



POLICY PAPER

PP 20 - 15
Juin 2020

**LE TRANSPORT
AÉRIEN ET
LE TOURISME
FRAPPÉS DE
PLEIN FOUET PAR
LA CRISE DE LA
COVID-19**

Par Oumnia Boutaleb

Le transport aérien et le tourisme frappés de plein fouet par la crise de la Covid-19

Par Oumnia Boutaleb

Résumé

La nature indispensable du transport aérien dans la conduite de la diplomatie et des affaires, la croissance de l'économie et le développement du commerce, fait que ce secteur est aujourd'hui sous le feu des projecteurs. Bien que ce ne soit pas la première crise traversée par le secteur aérien, elle reste sans conteste celle qui a engendré le plus de dégâts en un laps de temps relativement court. Il est vrai que les industries de l'aérien et du tourisme ont toutes deux déjà été mises en difficultés auparavant mais jamais avec cette ampleur. L'heure est à la réadaptation. De plus, le changement dans le comportement des individus ainsi que le recours des entreprises publiques et privées aux technologies digitales dans la conduite de leurs affaires pose des questionnements sur la nécessité de se déplacer régulièrement. Cet aspect devra probablement être pris en compte, puisqu'il affectera l'activité des compagnies aériennes mais également de plusieurs industries connexes. Le continent africain, dont une grande partie de l'économie est tributaire du tourisme, doit aujourd'hui revoir toute sa stratégie pour ne pas s'enfoncer davantage.

Introduction

Depuis quelques mois, la quasi-totalité des pays du monde sont entrés dans une des crises sanitaires les plus graves de l'histoire contemporaine. La crise de la Covid-19 a des répercussions sur l'ensemble des secteurs économiques, avec un impact négatif qui varie d'un secteur à l'autre et d'un pays à l'autre. Dans l'optique de limiter et de 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. Cependant, la situation vécue aujourd'hui s'éloigne, à tous les niveaux, de la normalité que nous connaissons si bien et dans laquelle nous évoluons.

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 de la Covid-19, elle a également eu de graves répercussions économiques et sociales. Certains secteurs ont été impactés de plein fouet par cette décision. C'est, justement, le cas du secteur aérien, dépendant directement de la circulation des personnes et des marchandises à travers le monde. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), la réduction drastique de la circulation a contribué à clouer au sol entre 80

à 90% de la flotte aérienne mondiale. Pour leur part, les secteurs du transport terrestre et portuaire n'ont pas dû cesser leurs activités aussi drastiquement. Les compagnies aériennes commencent à reprendre progressivement leurs activités dans des conditions sanitaires strictes et encadrées. Cependant, il faut tout de même apporter une nuance. A l'heure actuelle, un grand nombre de pays maintiennent la fermeture des frontières diminuant, ainsi, de facto le nombre de vols à opérer par les transporteurs aériens. Selon Alexandre de Juniac, patron de l'IATA, l'élément déterminant de la reprise des voyages est un processus de contrôle des passagers qui soit robuste et qui permette, par ailleurs, aux différents gouvernements de lever les mesures de fermeture des frontières. De plus, l'Association ne prévoit pas de retour à la normale, c'est-à-dire à un niveau pré-crise, avant 2023 pour les compagnies aériennes. Cette déclaration n'a pas manqué de plonger ces dernières dans une angoisse et une incertitude sans précédent. Sur le plan financier, une baisse générale de 287 milliards d'euros du chiffre d'affaires des compagnies aériennes a été annoncé par rapport à l'année 2019¹.

Bien que ce ne soit pas la première crise traversée par le secteur aérien, celle-ci reste celle qui a engendré le plus de dégâts en un laps de temps relativement court. En 2001, à la suite des attentats terroristes aux Etats-Unis, le secteur avait enregistré une forte baisse. La crise traversée actuellement par le secteur aérien est neuf fois plus importante que celle provoquée par ces attentats². Ce sont les sentiments de peur et d'incertitude des voyageurs, la pression psychologique ainsi que les mesures draconiennes envisagées par les Etats pour la reprise des activités qui ont été mis en cause dans cette baisse. C'est ce que révèle un sondage récemment réalisé par l'IATA. L'étude menée dans 11 pays à travers le monde montre que seulement 14% des passagers seraient prêts à remonter à bord d'un avion dès la levée des restrictions. Par ailleurs, 46% d'entre eux préféreraient attendre un ou deux mois contre 40% six mois ou plus. Cette enquête montre bien que l'aspect psychologique ne peut pas être négligé dans la reprise des activités des compagnies aériennes et que ces dernières devront s'évertuer à mettre voyageurs et gouvernements en confiance pour enclencher le redémarrage de leurs activités. Il est également important de noter que l'arrêt de l'activité aérienne a également eu un impact conséquent sur les exportations et les importations de marchandises et de services (vols cargos, activités de fret, ...) entre les pays. Le transport de passagers n'est donc pas le seul responsable des pertes subies par les transporteurs aériens.

