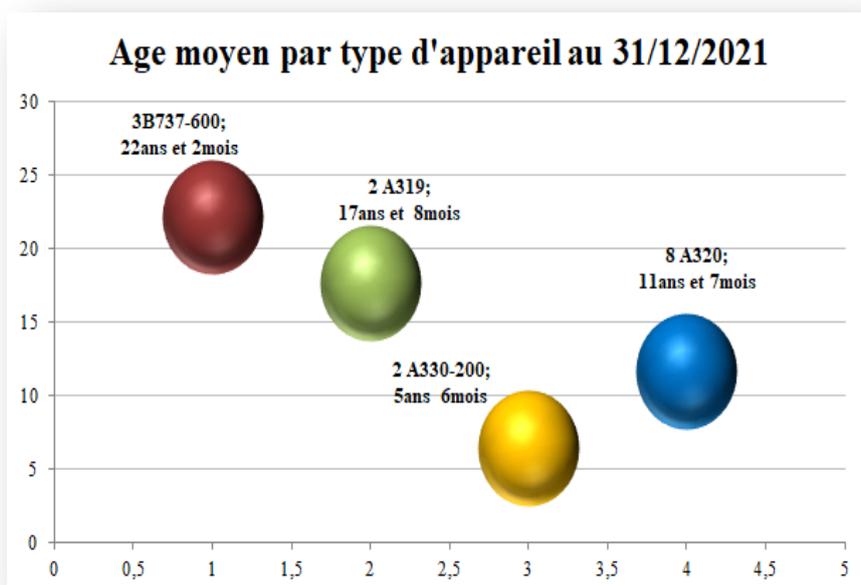


Dans le cadre de son plan stratégique de renouvellement de flotte, Tunisair va accueillir cinq nouveaux appareils de type Airbus A320neo en "sell and leaseback" (vente d'avions avec reprise en location à long terme), livrés respectivement en décembre 2021, février 2022, octobre 2022, décembre 2022, et la cinquième livraison prévue pour 2023. Ces ajouts permettront à la compagnie de renforcer davantage sa flotte et d'améliorer sa compétitivité sur le marché.



b. Age moyen de la flotte :

Au 31 décembre 2021, la flotte de Tunisair compte 15 appareils avec un âge moyen de 14 ans et 4 mois, contre 20 appareils en 2020 où l'âge moyen était de 15 ans et 11 mois. La répartition par type d'appareil se détaille comme suit :



3 B737	22ans et 2mois
2 A319	17ans et 8mois
2A330	5ans et 6mois
8A320	11ans et 7mois



c. Heures de vol : les heures de vols réalisées en 2021 ont augmentées 5% par rapport à 2020 et diminuées de 68% par rapport à 2019 passant ainsi de 79 787HV en 2019 et 24 475HV à 25 632HV en 2021. La part des heures de vol réalisées par des avions affrétés est de 482 heures l'équivalent à 2% de l'enveloppe globale des heures de vol produites.

Répartition des heures de vols par types d'appareil

TYPE D'AVIONS	HDV 2019	HDV 2020	HDV 2021	Var 21/20	Var 21/19
A 319ER	6 235	2 523	2 135	-15%	-66%
A 320	49 985	16 140	16 703	3%	-67%
A 330	6 447	2 964	2 857	-4%	-56%
B 737-600	15 307	2 793	3 455	24%	-77%
AVIONS AFFRETES	1 813	55	482	776%	-73%
TOTAL HDV	79 787	24 475	25 632	5%	-68%

Par activité, la répartition des heures de vol effectuées dégage un accroissement de la part relative à l'activité régulière de 3 points de pourcentage par rapport à 2020 et 7 points de pourcentage par rapport à 2019 soit 97% en 2021 contre 94% en 2020 et de 90% en 2019, l'activité pèlerinage a été suspendue à cause de la fermeture de l'espace aérien Saoudien.

Répartition des heures de vols par activité

ACTIVITE	HDV 2019	HDV 2020	HDV 2021	Var 21/20	Var 21/19
REG	70 729	21 954	24 843	13%	-65%
SUP	1 266	1 023	7	-99%	-99%
R+S	71 996	22 977	24 850	-65%	-65%
CHR	6 364	1 203	104	-98%	-98%
PEL	451			-100%	-100%
HDV COMMERCIALES	78 811	24 180	24 954	3%	-68%
MEP	976	295	678	100%	-31%
TOTAL HDV	79 787	24 475	25 632	5%	-68%





d. Utilisation journalière moyenne de la flotte: L'utilisation journalière moyenne de la flotte de Tunisair en exploitation a enregistré une amélioration de 58mn par rapport à 2020 et une baisse de 1h31mn soit 7h01mn en 2021 contre 6h03mn en 2020 et 8h32mn en 2019 (les immobilisations des machines cause technique sont prises en considération).

Les utilisations journalières moyennes comptabilisées sur la totalité de l'année y compris les jours d'immobilisation technique par type de machine sont détaillées comme suit :

	NBRE	HDV	UJM
A 319ER	2	2 135	2h55mn
A 320	8	16 703	5h42mn
A 330	2	2 857	3h55mn
B 737-600	3	3 455	3h09mn
A.Affretes		482	
UJM/TU	15	25 632	4h35mn

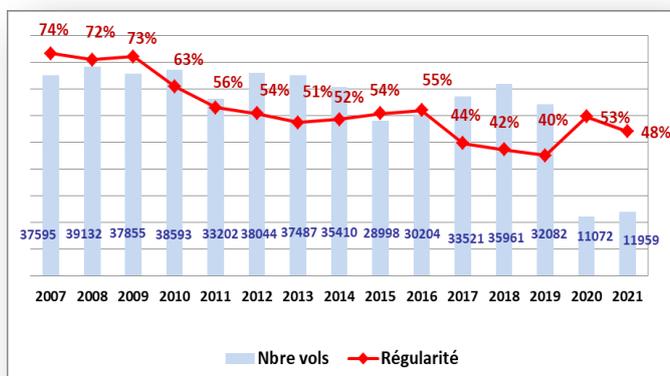
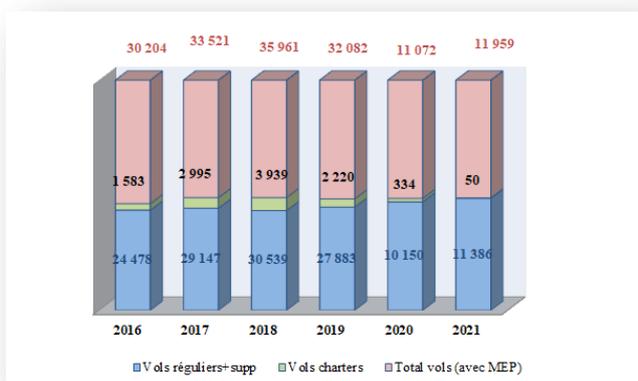




e. Régularité des vols : le nombre de vol effectué au cours de l'année 2021 est de 11 959 vols avec un taux de régularité de 48% contre 53% en 2020 et 40% en 2019. Le tableau ci-dessous présente les statistiques de ponctualités des vols :

