

Juin 2013

DOSSIERS DOCUMENTAIRES

Le renouveau du ciel africain



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie



Dossier documentaire

Le renouveau du ciel africain

Dans le cadre de ses missions de réflexion et d'information, la direction du transport aérien vous propose un dossier documentaire sur le renouveau du ciel africain.

Cette publication rassemble, autour du thème choisi, des articles significatifs issus de la presse spécialisée et de source internet.

Ce document est destiné à être diffusé au sein du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et l'Energie, ainsi qu'auprès des partenaires de l'aviation civile.

Outre leur rôle pédagogique, ces dossiers sont destinés à alimenter les réflexions au sein de la DGAC dans chacune de ses orientations stratégiques.

L'ensemble des données référencées est consultable auprès du bureau de la prospective et de la veille stratégique de la Direction du transport aérien.

DGAC/DTA/SDE1
50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
tel : 01 58 09 40 90
fax : 01 58 09 41 07

Juin 2013

Reproduction effectuée par la DTA/SDE1. Le document reproduit est une œuvre protégée et ne peut à nouveau être reproduit sans l'autorisation préalable du CFC.

Sommaire

Introduction : un renouveau africain.....	3
I. Croissance forte de l'offre intérieure, dominée par 8 Etats africains	5
II. La desserte extérieure du continent est en pleine évolution.....	6
A. L'Europe n'est plus un point de passage obligé.....	6
B. La stratégie africaine des compagnies	8
1) Les compagnies européennes et américaines.....	8
2) Les compagnies africaines	8
3) Les compagnies du Moyen-Orient.....	9
4) Les low cost	9
C. Les nouveaux flux Chine - Afrique.....	9
III. Le marché France - Afrique : concentré et de plus en plus concurrentiel	10
IV. Des handicaps à réduire afin d'accompagner la croissance du secteur.....	11
1) Les aéroports	11
2) Le développement inachevé des flux touristiques.....	12
3) La sûreté	12
4) La sécurité.....	13
Conclusion	13

Introduction : un renouveau africain

Le ciel africain a bien changé depuis quelques décennies. Il connaît actuellement une croissance de 5% par an avec une forte concurrence entre les compagnies « historiques », les compagnies africaines, qui sont en plein développement (des « low cost » africaines ont également fait leur apparition), et les compagnies du Moyen-Orient, qui affichent clairement leurs ambitions.

A la date du 26 juin 2013, les 93 compagnies enregistrées sur le continent africain avaient programmé 2800 vols.

Le même jour, les 13 compagnies aériennes enregistrées en France avaient programmé 1 800 vols¹.

Pour John Leahy, le directeur commercial d'Airbus, l'Afrique sera, d'ici une dizaine d'années, pour le transport aérien, « *l'équivalent du Moyen-Orient* »² d'aujourd'hui. Les besoins d'avions y sont en effet colossaux. La flotte aérienne y est la plus âgée du monde. Le nombre de compagnies africaines a doublé au cours de la dernière décennie. Les low cost, qui paraissent adaptées au pouvoir d'achat local, pourraient atteindre à terme une part de marché équivalente à celle qu'elles ont en Europe.

Parmi les aéronefs de plus de 10 tonnes immatriculés en Afrique, 37% ont moins de 14 ans, et 24% ont plus de 30 ans³.

L'Afrique n'est pas une terre vierge en matière d'aviation. La rareté des liens terrestres et l'importance des distances à couvrir a encouragé, dès l'entre deux guerres, la création de compagnies africaines : Egyptair a été fondée en mai 1932, South African Airways en 1934, Ethiopian Airlines en 1945, Air Algérie en 1947 et Royal Air Maroc en 1957.

D'autres compagnies ont disparu mais furent importantes dans l'histoire du transport aérien de ce continent, à l'instar d'Air Afrique, fondée en 1961 par un accord liant onze Etats africains francophones. Cet accord résultait du constat qu'aucun de ces pays n'avait alors les moyens financiers de financer seul une compagnie aérienne nationale. Dans le même esprit, la France a favorisé la création de l'ASECNA⁴, créée le 12 décembre 1959 à Saint-Louis du Sénégal, qui comprend aujourd'hui 17 Etats membres africains et la France.