I. Le secteur aérien en Afrique ne décollera pas d'aussitôt

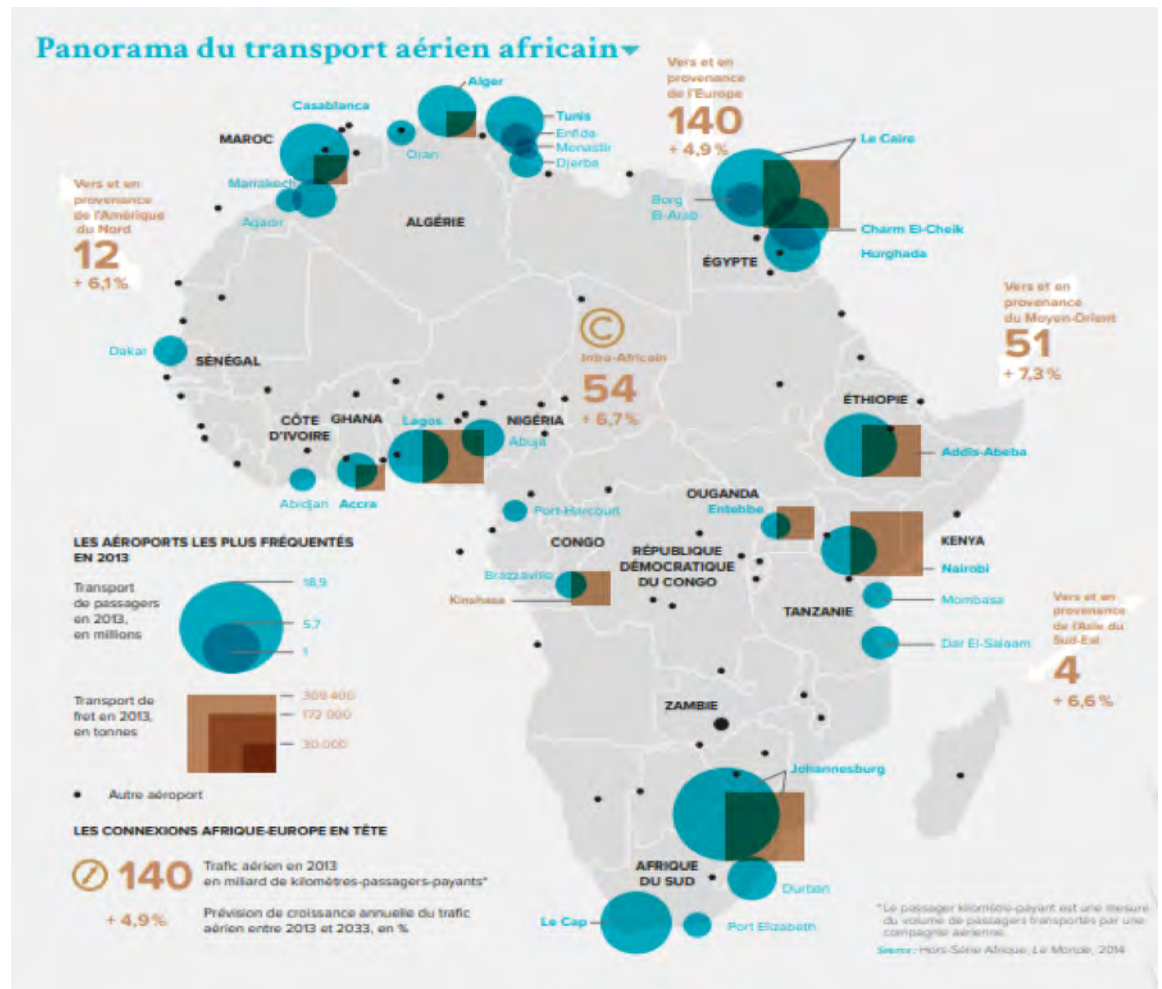
De manière générale, le secteur aérien représente un catalyseur puissant des enjeux de développement des pays. Au-delà des gains réalisés par les compagnies aériennes, ses impacts se situent non seulement sur le plan économique mais également social. Si le transport aérien permet de créer des emplois, parmi les mieux rémunérés³, les individus employés par le secteur accèdent à un meilleur niveau de vie améliorant ainsi leur statut et celui de leur communauté. Il participe également au développement de nombreux secteurs, comme c'est le cas du secteur touristique, primordial en Afrique où il contribue

1. Coronavirus : le secteur aérien en plein crash, La Croix, 3 mai 2020

2. Latest Analysis: Coronavirus Impact on Travel 9x Worse than 9/11, US Travel Association, 20th April 2020

3. Le transport aérien, un secteur à fortes retombées socio-économiques, Le transport aérien au cœur des enjeux africains, Ian Kincaid, juin 2016

fortement au PIB (2,6%), ou encore du commerce qu'il permet d'encourager par une connectivité accrue. C'est d'autant plus vrai sur le continent africain où l'infrastructure de transport terrestre est très peu développée. Le développement du secteur des transports était auparavant conçu dans le cadre des politiques nationales. Aujourd'hui, cela a changé. Ces schémas de développement s'inscrivent dans une stratégie d'intégration régionale et continentale, afin de maximiser les effets des investissements déployés⁴.



