

Pretoria, le 25 juin 2024

Ambassade de France en Afrique du Sud
Service économique régional de Pretoria

Affaire suivie par N. Viossat et A. Moisson
Visa : T. Dornon

AFRIQUE AUSTRALE

Le transport aérien en Afrique australe

Pré-Covid, le secteur aérien sud-africain représentait 70 000 emplois directs et 9,4 Mds USD, soit 3,2% du PIB du pays grâce à la position du pays comme hub régional. Les faillites et déboires récentes de plusieurs compagnies aériennes ont été partiellement compensées par l'émergence de nouveaux acteurs compétitifs qui ont assuré une reprise progressive du secteur. A moyen terme, l'avenir du secteur aérien en Afrique australe, région africaine la moins dynamique, sera conditionné au développement des infrastructures aéroportuaires, à des réformes réglementaires, mais aussi à des évolutions plus structurelles (attractivité de la zone, développement des échanges intra-africains, stratégie des compagnies internationales...).

A l'exception de l'Afrique du Sud, la région manque de connectivité aérienne

Des infrastructures aéroportuaires importantes en Afrique du Sud qui en font le hub régional

Les **neuf aéroports opérés par l'entreprise publique ACSA (Airports Company South Africa) ont accueilli environ 30 M de passagers en 2023**. Trois de ces aéroports sont **internationaux (O.R. Tambo à Johannesburg, Le Cap et King Shaka à Durban)** et représentent à eux seuls **85% du trafic aérien d'Afrique du Sud**, environ 50% des vols partant d'O.R. Tambo et près de 25% du Capⁱ. Au niveau global, l'Afrique du Sud est **51^{ème} à l'Indice de connectivité internationale 2023** selon l'Association du transport aérien international (IATA). Au niveau régional, seul l'aéroport international de Luanda intègre le top 20 des aéroports africains les plus fréquentés (environ 2M de passagers par an), signe du **déficit de connectivité de l'Afrique australe hors Afrique du Sud**.

L'éloignement géographique de la région reste un handicap mais cela n'empêche **pas l'Afrique du Sud d'être le pays avec le plus grand nombre de passagers intra-africainsⁱⁱ**. Une faiblesse existe en ce qui concerne les liaisons avec l'Afrique centrale et de l'Ouest, où seuls le Ghana, le Nigéria et la République Démocratique du Congo (RDC) bénéficient de liaisons directes. **L'Europe représente 50% du trafic international** en Afrique du Sud selon ACSA. L'entreprise publique a annoncé son souhait de renforcer les liaisons vers la Chine et l'Inde, qui restent relativement limitées malgré l'importance des flux économiques et humains. **Le Moyen-Orient est un fort vecteur de croissance, via les compagnies Emirates et Qatar Airways (QA)**. QA est ainsi la première compagnie aérienne étrangère en Afrique du Sud, dispose de forts liens avec Airlink, et s'étend progressivement dans toute l'Afrique australeⁱⁱⁱ. La compagnie qatarie serait prête à annoncer un investissement significatif dans une compagnie de la région, sans que l'identité la cible ait été révélée. De son côté, Emirates reste la compagnie internationale avec le plus grand nombre de liaisons avec l'Afrique du Sud et a renforcé ses liens avec les autorités sud-africaines^{iv} ainsi que les compagnies locales (billet unique avec South African Airways et Airlink, et ventes de billets comprenant des vols Cemair et Safair).

Un secteur aérien en pleine reconfiguration

L'Afrique du Sud se caractérise par son grand nombre de compagnies privées dont quatre (SAA, FlySafair, Airlink et CemAir) répondent au IATA Operational and Safety Audit (IOSA)^v. Cette concentration de compagnies aux modèles économiques divers permet une plus forte concurrence, faisant ainsi baisser les prix et augmenter la qualité de service. Après être sortie de son redressement judiciaire en 2021 et malgré une situation qui reste instable (*voir annexe 1*), **la compagnie nationale SAA se positionne sur le segment premium** et reprend progressivement ses liaisons internationales, avec l'ouverture d'une première ligne intercontinentale vers Sao Paulo. Deux autres acteurs majeurs sont Airlink, la plus grande compagnie privée d'Afrique Australe en nombre de dessertes, et Fly Safair une compagnie low-cost (environ 5 000 heures de vol par mois chacune). Enfin, de nombreuses compagnies ont fait faillite depuis la crise du Covid-19 ou sont en procédure de redressement^{vi}. Au niveau régional, les compagnies locales se distinguent par leur manque de fiabilité opérationnelle^{vii}, leurs coûts opérationnels élevés, des normes de

sécurité peu satisfaisantes^{viii} et de fortes difficultés financières^{ix} tandis que **la faible présence des compagnies internationales** reste un obstacle au développement du secteur.