Désignation	2019	2020	2021	Var21/20	Var21/19
Nombre de vols réalisés	32 082	11 072	11 959	8%	-63%
% de vols à l'heure	40,0%	53,0%	48,0%	-5pts	+8pts
% de retards > 60 min	26,0%	18,0%	18,0%	-	-8pts
% de retards > 3h	7,0%	4,0%	2,9%	-1,1pts	-4,1pts
Retard moyen	1h32mn	1h21mn	1h07mn	-14mn	-25mn

Répartition de nombre de vols par types d'activité





RESSOURCES HUMAINES

I. EFFECTIF :

Au 31 décembre 2021, l'effectif total du personnel de Tunisair s'établissait à 3 280 employés, en diminution par rapport aux 3 432 recensés en 2020 et aux 3 708 recensés en 2019. Le personnel en activité s'élève à 3 143 employés à la même date, contre 3 305 en 2020 et 3 574 en 2019. La répartition de l'effectif de Tunisair par catégorie est détaillée comme suit :

	Année 2019	Année 2020	Année 2021	ECART 21/20	ECART 21/19
Personnel Statutaire	3152	3 052	2 920	-132	-232
<i>Personnel au Sol</i>	<i>2236</i>	<i>2 147</i>	<i>2 046</i>	<i>-101</i>	<i>-190</i>
<i>Personnel Navigant Commercial</i>	<i>685</i>	<i>682</i>	<i>665</i>	<i>-17</i>	<i>-20</i>
<i>Personnel Navigant Technique</i>	<i>231</i>	<i>223</i>	<i>209</i>	<i>-14</i>	<i>-22</i>
PLE	195	174	149	-25	-46
Personnel Contractuel PS	3	1		-1	-3
Personnel Saisonnier <i>Moyen PNC*</i>	137				-137
Personnel en Contrat de Formation	1	1		-1	-1
Personnel Détachés Auprès Tunisair	86	77	74	-3	-12
Personnel en activité à Tunisair	3574	3 305	3 143	-162	-431
<i>Personnel en Mouvement par la position de non activité</i>	<i>28</i>	<i>23</i>	<i>25</i>	<i>2</i>	<i>-3</i>
<i>Personnel détachés ou mis à disposition auprès d'autres organismes</i>	<i>106</i>	<i>104</i>	<i>112</i>	<i>8</i>	<i>6</i>
Effectif Personnel en Mouvement	134	127	137	10	3
Effectif Personnel de Tunisair	3708	3 432	3 280	-152	-428

Cette variation s'explique principalement par les mouvements suivants :

Une réduction de 25 agents locaux à l'étranger, passant de 174 en 2020 à 149 en 2021, due principalement à la réorganisation de certaines des représentations à l'étranger.

Le départ de 145 agents pour diverses raisons dont :

- 77 agents partis à la retraite légale (57 PS, 7 PNC et 13 PNT),
- 24 agents en retraite anticipée (22 PS, 1 PNC et 1 PNT),
- 17 agents décédés,
- 8 agents révoqués (6 PS et 4 PNC),
- 19 agents en fin de détachement ou de mise à disposition auprès de Tunisair.

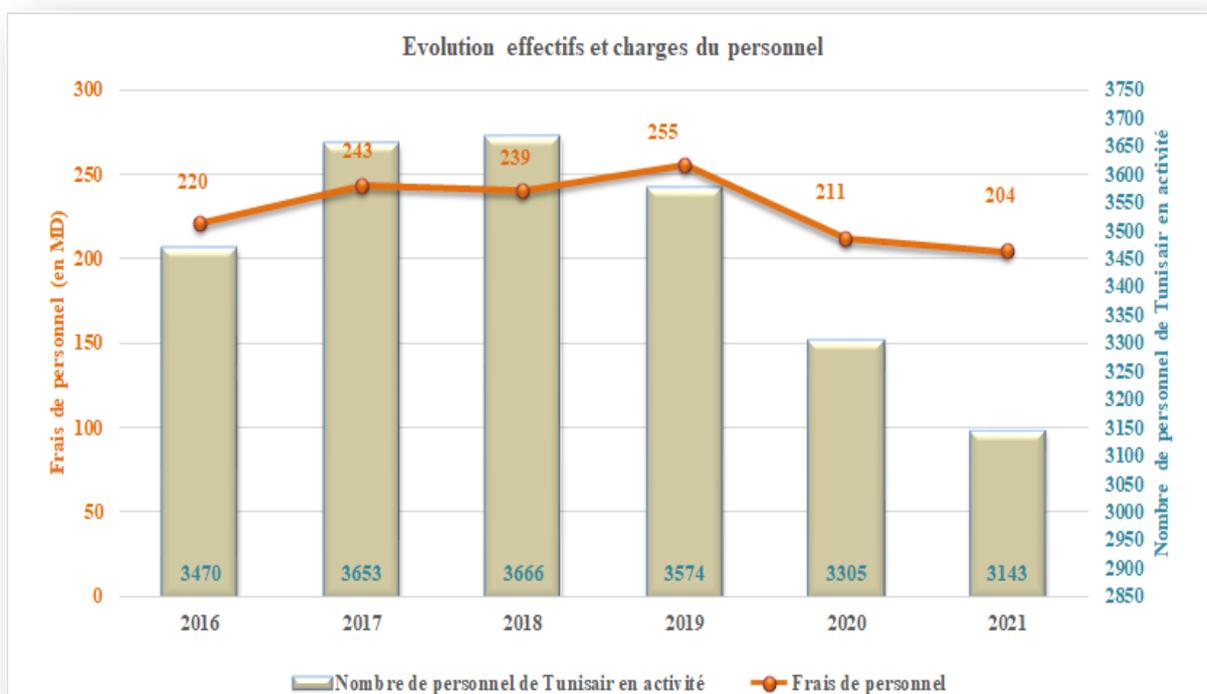
Détachement d'autres organismes de 2 agents vers Tunisair et la mise à disposition ou la fin de détachement de 16 agents auprès de Tunisair.



Il convient de signaler qu'en 2021, l'effectif du personnel tunisien à l'étranger a été réduit, passant de 42 agents en 2020 à 31 en 2021, en raison du non-remplacement des agents en fin d'affectation et de la réorganisation des structures à l'étranger.

II. FRAIS DU PERSONNEL :

Les frais de personnel imputables à l'exercice 2021 se sont établis à 204MD, contre 211 MD en 2020 et 255 MD en 2019, enregistrant ainsi une diminution de 7 MD par rapport à 2020 et 55MD par rapport à 2019, soit une baisse de 3% et 20 %.





