

## IMPACT DU COVID-19 SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

# Les fortunes diverses des compagnies africaines

Décolleront, décolleront pas ? L'avenir de nombreuses compagnies aériennes africaines s'est sérieusement obscurci.

Foudroyées par le virus du Covid-19, elles ont vécu et continuent de vivre un printemps et un été cauchemardesques. Déjà plus de 8 milliards de dollars de pertes estimés depuis le début de cette crise sanitaire. Pour sûr, nombre d'entre elles vont payer un lourd tribut. Malgré les différents plans gouvernementaux de sauvetage, certaines compagnies sont condamnées à disparaître.

DOSSIER RÉALISÉ PAR MOUHAMMADOU DIOP

**C'**est peu dire que la crise du Covid-19 a, et continue d'avoir des répercussions considérables, avec un impact économique négatif qui varie d'un secteur et d'un pays à l'autre. Ainsi pour limiter et ralentir la propagation du virus, les pays ont dû adopter des mesures sévères. "Dans

*un contexte normal, la mise en œuvre de ces mesures nous aurait sans doute semblé difficile, voire impossible. La décision de plusieurs pays de fermer les frontières et de restreindre les possibilités de circulation entre les Etats mais, également, en interne, comme rempart contre l'augmentation des cas de contamination, a probablement été la plus difficile mais la*

*plus raisonnable dans la gestion de cette crise sanitaire. Si elle a réellement permis de limiter la propagation du Covid-19, elle a également eu de graves répercussions économiques et sociales",* souligne Oumnia Boutaleb, analyste en relations internationales, dans une publication de Policy Center for the New South (Pens). Une décision qui n'est pas sans consé-



quences sur nombre de secteurs. C'est le cas, justement, du secteur aérien dépendant de la circulation des personnes et des biens à travers le monde.

Selon l'Association internationale du transport aérien (Iata), la réduction drastique de cette circulation a contribué à clouer au sol 95% des compagnies aériennes africaines qui, aujourd'hui, commencent à reprendre progressivement leurs activités dans des conditions sanitaires strictes et encadrées. *"Il faut tout de même apporter une nuance. Car à l'heure actuelle, un grand nombre de pays maintiennent la fermeture de leurs frontières diminuant, ainsi, de facto cette activité"*, relativise Oumnia Boutaleb. D'ailleurs, l'Iata ne prévoit pas de retour à la normale avant 2023 pour le secteur. Prévision qui n'a pas manqué de plonger toutes les compagnies aériennes dans une incertitude sans précédent. En plus d'une baisse annoncée de 287 milliards d'euros de leur chiffre d'affaires par rapport à l'année 2019. Quid des compagnies aériennes africaines ?

Elles ont perdu 8,1 milliards de dollars du fait de la pandémie de Covid-19, selon l'Association africaine des compagnies

aériennes. Pour l'Afraa, *"la reprise devrait commencer à partir du troisième trimestre de l'année en cours"*. *"L'impact financier s'annonce sévère pour cette année. Si près de 6,7 milliards de dollars étaient enregistrés comme recettes en 2019, seulement 1,7 milliard de dollars de recettes sont attendues du transport de passagers en 2020, soit une baisse de 5 milliards"*, relève-t-elle. L'Association qui note 12,64 milliards de dollars de recettes sur le segment passager en 2019 estime à 4,53 milliards de dollars celles de 2020. Pour quelques grandes compagnies aériennes africaines, l'Afraa évalue leurs pertes en termes de sièges disponibles retirés suite au coronavirus, qui se mesurent en Ask (unité de mesure standard dans le secteur aérien). Ainsi, Ethiopian Airlines a perdu une capacité de 3,8 milliards de sièges disponibles par kilomètre. Elle est suivie de South African Airways, moins de 1,9 milliard d'Ask, d'Egyptair moins de 1,7 milliard, de Royal Air Maroc moins de 1,6 milliard, de Kenya Airways moins de 1,3 milliard, d'Air Algérie avec moins de 900 millions, d'Air Mauritius moins de 700 millions et de Tunis air avec moins de 500 millions d'Ask.

