

# Transport aérien africain. Le marché unique s'impose

Nombreux sont les enjeux à relever en matière de transport aérien pour réussir l'Open Sky africain. Il faut miser sur le développement de la compétitivité, l'amélioration de la qualité des ressources humaines, la révision de la réglementation et le renforcement des infrastructures... Les réalisations restent en deçà du potentiel du continent.



Jihane Gattoui  
j.gattoui@leseco.ma

Le développement du secteur aérien africain est entre les mains des gouvernements du continent qui sont appelés à assumer leurs responsabilités en œuvrant à le développer et à mettre fin aux multiples problématiques qui freinent sa croissance. Le manque à gagner est immense. Aujourd'hui, l'essentiel du trafic aérien en Afrique est assuré par des compagnies aériennes non africaines, comme l'a rappelé le PDG de Royal Air Maroc lors de l'ouverture de la cinquantième Assemblée générale de l'Association des compagnies aériennes africaines, dont les travaux se poursuivent aujourd'hui à Rabat. La part des compagnies aériennes africaines du trafic aérien mondial est de 3% uniquement alors que l'Afrique représente plus de 16% de la population mondiale. On attend la libéralisation du ciel africain pour la création d'un marché unique, projet lancé officiellement en janvier 2018 et dont l'idée est née en

1988, constitue un tournant pour l'industrie aérienne africaine. Le projet est en train de prendre forme mais il risque de ne pas atteindre les objectifs escomptés si les différentes barrières ne sont pas levées. Plusieurs challenges sont énumérés par le secrétaire général de l'association des compagnies aériennes africaines, Abderrahmane Berthe : la sûreté et la sécurité, les coûts élevés des opérations en Afrique, les restrictions d'accès dans plusieurs pays... L'espoir affiché par les différents intervenants est de pouvoir développer des compagnies rentables et une offre au meilleur coût. Aussi, est-il nécessaire de trouver la bonne



**Aujourd'hui, l'essentiel du trafic aérien en Afrique est assuré par des compagnies aériennes non africaines.**

formule pour maximiser la croissance du secteur. Jusque-là, l'Afrique demeure une région très coûteuse pour les compagnies aériennes par rapport au reste du monde en raison, entre autres, des taxes. Les décideurs gouvernementaux sont interpellés par les professionnels : il ne faut pas regarder l'aviation comme un luxe mais plutôt comme une nécessité pour le développement économique des pays africains et du continent. Le renforcement de la connectivité entre les pays africains permettra de relier les marchés, fluidifier les échanges commerciaux et faire intégrer les entreprises africaines aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Les défis sont de taille. Le développement de la coopération intra-africaine doit plus que jamais être renforcé. Il faut miser aussi sur le développement d'une offre de produits de qualité et l'amélioration de la qualité des infrastructures aéroportuaires. Celles-ci constituent, à l'heure actuelle, une véritable problématique. En effet, lorsque l'infrastructure est établie, elle est parfois inadéquate et coûteuse, selon Alexandre de Juniac, patron de l'Association internationale du transport aérien (IATA). Pour éviter ce genre de coacs, les gouvernements doivent se concerter avec les professionnels. Le besoin se fait de plus en plus sentir en matière de promotion des capacités des ressources humaines de ce secteur, qui emploie 6,2 millions de personnes. Les professionnels soulignent la nécessité de débloquer des fonds pour aider les sociétés africaines à continuer dans leur élan de développement. Grâce à la dynamique escomptée, le trafic aérien sur le continent devra doubler voire quadrupler durant les deux prochaines décennies.

## - 3 questions à -

Abdelhamid Addou  
PDG de Royal Air Maroc (RAM)



### «Nous militons pour l'Open Sky africain»

**Le secteur aérien en Afrique fait face à de grands défis. Que reste-t-il à faire pour le Maroc ?**

Nous sommes leader dans le continent. Nous sommes en train de militer pour l'Open Sky africain. Nos coûts sont de plus en plus agressifs à Casablanca. Certes, ils restent un peu élevés en termes de coûts aéroportuaires et de taxation, mais nous sommes sur la bonne voie. C'est sur les autres destinations africaines que nous travaillons pour baisser les coûts.

**Quid de la stratégie vers l'Afrique ?**

L'Afrique est l'une de nos stratégies pour la promotion des échanges économiques, touristiques, diplomatiques et culturels entre notre pays et les différents pays africains. Il faut dire que ce n'est que le début. Nous avons la forte ambition de devenir beaucoup plus importants sur le continent.

**Qu'en est-il du défi de la réglementation qui se pose pour le secteur aérien africain ?**

Aujourd'hui, les accords bilatéraux sont compliqués et les coûts sont parmi les plus élevés. Cela qui a un impact important sur la rentabilité des compagnies africaines, qui n'est pas aujourd'hui garantie, mais il faut que les États comprennent l'intérêt de stimuler ce secteur. En facilitant les échanges, on crée un marché et, par conséquent, on développe le trafic. Ainsi, tout le monde est gagnant, à commencer par les pays qui attirent plus de touristes : augmentent ainsi leurs recettes touristiques, et les compagnies aériennes qui deviennent de plus en plus intéressées financièrement par l'investissement. Dans le cadre de cette dynamique, il faut devenir de plus en plus agressif.