L'objectif à long terme des gouvernements africains est l'instauration d'un « ciel unique », mais poursuivre cet objectif suppose que les autorités aéronautiques du continent s'attèlent à l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne.

¹ Source : OAG

² Les Echos 03/06/2013 - <http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/air-defense/actu/0202803194621-l-afrique-futur-moteur-de-la-croissance-du-secteur-aerien-571766.php>

³ Source : JP Fleet 2013, base : 1690 aéronefs commerciaux ou de transport d'Etat de masse maximale au décollage supérieure à 10 tonnes, immatriculés en Afrique et dont la date de fabrication est renseignée.

⁴ Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar, dont le siège est à Dakar

Les conditions de sécurité et de sûreté doivent être encore améliorées. En mai 2012, sous l'égide de la représentation de l'OACI⁵ à Dakar, de la Commission africaine de l'aviation civile, une quarantaine d'Etats africains se sont engagés à mettre leurs compagnies et leurs infrastructures aux normes internationales. Trente compagnies auraient déjà rejoint le programme d'amélioration et une dizaine devraient passer l'examen cette année. Les dernières statistiques montrent qu'en 2012, le nombre d'accidents sur le continent est quatre fois supérieur au reste du monde, le taux d'accident est de 7,98 pour un million de vols⁶.

Cette situation se retrouve dans la liste des compagnies aériennes qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne. Ainsi tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de 13 Etats africains font l'objet d'une interdiction d'exploitation générale dans l'Union Européenne⁷.

L'Afrique est donc un continent en plein renouveau pour le transport aérien. La réduction des handicaps dont souffre le secteur aérien africain devrait néanmoins parfaire, à terme, l'intégration complète de l'Afrique au sein des flux d'échanges internationaux.

⁵ Organisation de l'aviation civile internationale

⁶ Déclaration de Guenther Matschnigg, vice-président chargé de la sécurité, des opérations et des infrastructures à l'Association internationale du transport aérien (IATA)

⁷ Au 10/07/2013

I. Croissance forte de l'offre intérieure, dominée par 8 Etats africains

L'analyse de la capacité offerte pour le début de 2012 dans les pays d'Afrique montre que huit pays se détachent sur l'ensemble du continent, avec pour chacun plus de 2 millions de sièges offerts : l'Afrique du Sud, l'Egypte, le Nigeria, le Maroc, l'Algérie, le Kenya, la Tunisie, et l'Ethiopie⁸.

Sur ces 8 pays, le Nigeria, l'Ethiopie, l'Egypte et l'Afrique du Sud font partie des 5 pays les plus peuplés d'Afrique.

Ranking	Country	Jan-Jun 2011	Jan-Jun 2012	% Change
1	South Africa	12,745,083	12,897,779	1%
2	Egypt	7,210,038	8,002,438	11%
3	Nigeria	4,668,855	5,650,299	21%
4	Morocco	5,510,868	4,916,032	-11%
5	Algeria	3,159,975	3,288,793	4%
6	Kenya	2,920,590	2,873,939	-2%
7	Tunisia	1,916,699	2,319,514	21%
8	Ethiopia	1,760,859	2,010,070	14%
9	Sudan	1,777,124	1,833,082	3%
10	Libya	1,552,114	1,175,382	-24%

Top 10 countries by capacity Jan-Jun 2012 in Africa Source: OAG Schedules iNet

L'Afrique du Sud est le pays leader pour le transport aérien en Afrique, avec des bonnes infrastructures, une économie florissante, un tourisme en croissance. Néanmoins ce n'est plus le seul acteur d'importance sur le continent : South African Airways représente encore 14% de l'offre aérienne entre les Etats d'Afrique en 2012, mais sa part de marché en termes de sièges offerts s'élevait à 27% en 2002⁹. La 2^e compagnie aérienne africaine, Comair, est également sud-africaine (13% des sièges offerts), en 2012.

Kenya Airways et Ethiopian Airlines sont respectivement les 3^e et 5^e compagnies africaines en nombre de sièges offerts en 2012.