III. FORMATION :

1. Formation Personnel au sol :

L'activité de Formation a connu en 2021 une baisse par rapport à 2020 de 13 % en terme de nombre de participants, et 29 % en terme de Homme/Jour/Stage passant de 4 506 H/J/S en 2020 à 3 177 H/J/S en 2021. Le nombre de sessions a connu une augmentation de 2% par rapport à 2020

Une synthèse des principales actions de formation par domaine en 2021 se présentent comme suit :

	2020	2021	V2021 /2020
FORMATION GENERALE ET COMMERCIALE	2 730	1 189	-56%
<i>FORMATION MANAGEMENT</i>	<i>523</i>	<i>36</i>	<i>-93%</i>
<i>FORMATION PRODUITS</i>	<i>1 758</i>	<i>744</i>	<i>-58%</i>
<i>FORMATION LANGUES</i>	<i>176</i>	<i>60</i>	<i>-66%</i>
<i>FORMATION INFORMATIQUE</i>	<i>273</i>	<i>349</i>	<i>28%</i>
FORMATION OPERATIONNELLE	1 776	1 988	12%
TOTAL H/J/S	4 506	3 177	-29%

a-Formation générale et commerciale

L'activité de la formation générale et commerciale a connu une baisse par rapport à 2020 de -39 % en terme de nombre de participants, -16% en terme de nombre de sessions, -37% en terme de nombre jours et -57 % en terme de Homme/Jour/Stage passant de 2730 H/J/S en 2020 à 1164 H/J/S en 2021.



Les actions de formation les plus importantes durant l'année 2021, se résument comme suit :

➤ *Formation management*

En 2021, l'activité formation management a connu une baisse de 67% en terme de nombre de sessions, -82 % en terme de nombre de participants, -74 % en terme de nombre de jours et -93% en terme de Homme/Jour/Stage soit 36 Homme/Jour/Stage en 2021 comparé à 523 Homme/Jour/Stage en 2020.



La réalisation de sessions de formation détaillées comme suit :

- ◆ Une session a été assurée par l'AACO au mois de mars dont le thème «Airline Re-structuring » et une autre au mois d'octobre dont le thème « Mécanismes de gouvernance des sociétés cotées et responsabilités des administrateurs ».
- ◆ Une session « Fuel Management » réalisée au profit de Petro Air au mois de Décembre 2021.

➤ **Formation langue :**

L'activité de la formation langue a connu une baisse 66% en H/J/S passant de 176 en 2020 à 60 en 2021, -55 % en terme de nombre de participants, -55 % en terme de nombre de jours et -40 % nombre de sessions par rapport à 2020.

➤ **Formation produit**

L'activité a baissé par rapport à 2020, soit 220 participants en 2021 contre 405 en 2020 et 35 sessions contre 49 en 2020. Les principaux thèmes de formation prévus et réalisés en 2021 étaient :

- ◆ Gerec
- ◆ Amadeus réservation desktop web-consultation
- ◆ Amadeus réservation desktop web-ASC involuntary
- ◆ Raf Oscar fidelys
- ◆ Altea inventory

➤ **Formation Informatique bureautique :**

L'activité de la formation en Informatique a nettement évolué soit **24** sessions en **2021** touchant une population de **242** personnes comparée à **12** sessions en **2020**, touchant une population de **216** personnes. Les **24** sessions ont été réalisées en intra et ont porté sur les thèmes suivants :

 Treize sessions de formation « WEB »

 Trois session de formation « Microsoft word » et une session « Microsoft Excel »

 Cinq sessions sur le thème «ERP»

 Deux sessions sur le thème « SIGAR'RH »



b- Formation Opérationnelle

En 2021, plusieurs sessions de formation opérationnelle ont été organisées en complément des formations réglementaires et obligatoires. Ces actions se répartissent comme suit :

 **Sensibilisation aux procédures internes MGN de la DCGN** : Trois sessions ont été réalisées.

 **Formation sur la réglementation FTL (Flight Time Limitations)** : Deux sessions ont été programmées au profit du personnel de la DCOA et de l'IOCC.

 **Formation de formateurs en Sûreté de l'Aviation Civile** : Suite à la session initiale de juin 2019, il a été demandé aux 20 participants (8 personnels au sol et 12 PNC) de préparer leurs supports de cours individuels en vue de leur validation par la DGAC et de leur passage devant le jury d'accréditation. Trois candidats avaient été accrédités en 2020 (2 PNC et 1 personnel au sol), tandis que cinq autres l'ont été en 2021 (1 personnel au sol et 4 PNC), conformément à la décision 283 de novembre 2019.

 **Formation "Auditeur Sécurité"** : Une session a été organisée dans le cadre de la mise en œuvre du programme d'audit de sécurité, avec la participation de 18 stagiaires.

 **Formation sur le Système de Management de la Sûreté (SMS)** : Animée par un instructeur CDB de l'AACO, cette formation d'une durée de cinq jours a accueilli 21 participants. Elle visait à renforcer les compétences managériales du personnel en sûreté de l'aviation civile et à préparer la mise en place du Système de Management de la Sûreté au sein de Tunisair, dans un contexte où la sûreté joue un rôle clé dans le transport aérien.

L'activité de la formation opérationnelle a connu une baisse par rapport à 2020, soit 114 sessions en 2021 touchant une population de 923 participants et 1 988 en terme Homme/Jour/Stage comparée à 98 sessions en 2020, touchant une population de 807 participants et 1 776 en terme Homme/Jour/Stage.



2. Formation personnel navigant technique

L'activité de formation PNT en 2021 a été fortement impactée par la crise sanitaire du COVID-19, ce qui a considérablement entravé l'exécution du plan de formation initialement prévu.

Ci-dessous figurent les données chiffrées des réalisations de l'année 2021, réparties, comme les années précédentes, en deux catégories :

a) Formations récurrentes : Maintien des compétences :

Conformément à la réglementation en vigueur, chaque PNT doit effectuer deux recyclages par an, comprenant un cours au sol dispensé au centre de formation ainsi que des séances de simulateur (une ou deux selon le module et le secteur).

➤ Pour le secteur A320 :

- Le module E1/C1 comprend deux séances de simulateur.
- Le module E2/C2 correspond à quatre heures de simulateur, soit une séance et demi.

➤ Pour le secteur B737 :

- Les deux modules de recyclage (E1/C1 et E2/C2) comportent deux séances chacun.



Cette différence dans la structure des modules explique la variation du nombre d'équipages formés et du nombre total de séances réalisées.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de la formation PNT en 2021 en termes de PEQ (nombre d'équipages) et de séances de recyclage sur simulateur.