En somme, *"La capacité a baissé de 16,169 milliards en mai, soit 78,40% de réduction en glissement annuel"*, précise l'Afraa. Il s'agit d'environ 40% du trafic réalisé au troisième trimestre 2019 qui devrait être assuré durant la même période. *"Ce taux monterait à 70% pour les derniers mois de 2020"*, espère l'Afraa qui regroupe 45 des compagnies africaines. S'il est vrai aujourd'hui que le secteur aérien africain vit une période des plus difficiles, pour autant il n'était pas prospère avant la crise du Covid-19. La part du trafic africain représente seulement 2% du trafic mondial, faisant des pays du continent les plus en marge et les plus démunis face à la concurrence internationale. Selon l'analyste de Policy Center for the New South, avant la crise, l'Iata prévoyait pour le continent une croissance de 5,7% annuel de son trafic aérien, et ce jusqu'en 2034. Bien que les prédictions revêtaient un caractère encourageant pour une grande partie des players, le secteur devait tout de même faire face à de nombreux obstacles. En plus des coûts onéreux, et souvent difficiles à supporter pour les petites compagnies aériennes africaines, en termes de carburant, d'ap-



...

pareils mais également de taxes et primes d'assurance, ces dernières sont également confrontées à des réglementations limitantes et à une forte compétition sur leur marché intérieur. De plus, du fait de consi-

dérations politiques, de nombreux pays refusent d'ouvrir leur ciel à la concurrence. La combinaison de l'ensemble de ces éléments résulte en un trafic aérien faible, en comparaison avec d'autres

régions du monde. "Ce sont, d'ailleurs, principalement des compagnies aériennes étrangères qui assurent l'essentiel du trafic aérien en Afrique. En effet, 80% du trafic aérien international en provenance

## Accélération de l'open sky en Afrique : La clé de sortie de crise

**P**our Oumnia Boutaleb, analyste en relations internationales chez Policy Center for the New South (Pcns), il est plus que jamais nécessaire de libéraliser le ciel africain pour une reprise à la sortie de la crise. Dès 1999, 44 pays africains avaient fait gage de bonne volonté en ce qui concerne la libéralisation du trafic aérien, en adoptant l'Accord de Yamoussoukro. Cette libéralisation avait pour but d'ouvrir le ciel des pays africains signataires afin de permettre un développement du secteur aérien et une impulsion des économies africaines. Malheureusement, vingt ans, plus tard, aucune avancée significative n'a été enregistrée dans ce sens et les pays signataires n'ont pas traduit l'Accord en actes. «Ce manque d'initiative a résulté en un retard de l'Afrique par rapport aux autres régions et n'a pas permis d'atteindre la croissance économique souhaitée. Seulement 2,1% du transport aérien mondial est opéré par des pays africains. De plus, les pays étant repliés sur eux-mêmes, le transport aérien intercontinental n'en est que plus complexe. Avec la crise sanitaire, le secteur aérien africain inquiète encore plus qu'ailleurs, du fait de ses antécédents. La reprise sera d'autant plus impor-

tante, puisque plusieurs compagnies se trouvent aujourd'hui en grande difficulté pendant que le virus a eu raison de certaines d'entre elles», estime Oumnia Boutaleb qui précise que l'Afrique a tout intérêt à investir dans son secteur aérien puisqu'il permet de catalyser un certain nombre de secteurs économiques. «Bien que le tourisme ne reprenne peut-être pas avec l'ampleur habituelle qui lui est connue sur le continent. Un développement du secteur aérien permettrait une convalescence certaine mais lente. Comme certains pays l'ont déjà compris, les transporteurs ne devraient pas se limiter à une reprise des vols passagers mais se convertir et développer les vols cargo et de fret qui sont tout aussi rentables surtout dans le contexte actuel», ajoute-t-elle.

En 2018, ils étaient 23 pays africains à tenter une nouvelle tentative avec l'adoption du Marché unique de transport aérien africain (Muta'a). Ce projet, devant offrir un meilleur accès au transport aérien à plus d'1 milliard de personnes sur le continent en plus de stimuler le commerce et favoriser l'intégration régionale, est toujours au point de départ. En mai dernier, le projet semble remis sur la table avec l'annonce d'un don de la part de la

et à destination du continent est opéré par des compagnies étrangères avec une prédominance des compagnies du Golfe et européennes. Cependant, il serait faux d'affirmer que les compagnies africaines ont toutes suivi le même parcours. Au sein même du continent, le trafic aérien diffère d'une région à une autre et certaines compagnies aériennes parviennent à se démarquer", indique l'analyste.