Le nord de l'Afrique est bien loti, avec de bonnes infrastructures, des compagnies solides, mais cette zone souffre depuis 2011 du « printemps arabe », qui déstabilise notamment les flux touristiques depuis l'Europe. Egyptair, qui représentait 13% de l'offre africaine à l'intérieur du continent en 2009, n'en représente plus que 8% en 2012, ce qui en fait la 4^e compagnie africaine.

En termes d'offre de sièges, le Nigeria (qui compte 162 millions d'habitants en 2012), enregistre une croissance moyenne annuelle de 15% depuis 2002. Néanmoins aucun « champion national » ne semble émerger dans le pays. Air Nigeria, avant d'être déclarée en faillite en septembre 2012, était la 10^e compagnie africaine en termes de sièges offerts.

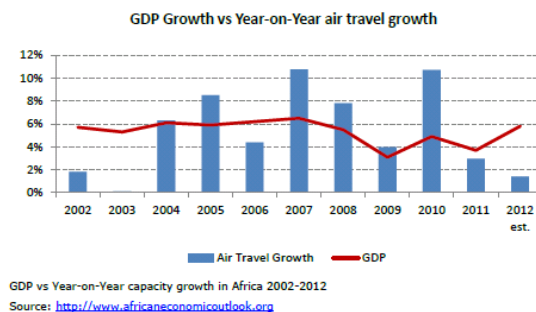
Entre 2002 et 2012, la libéralisation accrue des droits de trafic, accompagnée d'une croissance économique annuelle supérieure à 4% pour le continent¹⁰, fait que 407 nouvelles liaisons ont été ouvertes entre l'Europe et l'Afrique, et 623 liaisons ont été ouvertes à l'intérieur du continent africain.

⁸ Note : à titre de comparaison, l'offre en sièges offerts de vols arrivant ou partant de la France (outre mer inclus) s'élevait à 91 millions de sièges pour le premier semestre 2012 (source : DTA / Qlikview)

⁹ Source : OAG

¹⁰ Rappel : le PIB français était de 2 777 mds d'USD en 2011, quand le PIB Sud Africain s'élevait à environ 300 mds d'USD.

Croissance du PIB et croissance du nombre de sièges offerts en Afrique entre 2002 et 2012



II. La desserte extérieure du continent est en pleine évolution

A. L'Europe n'est plus un point de passage obligé

Historiquement, la desserte extérieure du continent africain était dominée par des compagnies européennes, avec l'apport de compagnies historiques telles que South African, Egyptair ou Ethiopian Airlines. Les liaisons vers les autres continents, jusqu'ici quasi exclusivement assurées via l'Europe, se développent rapidement (voir ci-dessous - source : OAG).

Entre 2002 et 2012
91 nouvelles liaisons ont été créées entre l'Afrique et le Moyen-Orient
22 nouvelles liaisons ont été créées entre l'Afrique et l'Asie
10 nouvelles liaisons ont été créées entre l'Afrique et l'Amérique du Nord
5 nouvelles liaisons ont été créées entre l'Afrique et l'Amérique du Sud



Cette croissance du nombre de liaisons s'accompagne de l'apparition de nouveaux acteurs.

L'importance des transporteurs non africains n'est pas nouvelle sur le continent noir. En revanche, on assiste depuis la fin des années 2000 à un renforcement des parts de marché d'Emirates, mais également des compagnies Ryanair, easyJet, Aigle Azur, Qatar Airways, Turkish Airlines, au détriment des compagnies européennes (Air France KLM, British Airways, Lufthansa). South African, repoussée au 11^e rang du classement en termes de sièges offerts à destination de l'Afrique, souffre également de cette nouvelle concurrence.

Le développement des low cost sur le Maroc (notamment en lien avec l'accord de ciel ouvert Maroc - Union européenne), ainsi que vers la Tunisie et l'Egypte, font que ces compagnies entrent dans le classement des principaux transporteurs desservant l'Afrique. La présence de plus en plus marquée d'Emirates, 4^e transporteur vers l'Afrique, sert de nouveau relais vers les destinations asiatiques.