	NOMBRE D'EQUIPAGE				NOMBRE DE SEANCES			
	2019	2020	2021	V 21/20	2019	2020	2021	V 21/20
SECTEUR B737	57	20	50	150%	114	40	100	150%
SECTEUR A320	176	170	168	-1%	256	256	251	-2%
SECTEUR A330	23	15	21	40%	46	30	42	40%
TOTAL	264	205	239	17%	416	326	393	21%



Pour les secteurs B737 et A330, une hausse considérable de l'activité est observée en 2021 par rapport à 2020. Cette différence s'explique par les perturbations engendrées par la crise sanitaire mondiale en 2020, qui a fortement impacté le plan de formation.

En effet, la formation sur simulateur pour ces deux secteurs nécessite le déplacement des équipages à l'étranger. En 2021, grâce à l'allègement progressif des restrictions sanitaires, les formations récurrentes réglementaires ont pu être reprises, permettant ainsi la prorogation des licences de tous les PNT concernés.

En revanche, pour le secteur A320, l'activité est restée relativement stable entre 2020 et 2021. Étant donné que les formations sur simulateur des pilotes A320 sont réalisées en Tunisie, la fermeture des frontières et les restrictions sanitaires n'ont pas eu d'impact majeur sur le maintien des compétences en 2020.

La légère baisse constatée s'explique principalement par les départs à la retraite en 2020, sans qualification de nouveaux Commandants de Bord (CDB) sur ce secteur, en raison de la réduction d'activité causée par la crise pandémique.





b) Formations ponctuelles ou qualifications de type :

Avec la baisse d'activité engendrée par la crise sanitaire, les études d'effectifs et le plan de formation ont été actualisés en conséquence. Certains actes de formation, tels que les stages Commandant de Bord (CDB) et les qualifications « ab initio » (recrutement), ont été reportés, les secteurs B737 et A320 étant en situation de sureffectif.

Cependant, pour le secteur A320, une qualification de type A320 a été effectuée en faveur de deux pilotes réintégrant la compagnie après leur retour de détachement.

Concernant le secteur A330, des mesures ont été prises pour pallier le sous-effectif causé par le départ à la retraite de quatre CDB entre 2020 et 2021 :

- Une CCQ (Cross Crew Qualification) pour la transition du secteur A320 au secteur A330
- Une qualification de type pour le passage du secteur B737 au secteur A330. Ces formations ont été réalisées en faveur de trois CDB et un OPL, afin de rééquilibrer les effectifs sur ce secteur.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de la formation en 2021 en termes de PEQ (nombre d'équipages) et de séances de qualification de type.

	NOMBRE D'EQUIPAGE				NOMBRE DE SEANCES			
	2019	2020	2021	V 21/20	2019	2020	2021	V 21/20
SECTEUR B737	5			-	16			-
SECTEUR A320	1	4	1	-75%	103	32	11	-66%
SECTEUR A330	4			-	50		17	-
TOTAL	10	4	1	-75%	169	32	28	-13%





3. La formation Personnel Navigant Commercial :

a) *Exploitation et bilan du simulateur cabine :*

L'utilisation du simulateur de cabine, une maquette spécifique à Tunisair, a commencé le 30 janvier 2019, après avoir obtenu une autorisation provisoire de la DGAC. Depuis, il a permis de réaliser des économies importantes, notamment en 2021, malgré la crise liée à la Covid-19. Les économies de cette année-là s'élèvent à environ 163 000 DT, réparties comme suit :



- ◆ Formation de 1680 PNC (112 groupes x 750 DT) : 84 000 DT
- ◆ 40 transferts en bus (40 x 850 DT) : 34 000 DT
- ◆ Frais ODD : 45 000 DT

Ce bilan montre l'importance de cette maquette propre à Tunisair, qui aide à réduire les coûts et à améliorer la qualité des formations.

b) *Planification et Réalisation de stages (RSS, qualifications machines, extension A319, RLSS)*

- ◆ Stages de rétablissement de la licence : Deux sessions ont été programmées au cours de l'année 2021.
- ◆ Stages de qualification :
 - Qualification A320 : 2 stages au profit des PNC réintégrant(e)s.
 - Extension de qualification A319 : 3 sessions pour les PNC titulaires.
 - Qualification B737-600 : 1 stage destiné aux PNC.





MANAGEMENT

I. Qualité :

Tunisair a vu le renouvellement de son « Certificat d'Exploitation Aérienne » renouvellement de l'AOC « Air Operator Certificate » à compter du 10 décembre 2021 pour une validité d'une année (durée maximale régie par la réglementation) suite à l'audit de renouvellement de l'AOC (53 écarts relevés) qui s'est déroulé du 16 au 24 novembre 2020 pour les périmètres Assurance Qualité ; Opération Aériennes ; Opérations au sol ; Formation ; Entretien et Sécurité des Vols.

II. Economie Carburant :

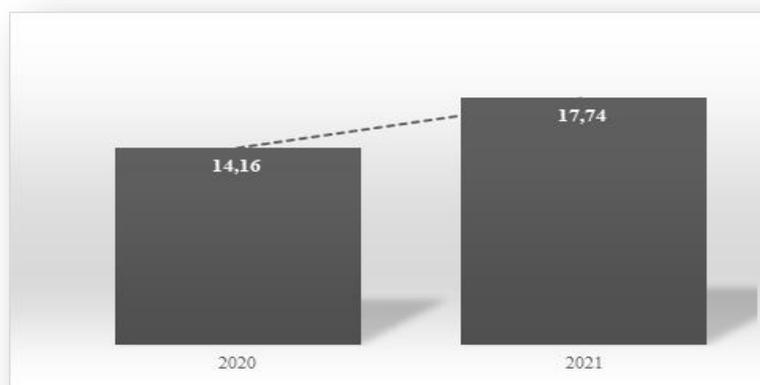
L'Économie de Carburant en 2021 s'est articulée autour des actions suivantes :

- ✉ Surveillance et contrôle des données relatives aux émissions de CO2 de Tunisair dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émissions (EU-ETS) et du système CORSIA.
- ✉ Élaboration des déclarations des émissions de CO2 requises par l'EU-ETS, l'ETS-Suisse et pour les vols internationaux conformément aux exigences du système CORSIA.
- ✉ Compensation des émissions de CO2 liées aux vols intra-européens de Tunisair.
- ✉ Mise à jour du plan de surveillance des émissions en conformité avec le système CORSIA.
- ✉ Vérification des rapports d'émissions selon les normes du système CORSIA.
- ✉ Veille réglementaire sur les exigences en matière d'émissions et de réduction de l'empreinte carbone.
- ✉ Suivi du programme Économie Carburant pour l'optimisation de la consommation énergétique.
- ✉ Participation à la commission nationale en charge de l'élaboration du plan d'action pour la réduction des émissions de CO2.
- ✉ Contribution aux travaux de la commission interne de maîtrise de l'énergie.
- ✉ Engagement dans le groupe de travail de l'AACO sur les carburants alternatifs durables (SAF).