A noter que c'est en Afrique de l'Ouest et Centrale que le trafic reste le plus faible avec des compagnies aériennes qui, souvent, ont de grandes difficultés à survivre. Plusieurs d'entre elles ont disparu quelques années après avoir été créées ou n'ont pas du tout vu le jour. Des transporteurs aériens ouest-africains, comme Air Afrique, l'une des plus grandes désillusions du continent, Air Gabon ou encore Nigerian Airways, ont disparu les unes après les autres. Parallèlement, en Afrique de l'Est ou en Afrique australe

le trafic aérien a connu une croissance bien plus fructueuse. "Grâce à une stratégie de création de hubs régionaux dans certaines villes africaines, plusieurs compagnies est-africaines ont réussi à tirer leur épingle du jeu. C'est justement le cas d'Ethiopian Airlines, success story africaine en termes d'aviation, qui s'est hissée au rang de première compagnie du continent, et ce depuis de nombreuses années. Cette dernière fonde également sa stratégie sur la signature de nombreux accords dont celui de la réciprocité en termes de libéralisation. Les deux autres principaux hubs africains se situent d'ailleurs à Johannesburg et Nairobi", détaille Oumnia Boutaleb. Selon elle, d'autres compagnies sur le continent peuvent également servir d'exemple, lorsqu'on parle du rayonnement de ces dernières et de leur capacité à faire face à la concurrence. Plus au Sud, South African Airlines représentait la fierté de la nation Arc-en-ciel

avant qu'elle ne s'embarque dans une sphère infernale l'ayant obligée à vivre sous perfusion étatique pendant des décennies jusqu'à sa liquidation judiciaire à la suite des répercussions du Covid-19, il y a quelques semaines. "Plus au nord, Royal Air Maroc représente une success story certaine. Dans l'optique d'accompagner son secteur touristique, de s'ériger comme un hub régional mais également de survivre à la rude compétition, cette dernière a décidé de signer un accord de ciel ouvert avec l'Europe permettant ainsi une augmentation conséquente du nombre de passagers accueillis entre 2006 et 2014, faisant passer ce dernier de 5,6 millions à 12 millions, soit une croissance de 114%. Le hub de Casablanca est aujourd'hui un pont pour les passagers voulant se rendre en Europe en arrivant de l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique du Nord et inversement", ajoute l'analyste en relations internationales

**Banque africaine de développement (Bad) d'une enveloppe de 7 millions de dollars US, ce don devrait permettre à la Commission africaine de l'aviation civile d'enclencher l'entrée en vigueur du Marché unique de transport aérien africain sur une durée de 3 ans. Ainsi, il s'agit de renforcer le cadre institutionnel, d'appuyer le développement durable du transport aérien en permettant une sécurisation des activités du secteur et un renforcement de la sûreté et, enfin, de faire un suivi et une évaluation du projet afin d'en assurer le bon fonctionnement.** «La réalisation de l'importance d'instaurer cette ouverture du ciel africain arrive aujourd'hui à un moment opportun. Afin de se remettre des effets de la crise, les pays africains devront s'appuyer sur un développement plus accéléré de la Zone de Libre-Echange continentale africaine (Zleca). Cette dernière permettrait aux économies du continent de se remettre des effets de la crise et participerait à la relance des marchés africains. Par ailleurs, comme c'est le cas de plusieurs pays africains, il existe une dépendance



vis-à-vis des partenaires occidentaux. Cette Zone de libre-échange africaine encouragerait une meilleure intégration régionale permettant aux pays de développer le commerce intercontinental. Le Marché unique africain représente l'un des piliers de cette dernière, puisqu'il pourra appuyer la libre circulation des personnes et des marchandises et permettre une croissance commerciale importante», indique l'analyste en relations internationales chez Policy Center for the New South. ▀



■ ■ ■

chez Policy Center for the New South. Bien que certaines compagnies tirent leur épingle du jeu, le secteur aérien reste confronté aux mêmes enjeux partout en Afrique. Dans le souci de protéger leurs compagnies nationales, et malgré la promesse de l'ouverture du ciel africain, en 1988, avec l'Accord de Yamoussoukro, très peu d'Etats sont allés jusqu'au bout du processus. A cela s'ajoute la complexité des routes aériennes, bien souvent beaucoup plus longues car nécessitant de transiter par d'autres continents pour se rendre d'un pays africain à l'autre. Il y a aussi la limitation des zones desservies par ces compagnies ainsi que la problématique financière qui pousse plusieurs d'entre elles à jeter l'éponge.