Compagnie	Pourcentage de l'offre de sièges vers l'Afrique en 2002	Pourcentage de l'offre de sièges vers l'Afrique en 2012
1. Egyptair	16%	14%
2. Royal Air Maroc	8%	11%
3. Air France	17%	10%
4. Emirates	2%	7%
5. Air Algérie	10%	6%
6. Tunis Air	10%	6%
7. Saudi Arabian	5%	5%
8. Ryanair	0%	4%
9. Ethiopian Airlines	2%	4%
10. British Airways	7%	4%
11. South African Airways	9%	4%
12. Aigle Azur	0%	4%
13. easyJet	0%	4%
14. Qatar Airways	1%	3%

■ Compagnie ayant progressé dans le classement

Source : OAG

Turkish Airlines s'intéresse « naturellement » à l'Afrique.

« Dans son plan de développement, le continent occupe une place de choix. Entre 2005, année de sa privatisation, et 2010, Turkish Airlines y a plus que quadruplé ses vols hebdomadaires, passant de 24 à une centaine. Côté destinations, elles sont passées de 5 à 17 en cinq ans. Mais la présence africaine de Turkish Airlines est d'abord nord-africaine. Forte de cette implantation, Turkish Airlines se déploie progressivement vers l'Afrique subsaharienne. Cette année, elle a ouvert de nouvelles lignes vers l'Ouganda, la Tanzanie et le Ghana, après le Kenya et le Sénégal en 2009 ».

(Jeune Afrique du 14 octobre 2010)

B. La stratégie africaine des compagnies

1) Les compagnies européennes et américaines

- Numéro un sur les vols entre l'Europe et l'Afrique, Air France-KLM détient 25% de l'offre sur cet axe en 2012¹¹. Le groupe dessert 42 villes au départ de Paris ou Amsterdam et 6 liaisons en partenariat avec Kenya Airways au départ et vers Nairobi. Des partenariats sont aussi établis avec TAAG Angola Airlines et Comair (Afrique du Sud).

Air France et KLM profitent de leur complémentarité, la française étant plus présente en Afrique de l'Ouest et centrale francophone, KLM étant traditionnellement implantée en Afrique de l'Est.

La clientèle professionnelle, traditionnellement plus rémunératrice, représente 60% des passagers d'Air France-KLM, et inclut notamment des grands comptes de l'industrie pétrolière opérant en Afrique. La clientèle du groupe vers l'Afrique est française (38%), africaine (29%), et enfin européenne (22%)¹².

Pour maintenir son leadership, le groupe ouvre de nouvelles fréquences et recourt à des avions de plus grande capacité, comme le montre l'annonce récente de la desserte d'Abidjan en A380 fin 2013.

- Le groupe Lufthansa représente 14% de l'offre sur l'axe Europe-Afrique. Lufthansa possède 251 fréquences hebdomadaires sur 34 destinations africaines en 2012. Le transporteur allemand a d'ailleurs développé son offre qui a crû de 40% sur le Nigeria. En 2009, le rachat de Brussels Airlines, très présente sur le continent, a permis d'augmenter la présence du groupe allemand, qui a aussi augmenté ses liaisons et même ouvert de nouvelles destinations (Accra, Lomé, Cotonou et Ouagadougou). Swiss, autre filiale de la compagnie allemande, a aussi augmenté ses fréquences sur le Cameroun.

- L'américaine Delta Airlines a quasiment quadruplé ses rotations entre les États-Unis et l'Afrique (passant de 20 vols hebdomadaires en 2007 à près de 80 aujourd'hui).

- British Airways a également fait savoir qu'elle souhaitait se développer en Afrique, continent qui représente à l'heure actuelle moins de 12% de ses revenus. Elle a d'ailleurs tissé des liens étroits avec la compagnie sud-africaine Comair qui effectue pour le compte du transporteur britannique 800 vols par semaine¹³.

2) Les compagnies africaines

Les principales compagnies aériennes du continent en 2011 sont Egyptair avec 8,5 millions de passagers, South African Airways Group (8 millions de passagers), Comair (4,3 millions de passagers) et Kenya Airways (3 millions de passagers)¹⁴.

Les majors africaines résistent relativement bien à l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché africain. Beaucoup ont intégré des alliances. C'est le cas de la South African Airways, d'Egyptair, et d'Ethiopian qui sont membres de Star Alliance. Kenya Airways, quant à elle, fait partie de Skyteam depuis 2007.