La consommation moyenne en 2021 a connu une hausse de 25,3% par rapport à 2020 en passant de 14,2 à 17,7 soit une augmentation moyenne de 3,6 litres par passager par 100Km.

Efficiencce des vols Hors Mise en place (L/100Pkm)



Les principaux indicateurs enregistrés durant les années 2020 et 2021 se présentent comme suit :

Données statistiques 2019 et 2020 (Hors s mise en place)

Année	Min	1er Quartile	Médiane	3ème Quartile	Avg IP	Max	CR
2020	1,959	3,50	4,377	6,511	14,161	2 371,895	63,09%
2021	2,201	3,52	4,367	6,527	17,742	1 643,496	64,29%

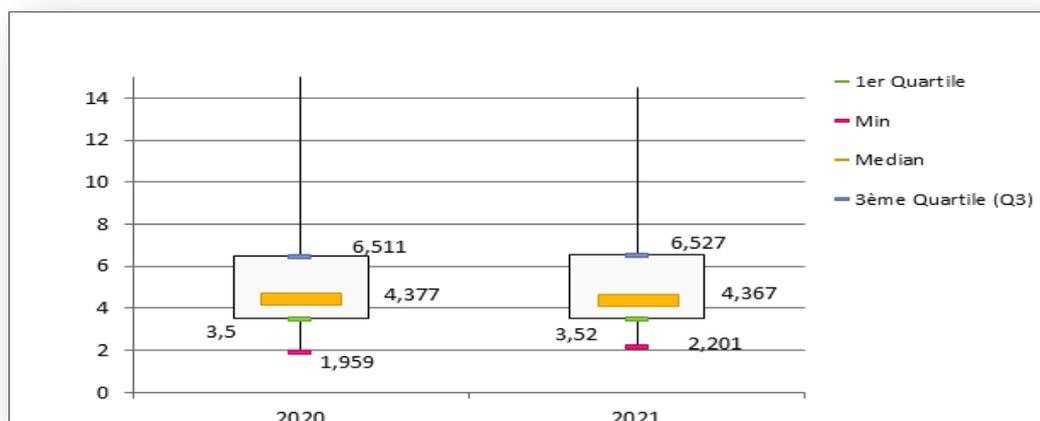
Données statistiques des vols 2019 et 2020 (Avec mise en place)

Année	Min	1er Quartile	Médiane	3ème Quartile	Avg IP	Max	CR
2020	1,959	3,50	4,377	6,511	14,161	2 371,895	63,09%
2021	2,201	3,52	4,367	6,527	17,742	1 643,496	64,29%

L'analyse des données révèle que, en 2021, un quart des vols effectués par les avions de Tunisair ont été réalisés avec un bon niveau d'efficacité, puisque le premier quartile n'a pas dépassé 3,52 litres pour 100 passager-kilomètres, comparé à 3,50 litres en 2020. De plus, la moitié des vols ont été réalisés avec un niveau d'efficacité acceptable, c'est-à-dire inférieur ou égal à 4,367 litres pour 100 passager-kilomètres.



Effizienz des vols Hors Mise en place (L/100Pkm)



En se concentrant sur la distribution des vols selon la consommation en litre/100 pkm, il est constaté que le quart des vols réalisés en 2021 par les avions de Tunisair a été réalisé avec un bon niveau d'efficacité (le premier quartile n'a pas dépassé 3.52 litres/100 pkm contre 3.50 litres/100 pkm en 2020) et que 50% des vols ont été réalisés avec un niveau d'efficacité acceptable, qui est inférieur ou égal 4.367 litres/100 pkm. Le troisième quartile a atteint le niveau de 6.527 L/100 pkm en 2021 contre 6.511 L/100 pkm en 2020 enregistrant ainsi une augmentation de 0.25%.

L'écart entre les deux années s'élargit au fur et à mesure qu'on se déplace vers les vols les moins efficaces. En effet, la moyenne de l'indicateur d'efficacité a enregistré un accroissement de 25,3% en atteignant le niveau de 17,74 litres/100 pkm en 2021 contre 14,16 litres/100 pkm en 2020. C'est à ce niveau que s'affiche l'effet des vols les moins efficaces qui comprennent principalement les vols à sens vide.

La progression de l'efficacité des opérations en 2021 a été impactée par plusieurs facteurs :

- ✖ Dégradation du taux de régularité, passant de 53 % en 2020 à 48 % en 2021.
- ✖ Augmentation de la consommation des APU, avec une hausse d'environ 1,3 % entre 2020 et 2021.
- ✖ Accroissement du nombre de vols sans passagers, passant de 107 en 2020 à 154 en 2021, soit une augmentation de 44 %.
- ✖ Hausse des vols à faible remplissage, avec une augmentation de 14 % du nombre de vols transportant moins de 10 passagers, passant de 184 en 2020 à 210 en 2021.



COEUR DE MÉTIER

GET CLOSER
قريب مني

MQ

**Pour un accès sûr,
durable et efficace
au ciel...**

TUNISAIR الخطوط التونسية
TS-IMQ Airbus A320

• VOLER EN TOUTE SÉCURITÉ



LES RESULTATS FINANCIERS

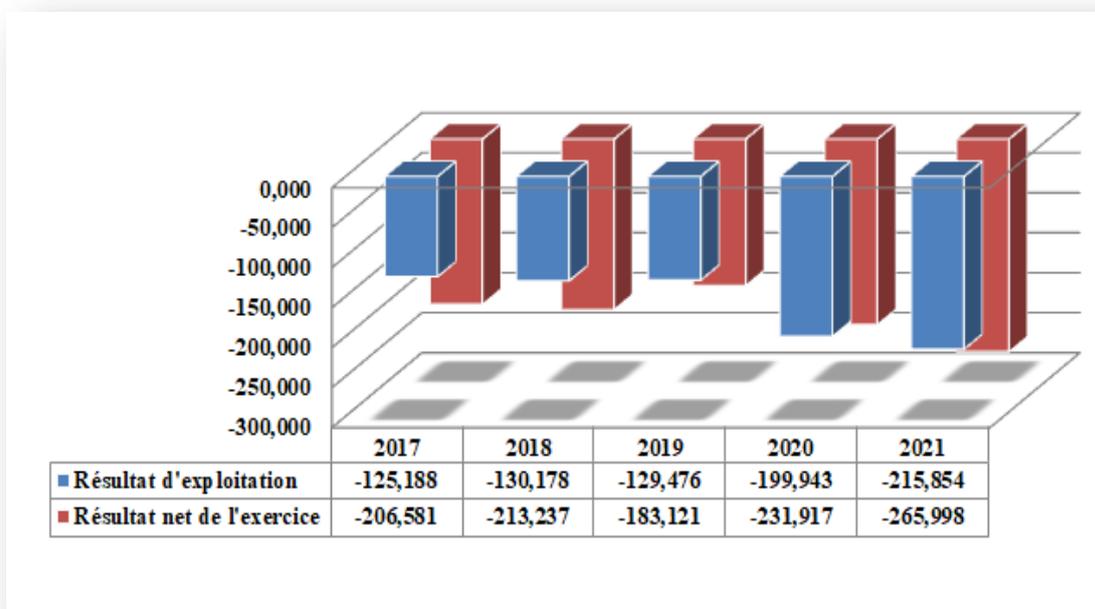
L'exercice 2021 a été clôturé avec un résultat net déficitaire de 265,998 MD.