Il apparaît, donc, que le secteur aérien africain faisait d'ores et déjà les frais du manque de volonté et de coordination de ses opérateurs. Si la crise sanitaire du Covid-19 a chamboulé l'ordre mondial ainsi qu'un grand nombre de secteurs économiques, elle a durement impacté le secteur aérien dans son ensemble. L'Afrique est loin d'être épargnée, surtout lorsqu'on prend conscience de la faiblesse

structurelle de ce secteur. A ces éléments, il faut ajouter la fragilité des compagnies aériennes et leurs difficultés financières laissant présager des conséquences catastrophiques.

De plus, combiné à l'industrie touristique, le secteur du transport aérien représente près de 7,1% du PIB du continent, soit 169 milliards de dollars US de pertes encourues. *"Cette chute brutale des revenus financiers s'avère catastrophique. En effet, comme c'est souvent le cas, les compagnies aériennes à travers le monde disposent de 3 mois de trésorerie uniquement. En Afrique, cette règle n'est pas applicable et la plupart des compagnies ne disposent que de quelques semaines de réserves de liquidités. La crise de liquidité est, donc, devenue une véritable préoccupation pouvant pousser de nombreuses compagnies aériennes sur le continent à la faillite"*, relève Oumnia Boutaleb.

### **Comment les compagnies africaines ont-elles été affectées ?**

Avec l'impact de la crise sanitaire et les pertes enregistrées par les transporteurs

aériens, la question sur la pertinence de continuer à soutenir certaines compagnies aériennes nationales, prestigieuses, certes, mais peu ou pas rentables, est posée. Si l'on prend pour exemple South African Airways, fierté sud-africaine, cette dernière a vécu sous perfusion étatique pendant de nombreuses années. Au début de la crise sanitaire, elle, qui était entrée en procédure de sauvetage en décembre 2019, avait fait une demande d'aide à hauteur de 531 millions de dollars US à l'Etat pour tenter de rester en vie. Le gouvernement avait rejeté cette demande entraînant la liquidation judiciaire du transporteur. Bien que l'idée de recréer une nouvelle compagnie aérienne nationale, au lieu de continuer à soutenir coûte que coûte cette dernière, avait été soutenue par le ministre des Finances Tito Mboweni, l'Etat a finalement accepté de renflouer les caisses de la compagnie en lui accordant une aide de 1,2 milliard de dollars US début juin 2020. D'autres experts estiment que certaines compagnies aériennes africaines font face à d'importantes difficultés pour ne pas être soutenues. La création de la compagnie aérienne Asky Airlines, en 2010, par des

banques africaines régionales, aujourd'hui en difficultés, semble en être une bonne illustration. Cette dernière répondait à un besoin en transport en Afrique de l'Ouest et centrale. En Afrique de l'Est, Ethiopian Airlines est la seule compagnie à avoir continué à opérer quelques vols, ce qui ne l'a pas empêché de perdre 550 millions de dollars au cours du 1er trimestre de 2020. Contrairement à d'autres transporteurs sur le continent, qui ont cessé toute activité, la compagnie nationale éthiopienne a décidé de se convertir en assurant des opérations de fret à l'intérieur de l'Afrique et à l'international. Addis-Abeba a, d'ailleurs, maintenu son rôle de hub régional en s'adaptant en ces temps de crise faisant ainsi de son aéroport un centre-clé pour l'expédition du matériel humanitaire vers l'Afrique. Dans le cas de Kenya Airways, ses administrateurs ont annoncé une modification du modèle commercial de la compagnie afin de contrer les effets de la crise. Tout comme son voisin Ethiopien, le transporteur kenyan a insisté sur la nécessité de se rediriger vers le fret. La compagnie aérienne a, d'ores et déjà, pris des mesures drastiques, comme la réduction des salaires de ses employés de près de 80%. Si la compagnie a déjà reçu un prêt étatique de 41 millions d'euros, son Directeur général estime qu'une nouvelle injection de fonds étatique sera nécessaire pour reprendre l'activité à la sortie de crise, ce qui a poussé le transporteur à demander une subvention de 59 millions d'euros à l'Etat. Kenya Airways reviendra d'ailleurs dans le giron de l'Etat à la fin de l'été 2020. Rwanda Air a dû procéder à une réduction des salaires de ses employés allant jusqu'à 65% et de suspendre ses contrats avec un certain nombre de pilotes et d'employés. La compagnie Air Zimbabwe, enseveli sous une dette de 300 millions de dollars avant même la pandémie a décidé de mettre des dizaines d'employés en congé forcé et non rémunéré. Elle s'est tournée vers les vols cargos et opère des vols de rapatriement. En Afrique centrale, la compagnie privée