¹¹ L'Expansion.fr, 05/04/2013

¹² La Tribune.fr, 22/07/2012

¹³ Les Afriques n°165 du 09/06/2011

¹⁴ A titre de comparaison, Aigle Azur, 2e compagnie aérienne française, a transporté 1,8 millions de passagers en 2011

Ces alliances permettent principalement aux transporteurs membres d'étoffer leurs réseaux et les vols en partage de code, ce qui est un atout précieux pour ces grandes compagnies africaines qui sont les seules à pouvoir faire face à la concurrence des compagnies étrangères dans le ciel africain.

3) Les compagnies du Moyen-Orient

Les compagnies du Moyen-Orient (Emirates, Qatar Airways, Etihad, Turkish Airlines) sont de plus en plus présentes et desservent quatre zones sur le continent africain :

- le Nord du continent de l'Egypte au Maroc,
- le Golfe de Guinée (Côte d'Ivoire, Ghana, Bénin, Niger, Nigéria),
- l'Est de l'Afrique (Kenya, Tanzanie, Soudan, Ethiopie, Somalie, Burundi, Ouganda),
- Le Sud (Zambie, Zimbabwe, Afrique du Sud, et l'île Maurice).

Leurs principales concurrentes sont les compagnies européennes, notamment pour le trafic destiné à l'Asie et aux Amériques.

4) Les low cost

L'apparition de transporteurs à bas coûts semble correspondre à l'apparition d'une forte demande de transport aérien dans les zones où se développent des classes moyennes.

Ce type de transporteur reste à ce stade cantonné au Maghreb et à l'Afrique du Sud.

Les compagnies Air Arabia Maroc et Air Arabia Egypt sont des filiales d'Air Arabia créée en 2003 aux Emirats Arabes Unis.

En Afrique du Sud, trois low cost se disputent notamment l'important trafic sur les vols entre Johannesburg et Le Cap ou Durban : la compagnie 1time, Kulala créée au début des années 2000 par la compagnie Sud africaine Comair, et flyMango.com, filiale de la compagnie nationale South African Airlines.

En 2011, une nouvelle compagnie, Fastjet, a été créée par easyJet avec l'acquisition de la compagnie kényane Fly540. Cette compagnie est basée en Tanzanie.

Enfin, les compagnies bas coûts européennes desservent pour l'essentiel le Maroc, la Tunisie et l'Egypte. Ryanair est ainsi devenue la 8^{ème} compagnie en termes d'offre de sièges vers l'Afrique en 2012, devant British Airways et Lufthansa.

C. Les nouveaux flux Chine - Afrique

Ayant dépassé les États-Unis en 2009, la Chine est actuellement le premier partenaire commercial de l'Afrique. Les échanges entre l'Afrique et la Chine connaissent une croissance forte. Ils sont passés de 10,5 milliards de dollars en 2000 à 40 milliards de dollars en 2005 et 166 milliards de dollars en 2011¹⁵.

L'importante croissance des échanges s'accompagne du développement des lignes aériennes directes entre la Chine et l'Afrique. Néanmoins, à juillet 2013, seules cinq villes

¹⁵<http://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/janvier-2013/la-chine-au-c%C5%93ur-de-lafrique>

africaines proposent des directs à destination de la Chine : Addis Abeba (Ethiopie), Luanda (Angola), Johannesburg (Afrique du Sud), Alger (Algérie), et Le Caire (Egypte), et aucune compagnie chinoise n'exploite ces liaisons.

Si l'Europe sert encore d'escale entre les principaux pays africains et la Chine, les compagnies du Golfe persique et Turkish Airlines se positionnent sur ce marché : Emirates, Turkish Airlines, et Qatar Airways proposent ainsi à juillet 2013 chacune plus d'escales sur le sol chinois que chacune de leurs homologues africaines.

D'après les données de la Direction du transport aérien de la DGAC, il y a environ 18 000 passagers à origine/destination de la Chine¹⁶ et de l'Afrique qui transitent par Paris chaque année. Les flux mesurés les plus importants concernent le Maroc, le Niger, l'Algérie et la Guinée.

III. Le marché France - Afrique : concentré et de plus en plus concurrentiel

Le trafic de la métropole vers l'Afrique, égal à 16,4 millions de passagers, représente 16% du trafic de la France vers l'international en 2012.