Un potentiel limité par des obstacles conjoncturels et structurels

Une sortie de crise du Covid-19 difficile

L'Afrique australe est la seule région africaine en 2023 à n'être pas encore revenu à son niveau de trafic aérien pré-Covid, ce qui est prévu en 2025, avec seulement 93% de rétablissement du trafic selon l'IATA en avril 2023. Ainsi, l'aéroport O.R. Tambo de Johannesburg, principal hub de l'Afrique australe, a perdu son statut de premier aéroport africain au profit du Caire. Cette dynamique concerne tous les autres aéroports de la région, dont l'aéroport du Cap qui accueille pourtant un nombre record de passagers internationaux^x. Par ailleurs, **l'effondrement de la SAA a porté un coup terrible à la connectivité de l'Afrique australe.** La suppression de nombreux vols longs courriers depuis Johannesburg et Cape Town pèse sur les compagnies secondaires, qui proposent moins de correspondances intercontinentales.

Des barrières réglementaires et financières qui obèrent le développement du secteur

Un des problèmes principaux entravant le secteur aérien régional est le régime des visas. L'IATA donne à l'Afrique du Sud la note très basse de 2,5/10 pour la facilité d'obtention d'un visa^{xi}. Les promesses du gouvernement sud-africain pour faciliter les délivrances, notamment vis-à-vis des touristes asiatiques, peinent à se concrétiser. De même, la Namibie vient de réintroduire des visas touristiques pour une trentaine de pays dont la France.

L'Afrique du Sud a reçu la note de 6,9/10 pour son niveau de coût-compétitivité (basé sur les taxes sur les billets, la TVA et les redevances aéroportuaires) par l'IATA ce qui fait du pays un leader en la matière sur le continent. Toutefois, l'Afrique du Sud et l'Afrique australe **beneficieraient d'une libéralisation de l'aviation en Afrique**, à l'image du projet en jachère de Marché Unique Africain du Transport Aérien (SAATM) (voir annexe 4), **qui reste entravée par des coûts d'exploitation élevés et une faible connectivité intra-africaine.** Enfin, le manque de personnel bien formé oblige les compagnies aériennes à investir dans des écoles pour former la main d'œuvre locale. A cela s'ajoutent de nombreux problèmes systémiques (bureaucratie déficiente, manque de maintenance des infrastructures, crise énergétique...) qui ont un fort impact sur la compétitivité du secteur.

* * *

Au-delà de son poids économique, l'importance du secteur aérien réside dans le fait que la connectivité est un vecteur nécessaire pour l'approfondissement des liens touristiques, mais aussi de commerce et d'investissement. Les difficultés du secteur en Afrique australe et la marginalisation relative de la zone sont donc un handicap pour l'intégration intra-africaine et la croissance économique.

Thibault Dornon

ⁱ Ainsi, les aéroports de Johannesburg et du Cap sont respectivement 2ème et 3ème aéroport le plus fréquenté d'Afrique.

ⁱⁱ Selon l'IATA, 68 destinations internationales sont desservies et 55 compagnies aériennes opèrent dans le pays.

ⁱⁱⁱ Qatar Airways serait

^{iv} IOASA est la première norme mondiale pour la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation des transporteurs aériens Emirates a signé un Memorandum of Understanding (MoU) avec l'office de tourisme sud-africain pour promouvoir le pays et des interconnexions existent avec SAA, Airlink, Cemair et Safair.

^v Seuls l'Egypte et le Nigéria en comptent davantage en Afrique.

^{vi} Mango Airlines a été une compagnie aérienne sud-africaine à bas prix basée à l'aéroport international OR Tambo, et une filiale de South African Airways. Depuis juillet 2021, la compagnie est clouée au sol, le financement de son sauvetage faisant l'objet d'un litige. En août 2022, sa licence a été suspendue.

Comair Limited était une compagnie aérienne basée en Afrique du Sud qui exploitait des services réguliers sur les lignes intérieures en tant que franchise de British Airways.

Kulula était une compagnie aérienne sud-africaine à bas prix, opérant sur les principales liaisons intérieures.

^{vii} Au niveau régional seuls, FlySafair considéré comme la troisième compagnie la plus ponctuelle au monde en 2024 (plus de 92% des vols ayant moins de 15min de retard selon une étude de Official Airline Guide) et Airlink avec 94% de vol ayant moins de 15min de retard à l'aéroport de Johannesburg (FlySafair 95%) sont reconnus au niveau international pour leur ponctualité.

^{viii} Dans la région seules la LAM, Air Botswana, Fly Namibia et la TAAG répondent au IATA Operational and Safety Audit (IOSA).

^{ix} Le projet de budget 2024-2025 du gouvernement du Botswana prévoit notamment 121 M P (8,2 M EUR) pour soutenir la santé financière de la compagnie nationale Air Botswana, après 166 M P (11, 2 M EUR) en 2023-2024.

^x Malgré un nombre record de passagers internationaux, l'aéroport du Cap n'est pas encore revenu à son niveau pré-Covid à cause de la plus lente reprise du trafic domestique qui était environ trois fois plus élevé que l'international (8,3 M de passagers contre 2,6M de passagers en 2019). Ainsi, en 2023 le trafic domestique s'est établi à 6,8M de passagers soit 4M de plus que pour le terminal international mais toujours 2M en dessous des chiffres de 2019.

^{xi} Si les touristes français sont exemptés (jusqu'à 90 jours), ce régime strict a un fort impact négatif sur les entreprises (plus de VIE et stagiaires, visa de travail très compliqué à obtenir pour les expatriés) avec des temps d'attente fastidieux et un taux de refus d'environ 50%.