RESULTAT D'EXPLOITATION :

L'exercice de l'année 2021 a été clôturé avec un résultat d'exploitation négatif de 215,854 MD contre -199,942 en 2020 et -129,475 MD en 2019 soit une diminution de 15,911 par rapport à 2020 et -86,379 MD par rapport à 2019.

Cette variation est expliquée par la progression des charges d'exploitation de 140,665 MD supérieure à la hausse des produits d'exploitation de 124,754 MD.

EVOLUTION DES RESULTATS FINANCIERS (en MD)





EVOLUTION DES PRINCIPALES RUBRIQUES DES PRODUITS D'EXPLOITATION :

Le chiffre d'affaires de l'année 2021 a inscrit une progression de 21,9 % passant de 570,826 MD en 2020 à 695,580 MD en 2021 ce qui représente une hausse de 124,754 MD.

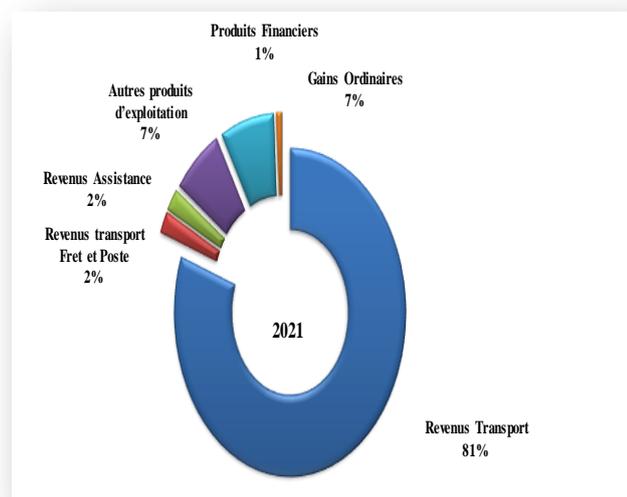
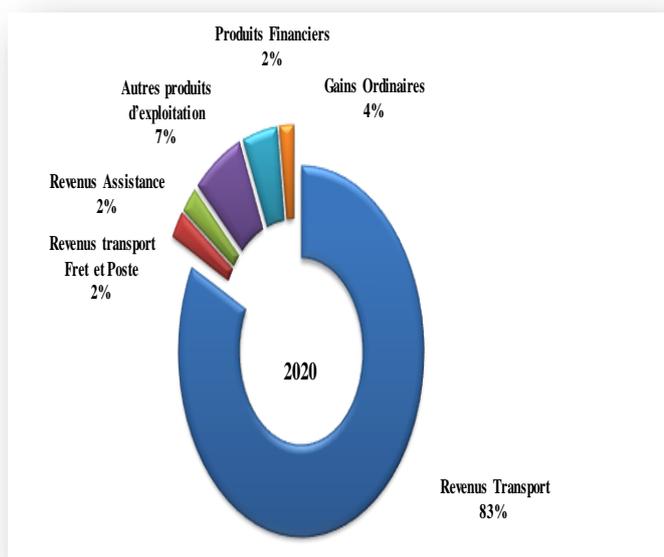
Les principaux revenus composant le chiffre d'affaire sont les revenus suivants :

 **Revenus du transport passagers et bagages :** Ces revenus ont enregistré une augmentation de 21 % soit l'équivalent de 105,161 MD et ont atteint 607,563MD en 2021 contre 502,402 MD en 2020;

 **Revenus de transport fret et poste :** Ces revenus ont marqué une progression de 13% par rapport à l'année précédente soit l'équivalent de 1,917 MD et ont atteint 16,139 MD en 2021 contre 14,222 MD en 2020;

 **Revenus de l'assistance commerciale :** Ces revenus ont connu une hausse de 20% soit l'équivalent de 2,818 MD et ont atteint 16,866 MD en 2021 contre 14,048 MD en 2020 ;

 **Produits divers d'exploitation :** Ces recettes ont enregistré une progression de 14,856 MD passant de 40,155 MD en 2020 à 55 011MD en 2021 soit une hausse de 37%.





EVOLUTION DES PRINCIPALES RUBRIQUES DES CHARGES D'EXPLOITATION :

Les charges d'exploitation ont connu une progression de 18,2% soit l'équivalent de 140,665 MD pour s'établir à 911,434 MD en 2021 contre 770,769MD en 2020. L'évolution des principales rubriques des charges se présente comme suit :

 Augmentation des dépenses carburant de 37,327 MD, soit +37 % par rapport à 2020 passant de 101,356 MD en 2020 MD à 138,683 MD en 2021 résultant de :

- la hausse du volume de consommation carburant de 4,8 % suite à la progression des heures de vol de 5% ;
- la hausse du prix du baril de 9,8 %
- la baisse de la parité du dollar de 1,2 %.

 Progression des Approvisionnements Catering de 0,866 MD passant de 11,164 MD en 2020 à 12,030 MD en 2021;

 Augmentation des dépenses loyer avions et réacteurs de 3,491 MD passant de 0,675 MD en 2020 à 4,166 MD en 2021 ;

 Diminution des charges du personnel de 7,238MD soit -3,4% passant de 210,962 MD en 2020 à 203,724 MD en 2021 ;

 Progression des redevances aéronautiques de 44,241MD soit +22,5% par rapport à 2020 passant de 196,394 MD en 2020 à 240,634 MD en 2021;

 Hausse des dépenses assistances fournies aux avions de 32,489 MD soit +26 % par rapport à 2020 passant de 126,499 MD en 2020 à 158,988 MD en 2021 ;

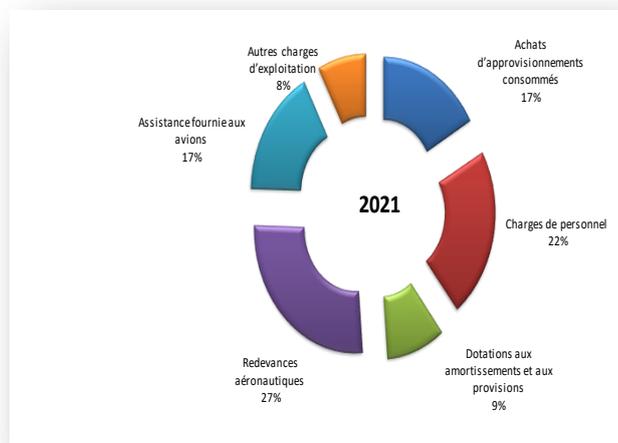
 Progression des dotations aux amortissements et aux provisions de 14,434 MD, par rapport à 2020 passant de 64,666 MD en 2020 à 79,100 MD en 2021;