Le trafic est très concentré : les liaisons avec le Maghreb et l'Egypte représentent 75% du trafic total de la métropole vers l'Afrique¹⁷.

Le Maroc est la première destination en Afrique, il est suivi par l'Algérie et la Tunisie qui semble connaître en 2012 un renouveau touristique. L'Egypte, malgré la baisse de trafic enregistrée cette année là reste à la 4^{ème} place.

Parmi les autres les autres destinations, seules les Canaries et l'Ile Maurice dépassent la barre des 500 000 passagers.

Pour les faisceaux plus modestes, on doit noter une progression du trafic vers l'Afrique du Sud, Madagascar, le Cameroun, le Nigeria et la Côte d'Ivoire. En revanche, le trafic baisse vers le Sénégal en 2012. Depuis novembre 2012, Corsair dessert le Sénégal, et a ouvert des vols vers la Côte d'Ivoire depuis mars 2013.

Dix compagnies se partagent plus de 82% du trafic aérien de passagers de la France métropolitaine vers l'Afrique dont seulement cinq dépassent le million de passagers.

L'arrivée des low cost (sur le point à point, en particulier entre les deux rives de la Méditerranée), ainsi que des compagnies du Golfe pour les liaisons intercontinentales représentent une menace importante pour le pavillon national¹⁸.

Air France, avec plus de 4 millions de passagers, est la première compagnie desservant l'Afrique à partir de la France métropolitaine. Ses principales destinations sont le Maroc, la Tunisie, l'Afrique du Sud, l'Algérie.

¹⁶ République populaire de Chine et Hong Kong, en 2011. Données Marketing Information Data Type (agences de voyages)

¹⁷ Pour mémoire : seuls 32 Etats sur 52 que compte le continent africain sont desservis au départ de la métropole via une liaison rassemblant plus de 5000 passagers en 2012.

¹⁸ A titre d'exemple, profitant de son actuelle desserte de Dakar, Emirates va la prolonger jusqu'à Conakry à partir du 27 octobre 2013, ce qui en fera sa 24ème destination africaine.

Le trafic entre la métropole et l'Afrique présente un caractère saisonnier assez marqué : pour 2012, le pic annuel de trafic est observé en juillet-août (de 10 à 11% du total annuel), contre 6,5% du total annuel en février.

IV. Des handicaps à réduire afin d'accompagner la croissance du secteur

1) Les aéroports¹⁹

Johannesburg est le premier aéroport d'Afrique en nombre de passagers, avec 18,8 millions de passagers en 2012, malgré une diminution de 1,1% pendant l'année.

En deuxième position se place Le Caire avec 14,8 millions de passagers : une progression de 14% qui permet à la capitale égyptienne de retrouver son niveau d'avant la révolution de 2011. Le Cap occupe la troisième place sur le podium avec 8,5 millions de passagers.

Les aéroports d'Afrique du Nord redécollent progressivement. En Tunisie, le tarmac d'Enfidha-Hammamet, a franchi cette année la barre des 2 millions de passagers, après une hausse record de 62,9% de son trafic passager en 2011.

Mais les destinations qui dépendent davantage du tourisme sont toujours fragiles. En 2012, Marrakech (Maroc) a accueilli 1% de passagers en moins qu'en 2011. Sharm El Sheik et Hurghada en Egypte ont bien progressé, mais leurs performances restent en deçà de leur niveau d'avant la crise politique égyptienne.

Les aéroports de l'Afrique de l'Est continuent de progresser : Nairobi, le hub de Kenya Airways, reste stable, avec 6,3 millions de passagers en 2012, mais gère 1,3 millions de passagers de plus qu'en 2009. Dar es Salam progresse de 14,2%.

Abidjan opère un spectaculaire redécollage, avec une progression de 48,6%, frôlant le million de passagers. L'aéroport n'occupe cependant que la 29^{ème} place du classement sur 50 aéroports recensés.