camerounaise, Camair-Co, a pris la décision de mettre au chômage technique une grande majorité de ses salariés et attend un soutien de l'Etat. Classée, il y a quelques mois seulement, dans le top 5 des compagnies aériennes africaines, Royal Air Maroc, qui perd 50 millions de dirhams par jour (plus de 4,5 millions d'euros), a dégagé un plan d'austérité pour limiter les effets négatifs sur sa trésorerie en attendant une intervention de l'Etat. Pour ce qui est de ses salariés, 858 d'entre eux sur près de 5.000 vont la quitter. Sur ces départs, on compte au moins 180 pilotes. De plus, sur 59 avions, 20 seront mis à l'arrêt sans compter la fermeture momentanée de certaines routes dès la reprise du trafic aérien international.

### Plans de sauvetage étatiques

Au vu de la situation actuelle du secteur, les organisations compétentes (Iata, Afraa, Oaci et Cafac) ont encouragé les gouvernements africains à tenter de limiter les dégâts en prenant des mesures comme la subvention des compagnies nationales, la compensation directe des pertes pendant une certaine période ou l'allègement de leurs charges. Elles ont également insisté sur le maintien des vols cargos que les compagnies aériennes africaines ont abandonnés à cause de la crise. Dans cette même optique, et inquiet pour l'avenir du secteur aérien africain, le ministre ghanéen des Transports a proposé un "*plan Marshall*" de sauvetage de l'industrie aérienne des effets néfastes du coronavirus. L'objectif n'est autre que la préservation des compagnies aériennes et leur relance après la crise du Covid-19 ou, du moins, dès la reprise de leurs activités à travers une politique concertée à l'échelle continentale. Faisant gage de bonne volonté, le Ghana, qui a lentement repris son activité, le 21 avril, a décidé de geler pour une durée indéfinie les frais d'atterrissage pour l'ensemble des vols arrivant ou transitant par les aéroports du pays. Cette déci-

sion, prise par la Ghana Civil Aviation Authority (Gcaa), conjointement avec la Ghana Airport Company, vient en réponse aux nombreuses requêtes de l'Iata. Plusieurs voix sur le continent ont fait écho à l'effort ghanéen.

En Egypte, le gouvernement a accordé aux compagnies aériennes privées un report de paiement de 6 mois de leurs factures de services publics. Au Sénégal, le ministre du Tourisme et des transports aériens a annoncé une subvention de 77 milliards de FCFA pour venir en aide aux compagnies nationales en crise, dans le cadre du Plan de résilience économique et sociale mis en place par le gouvernement pour soutenir l'économie sénégalaise face à la crise. A l'arrêt depuis le 21 mars, cette initiative a permis à la compagnie Air Sénégal, créée en 2017, de continuer à rémunérer l'ensemble de ses salariés. De plus, le pays a annoncé un allègement de 128 millions de dollars US pour le secteur du tourisme et du transport aérien.

La Côte d'Ivoire a levé sa taxe du tourisme pour les passagers en transit. Dans le cas du Maroc, la compagnie nationale Royal Air Maroc fera usage de sa possibilité de lever la dette garantie par l'Etat. En avril, le chef du gouvernement marocain avait promis la mise en place d'un fonds spécial au profit de cette dernière pour qu'elle puisse honorer ses engagements envers ses salariés. Conjointement avec le gouvernement, la compagnie travaille sur un plan de reprise.

Pour sa part Air Algérie a proposé un plan de restructuration et est en pourparlers avec le gouvernement pour obtenir des fonds. La compagnie a déjà enregistré une perte de près de 273 millions de dollars US à la fin du mois d'avril et se trouve au bord de la faillite.

Au Rwanda, le gouvernement a proposé d'injecter 152 millions de dollars dans RwandaAir pour la soutenir. ▶