 Augmentation des commissions sur ventes de titres de transport de 3,308 MD par rapport à 2020 passant de 6,041 MD en 2020 à 9,349 MD en 2021;

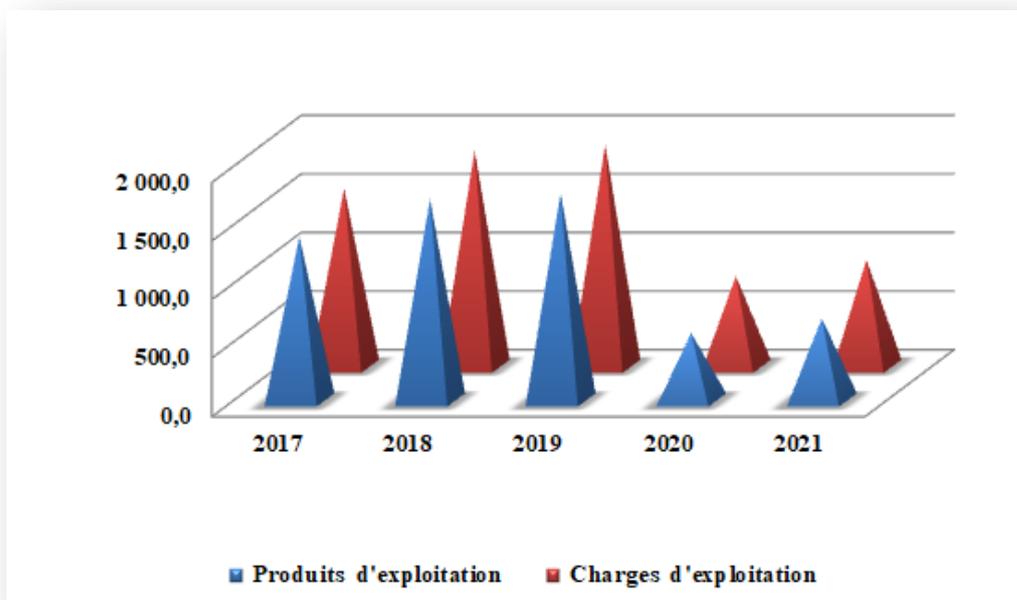
 Progression des autres charges d'exploitation de 11,849MD soit +24 % par rapport à 2020 passant de 49,653 MD en 2020 à 61,503 MD en 2021.



EVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION



EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES D'EXPLOITATION





RESULTAT DE L'ACTIVITE AVANT IMPOT :

L'exercice 2021 a été clôturé avec un résultat négatif des activités ordinaires avant impôt de -264,803MD soit une aggravation de 34,038 MD par rapport à l'année précédente suite aux effets conjugués des éléments suivants :

- ✈ **Le résultat d'exploitation** : il a enregistré une régression de **15,911 MD** ;
- ✈ **Les produits hors exploitation (+14,522 MD)** : ils ont atteint à 52,619 MD contre 38,097 MD en 2020. Ils sont composés essentiellement des produits des placements et des dividendes pour un montant de 6,335 MD (-4,575MD) et également des autres gains ordinaires pour un montant de 46,284 MD (+19,098MD).
- ✈ **Les charges hors exploitation (+32,649MD)** : elles ont atteint à 101,568 MD contre 68,919 MD en 2020 et comprennent les charges financières nettes payées par la compagnie dont le montant est de 35,580 MD en 2021 (+18,486 MD) ainsi que les autres pertes ordinaires qui ont enregistré en 2021 un montant de 65,988 MD contre 51,824 MD en 2020 (+14,164 MD) provenant essentiellement de la rubrique perte de change.

EVOLUTION DES RESULTATS DE TUNISAIR

En Millions de Dinars

	2019	2020	2021	Ecart 21/20	Ecart 21/19
Produits d'exploitation	1 765,806	570,826	695,580	124,754	-1 070,227
Charges d'exploitation	1 895,282	770,769	911,434	140,665	-983,848
Résultat d'exploitation	-129,476	-199,943	-215,854	-15,911	-86,379
Produits hors exploitation	79,003	38,097	52,619	14,522	-26,384
Charges hors exploitation	130,627	68,919	101,568	32,649	-29,059
Résultat avant impôt	-181,099	-230,765	-264,803	-34,038	-83,704
Résultat après impôt	-183,121	-231,917	-265,998	-34,081	-82,877
Résultat net de l'exercice	-183,121	-231,917	-265,998	-34,081	-82,877
RESULTAT NET DE L'EXERCICE AP.EFFETS MODIF.COMPTABLE	-183,121	-231,917	-265,998	-34,081	-82,877



RATIOS FINANCIERS

Les ratios de l'année 2021 interprétant la santé financière de la compagnie se présentent comme suit (cf. Annexe II) :

Ratio de financement des immobilisations (-0,3points) :

Etant inférieur à l'unité, cela signifie que les dettes à court terme participent au financement des immobilisations.

Ratio de solvabilité ou d'indépendance financière (-1,6points) :

Ce ratio étant inférieur à l'unité, cela signifie que la compagnie n'est pas capable de rembourser ses échéances à LMT sans puiser sur ses fonds propres.

Ratios de liquidité :

Les deux ratios de liquidité sont inférieurs à l'unité de 0,4 point cela signifie que les actifs courants de la compagnie ne couvrent pas la totalité des dettes à court terme.

Fonds de roulement (-1 799MD) :

La compagnie a besoin de 1 799MD d'actif courant pour couvrir la totalité du passif courant.