Aéroport	Passagers (en millions)
1. Johannesburg, Afrique du Sud ; OR Tambo	18,8
2. Le Caire, Égypte ; Cairo International	14,8
3. Le Cap, Afrique du Sud ; Cape Town International	8,5
4. Lagos, Nigeria ; Murtala Muhammed	7,2
5. Casablanca, Maroc ; Mohammed V	7,2
6. Hurghada, Égypte ; Hurghada International	7,1
7. Sharm El Sheikh Égypte ; Sharm El Sheikh International	6,6
8. Nairobi, Kenya ; Jomo Kenyatta	6,3
9. Alger, Algérie ; Houari Boumédiène	5,4
10. Tunis, Tunisie ; Tunis Carthage	5,2

Source ACI

¹⁹ Source : l'Association internationale des aéroports (ACI).

Le potentiel de croissance des aéroports du continent est donc important, à condition que les infrastructures aéroportuaires soient améliorées.

Une telle amélioration est envisageable : à l'occasion de la coupe du monde de football 2010, l'aéroport de Johannesburg situé à 25 km au nord de la ville a entrepris d'importants travaux de développement de capacité et d'accès avec l'aménagement d'un réseau ferroviaire jusqu'au centre-ville et jusqu'à Pretoria. Au Sénégal, un nouvel aéroport est en construction à Dakar, dans le but de décongestionner l'aéroport Léopold Sédar Senghor.

Enfin, la politique tarifaire des Etats et des aéroports, encore très disparate, devrait être revue, afin de l'harmoniser et la mettre au niveau des moyennes mondiales.

2) Le développement inachevé des flux touristiques

Le tourisme représente un des facteurs économiques clés pour le continent africain avec une majorité d'arrivées de touristes étrangers. La fréquentation touristique en Afrique représente 5% des arrivées des touristes internationaux (OMT), ce qui est encore limité²⁰. La fréquentation touristique est en revanche vulnérable aux aléas intérieurs et internationaux.

Les touristes en Afrique viennent principalement d'Europe et des États-Unis. Les touristes français se rendent principalement au Maroc, en Tunisie, à l'île Maurice, au Sénégal et à Madagascar. Les touristes britanniques vont généralement en Egypte, en Afrique du Sud, à l'île Maurice, au Kenya, et en Gambie, tandis que ceux des États-Unis préfèrent l'Afrique du Sud, la Tanzanie, le Ghana, le Rwanda, l'Ethiopie et le Zimbabwe.

3) La sûreté

Si, à l'aune des standards européens, la situation en matière de sûreté des aéroports africains présente de réelles marges de progression, la situation globale affiche de grandes disparités d'une région ou d'un pays à l'autre. Les situations sont en effet très variables, tant en ce qui concerne la consistance des mesures de sûreté mises en œuvre que la prégnance des menaces terroristes qui pèsent de façon très inégale sur certains pays.

De manière générale, l'ancienneté des installations, le nombre limité d'équipements de sûreté et le niveau de formation parfois modeste des agents chargés de les mettre en œuvre, constituent des difficultés que les autorités locales essaient de gérer à la hauteur des moyens dont elles disposent. Des programmes d'aide portés par des organismes internationaux comme l'OACI ou émanant de coopérations bilatérales (à l'instar du programme ASACA²¹ de la France en Afrique de l'Ouest qui offre à une vingtaine de pays des formations de haut niveau au profit d'instructeurs africains), appuient les autorités locales dans leurs efforts pour améliorer le niveau général de sûreté des aéroports du continent.

En complément, certains pays dont la France (mais également les Etats-Unis ou le Royaume-Uni), ont mis en place des programmes de visites afin de s'assurer in situ que les compagnies qui desservent directement leur territoire bénéficient de mesures de sûreté adaptées et de bon niveau. En tant que de besoin, elles sont parfois complétées par des

²⁰ <http://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/août-2012/le-tourisme-en-afrique-une-industrie-en-plein>. (données 2011), et OMT : Faits saillants édition 2013 (données 2012)

²¹ ASACA : « Assistance à la Sûreté de l'Aviation Civile en Afrique »

mesures additionnelles mises en œuvre directement par des compagnies aériennes elles-mêmes, soit de leur propre initiative, soit sur demande des autorités de tutelle.

La sûreté du fret étant par ailleurs actuellement encore un sujet de préoccupation récurrent, il est attendu que les nouvelles procédures imposées par l'Union européenne depuis 2013 contribueront à améliorer sensiblement la situation.

4) La sécurité

Dans son communiqué numéro 8, concernant la sécurité aérienne en 2012, l'IATA place l'Afrique au centre de ses préoccupations, tout en soulignant une situation contrastée.

Le taux d'accidents de la région, tous types d'aéronefs confondus, a plus que doublé (12,44 accidents par million de vols, contre 6,17 en 2011), soit 13 accidents en 2012 (chiffre en hausse par rapport à 2011, année au cours de laquelle ont eu lieu 8 accidents).

En revanche, les compagnies africaines inscrites au registre IOSA²² (registre du système d'audit de la sécurité des opérations de l'IATA), n'ont subi aucun accident, et celles-ci ont des résultats équivalents ou supérieurs à la moyenne de l'industrie. Mais la performance globale du continent est loin d'être satisfaisante. « On devrait pouvoir voyager en Afrique avec autant de sécurité que dans n'importe quelle autre partie du monde » affirme M. Tyler, président directeur général de l'IATA.

En mai 2012, l'IATA, l'OACI et plusieurs autres organisations se sont engagées à mettre en place un plan d'action stratégique en Afrique, en vue de s'attaquer aux lacunes en matière de sécurité et de renforcer la surveillance réglementaire dans la région d'ici 2015.

Le Plan a été adopté en juillet dans le cadre de la Déclaration d'Abuja lors de la rencontre ministérielle sur la sécurité et la sûreté de l'aviation de l'Union africaine, et entériné par l'Assemblée de l'Union africaine en janvier 2013.

« Les intervenants sont unis dans leur engagement visant à procurer à toute l'Afrique un niveau de sécurité de classe mondiale par l'adoption de normes globales. L'adoption de la Déclaration d'Abuja est une étape clé de cette démarche », explique M. Tyler. Si le renouvellement des flottes exploitées en Afrique contribue à l'amélioration du niveau de sécurité, l'implication des gouvernements locaux paraît en effet essentielle à la réussite de ce plan.

Conclusion

Le ciel africain est en plein renouveau, le continent connaîtra une croissance économique de 5,3% en 2013, celle du trafic atteindra cette année 7,5% avec une hausse des capacités de 6,7% selon l'IATA.

Ce fort potentiel est encore freiné par plusieurs entraves : le niveau de sécurité, l'état des infrastructures, des coûts opérationnels élevés, des relations entre Etats parfois difficiles, mais, comme le montre ce dossier la situation évolue positivement.

²² 38 compagnies en 2011 (source : <http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/registry.aspx>)

DOCUMENTS RETENUS POUR ILLUSTRER LA SYNTHÈSE

OAG : Africa aviation market analysis, 28 pages, 2012

Document à télécharger à l'adresse suivante :

<http://www.oagaviation.com/Solutions/Reports-Guides/Africa/africa>

AFRAA : Air transport market, trends in Africa, 10 pages, juillet 2011

Document à télécharger à l'adresse suivante :

http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CEQQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.afraa.org%2Findex.php%2Fcomponent%2Fdocman%2Fdoc_download%2F185-air-transport-market-trends-in-africa&ei=dOLwUcCCE9CzhAe7-YHoBQ&usg=AFQjCNGziLVUucH9Fg3TgIGMmszLCZNKqw&sig2=V5FYqfcIbF3U-Sf6rZfVkw&bvm=bv.49784469,d.d2k

La Tribune : Duel dans le ciel africain entre Lufthansa et Air France, 27 février 2012

<http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20120227trib000685120/duel-dans-le-ciel-africain-entre-lufthansa-et-air-france.html>

Aviation Week Space and Technology : Growing home economies may boost African carriers, 27 mai 2013

http://www.aviationweek.com/Article.aspx?id=/article-xml/AW_05_27_2013_p39-579196.xml

Aviation international news : African airlines "right size" their way to prosperity, avril 2013

<http://www.ainonline.com/aviation-news/aviation-international-news/2013-04-02/african-airlines-right-size-their-way-prosperity>

Africa n°1 : Corsair à la conquête du ciel africain, 11 mars 2013

<http://www.africa1.com/spip.php?article30687>

@bidg@n.net : La sécurité dans le transport aérien en Afrique, une priorité pour l'IATA, 4 juin 2013

<http://news.abidjan.net/h/461278.html>

Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
télécopie : 01 58 09 43 69