TABLEAU DE SYNTHÈSE

	2017	2018	2019	2020	2021	Var 2021/2020	Var 2021/2019
RESULTAT DE TRAFIC							
Nbre total de PAX	3 502 475	3 816 190	3 438 018	997 244	1 097 676	10%	-68%
<i>R+S</i>	3 196 692	3 451 200	3 184 697	975 002	1 095 684	12%	-66%
<i>Charter</i>	282 485	348 554	240 152	22 242	1 992	-91%	-99%
<i>Pèlerinage</i>	23 298	16 436	13 169				
Nbre de SKO en milliers (tous vols)	7 530 847	8 237 298	7 324 548	2 498 570	2 590 536	4%	-65%
Nbre de PKT en milliers (tous vols)	5 601 818	6 135 978	5 528 605	1 644 315	1 742 210	6%	-68%
CR (tous vols)	74,4%	74,5%	75,5%	65,8%	67,3%	+1,5pts	-8,2pts
CR (R+S)	73,9%	73,9%	75,1%	66,6%	67,4%	+0,8pts	-7,7pts
Nbre de TKO en millions (tous vols)	825 147	932 110	792 660	290 225	309 548	7%	-61%
Nbre de TKT en millions (tous vols)	570 310	627 332	571 650	181 744	190 824	5%	-67%
CC (tous vols)	69,1%	67,3%	72,1%	62,6%	61,6%	-9,5pts	-9,5pts
Tonnage Frêt	6 586	6 424	6 271	2 678	2 459	-8%	-61%
Tonnage Poste	793	995	866	439	424	-3%	-51%
Nbre de sièges offerts Charter (2sens)	342 591	426 167	297 222	44 200	7 030	-84%	-98%
Part de marché	41,7%	36,3%	30,5%	36,6%	30,2%	-6,4pts	-0,3pts
HEURES DE VOL							
<i>Par appareil</i>	82 957	90 738	79 787	24 475	25 632	5%	-68%
<i>B737</i>	15 105	18 093	15 307	2 793	3 455	24%	-77%
<i>A330</i>	5 703	6 546	6 447	2 964	2 857	-4%	-56%
<i>A320</i>	51 647	54 919	49 985	16 140	16 703	3%	-67%
<i>A319</i>	7 595	6 457	6 235	2 523	2 135	-15%	-66%
<i>A.Affrétés</i>	2 907	4 723	1 813	55	482	776%	-73%
<i>Par activité</i>	82 957	90 738	79 787	24 475	25 632	5%	-68%
<i>R+S</i>	73 842	79 990	71 996	22 977	24 850	8%	-65%
<i>Charter</i>	7 298	9 187	6 364	1 203	104	-91%	-98%
<i>Pèlerinage</i>	798	538	451				
<i>Mise en place</i>	1 019	1 023	976	295	678	130%	-31%
FLOTTE DE TUNISAIR EN EXPLOITATION AU 31 DECEMBRE DE L'ANNEE							
<i>B737/600</i>	7	7	7	4	3	-1	-4
<i>A330</i>	2	2	2	2	2		
<i>A320</i>	15	15	14	12	8	-4	-6
<i>A319</i>	4	2	2	2	2		
Total	28	26	25	20	15	-5	-10
UTILISATION JOURNALIÈRE MOYENNE DE LA FLOTTE TU							
Ensemble des appareils toutes activités	7h50mn	9h04mn	8h32mn	3H21mn	4H35mn	+1h14mn	-4h03mn
EFFECTIF AU 31 DECEMBRE DE L'ANNEE							
Nombre de Personnel de Tunisair en activité	3 653	3 666	3 574	3 305	3 198	-107agents	-376agents
RESULTATS FINANCIERS EN MD							
Produits d'exploitation	1 395,451	1 716,072	1 765,806	570,826	695,580	22%	-60,6%
Charges d'exploitation	1 520,639	1 846,250	1 895,282	770,769	911,434	18%	-51,9%
Résultat d'exploitation	-125,188	-130,178	-129,476	-199,943	-215,854	-8%	-66,7%
Résultat net de l'exercice	-206,581	-213,237	-183,121	-231,917	-265,998	-15%	-45,3%
Total Bilan	2 535,623	2 756,181	2 821,805	2 778,152	2 769,833	-0,3%	-1,8%



ANNEXE I : BILAN

		En millions TUD				
N°	ACTIF	2017	2018	2019	2020	2021
1	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	228	607	401	2 638	2 132
2	IMMOBILISATIONS	1 174 954	1 198 296	1 169 976	1 160 878	1 138 730
3	AUTRES VALEURS IMMOBILISEES	107 950	87 344	93 195	85 143	86 793
4=1+2+3	TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	1 283 131	1 286 247	1 263 573	1 248 659	1 227 655
5	AUTRES ACTIFS NON COURANTS	199 265	238 804	149 262	146 183	163 126
	AUTRES ACTIFS NON COURANTS DESTINES A ETRE CEDES	8 789	4 305	4 305	4 305	4 305
6=5+4	TOTAL DES ACTIFS NON COURANTS	1 491 185	1 529 356	1 417 140	1 399 147	1 395 086
7	VALEURS D'EXPLOITATION	6 022	6 059	5 891	5 949	5 308
8	CLIENTS	494 060	77 270	110 847	77 234	88 340
9	AUTRES ACTIFS COURANTS	405 929	937 471	1 121 732	1 170 623	1 189 023
10	COMPTES FINANCIERS	138 427	206 025	166 195	125 200	92 076
11=7+8+9+10	TOTAL DES ACTIFS COURANTS	1 044 438	1 226 825	1 404 664	1 379 005	1 374 747
	TOTAL ACTIF	2 535 623	2 756 181	2 821 805	2 778 152	2 769 833
	PASSIF	2017	2018	2019	2020	2021
12	CAPITAL ET RESERVES	-117 096	-347 441	-558 910	-741 883	-974 726
13	RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-206 581	-213 237	-183 121	-231 917	-265 998
14=12+13	FONDS PROPRES	-323 677	-560 678	-742 031	-973 800	-1 240 724
15	DETTES MLT	860 083	875 833	747 574	611 596	778 953
16	PROVISIONS	69 823	80 068	76 917	60 831	53 731
17	AUTRES	30 490	46 704	35 810	16 554	3 903
18=15+16+17	TOTAL PASSIF NON COURANTS	960 395	1 002 605	860 301	689 981	836 587
19	FOURNISSEURS	1 458 239	1 832 388	2 086 261	2 176 037	2 412 439
20	AUTRES PASSIFS COURANTS	208 052	262 497	406 490	524 429	581 300
21	PASSIFS FINANCIERS	232 615	219 369	210 784	362 505	180 231
22=21+20+19	TOTAL PASSIFS COURANTS	1 898 905	2 314 254	2 703 535	3 062 971	3 173 970
	TOTAL PASSIF	2 535 623	2 756 181	2 821 805	2 778 152	2 769 833

ANNEXE II : RATIOS COMPARES

RATIOS	2017	2018	2019	2020	2021
I-RATIOS DE FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS					
FONDS PROPRES+PASSIFS NON COURANTS /TOTAL ACTIFS IMMOBILISES(14+18/4)	0,5	0,3	0,1	-0,2	-0,3
II-RATIO DE SOLVABILITE OU D'INDEPENDANCE FINANCIERE					
FONDS PROPRES/DETTES A MLT (14/15)	-0,4	-0,6	-1,0	-1,6	-1,6
III-RATIOS DE LIQUIDITE					
LIQUIDITE GENERALE (11/22)	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4
LIQUIDITE RELATIVE (8+9+10/22)	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
IV-FONDS DE ROULEMENT (11-22)					
	-854 467	-1 087 429	-1 298 871	-1 683 966	-1 799 271