S'il est vrai qu'il vit aujourd'hui une période des plus difficiles, le secteur aérien africain n'était pas pour autant prospère avant la crise de la Covid-19. La part du trafic africain représente seulement 5% du trafic mondial, faisant des pays africains les plus en marge et les plus démunis face à la concurrence internationale. Avant la crise, l'IATA prévoyait pour le continent une croissance de 5,7%⁵ annuel de son trafic aérien, et ce jusqu'en 2034. Bien que les prédictions revêtaient un caractère encourageant pour une grande partie des opérateurs aériens, le secteur devait tout de même faire face à de nombreux obstacles. En plus des coûts très importants, et souvent difficiles à assumer pour les petites compagnies aériennes présentes sur le continent, en termes de carburant, d'appareils mais également les 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 considérations politiques, de nombreux pays ne sont

4. Le secteur du transport aérien en Afrique centrale et occidentale, Fonds africain de développement, mai 2015

5. Single African Air Transport Market: Is Africa Ready, Deloitte, Mai 2018

toujours pas prêts à assurer une libéralisation effective. 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 africain. En effet, 80% du trafic aérien international en provenance 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. C'est en Afrique de l'Ouest et en Afrique 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 non 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 uns 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 de la 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 base 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 Nairobi⁶. 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 que cette dernière ne s'embarque dans une sphère infernale qui l'a poussée à vivre sous perfusion étatique pendant des décennies jusqu'à sa liquidation judiciaire à la suite des répercussions de la Covid-19, il y a quelques semaines. Plus au nord, la Royal Air Maroc représente une success story. 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.

Bien que certaines compagnies aient réussi, 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 la Décision de Yamoussoukro, très peu d'Etats sont allés jusqu'au bout et ont freiné la libéralisation de leur ciel. A cette considération viennent s'ajouter la complexité des itinéraires, bien souvent beaucoup plus longs qu'ils ne devraient l'être (car il y a nécessité de transiter par d'autres continents pour se rendre d'un pays africain à un autre), la limitation des zones desservies par ces compagnies ainsi que la problématique financière qui pousse plusieurs d'entre elles à jeter l'éponge. De ce fait, l'intégration régionale africaine s'en trouve impactée. L'accessibilité des Africains à ce type de transport est entravée du

6. Et si le Coronavirus était une opportunité historique pour l'aviation africaine, Jeune Afrique, 29 avril 2020

fait des prix onéreux des billets d'avion. Ce n'est que lors de ces dernières années que l'émergence d'une classe moyenne africaine, plus ou moins importante, a permis aux opérateurs aériens de développer leurs activités. 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 elle a chamboulé l'ordre mondial dans son intégralité ainsi qu'un grand nombre de secteurs économiques, la crise sanitaire de la Covid-19 a très durement impacté le secteur aérien dans son ensemble. En comparaison avec l'année 2019, le trafic de passagers a baissé de plus de la moitié, selon l'Association internationale du transport aérien. L'Afrique est loin d'être épargnée, surtout lorsqu'on prend conscience de la faiblesse structurelle de ce secteur. A ces éléments, la fragilité des compagnies aériennes et leurs difficultés financières laissent présager des conséquences catastrophiques. Sur le continent, le secteur aérien contribue très fortement aux différentes économies. Ainsi, l'industrie aérienne participe à plus de 6,2 millions d'emplois en Afrique et contribue à 2,6% du PIB du continent, soit près de 56 milliards de dollars, selon un communiqué de l'IATA, l'AFRAA, l'OMT, le Conseil mondial du voyage et du tourisme et l'Association des compagnies aériennes d'Afrique australe (AASA). 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 de pertes encourues⁷.

L'Afrique devrait, donc, se préparer à une perte de 28 milliards de dollars, en ce qui concerne son PIB, et ce sont, donc, 3,1 millions de personnes qui sont exposées à la perte de leur emploi. A la date du 11 mars 2020, les compagnies africaines sur le continent font déjà état de 4,4 milliards de dollars de pertes. Selon l'Association des compagnies aériennes africaines, ce chiffre devrait bientôt atteindre 8,103 milliards de dollars, selon un récent rapport⁸. Ceci représente une baisse de 68% par rapport à 2019 que les transporteurs devront accuser pour l'année en cours. Seulement 4,53 milliards seraient attendus du transport de passagers selon l'IATA pour le reste de l'année 2020, contre 12,64 milliards en 2019⁹. 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.

Selon une étude publiée le 5 mars par l'IATA¹⁰, plusieurs pays africains seraient sévèrement affectés par l'arrêt des compagnies aériennes si le virus venait à se propager davantage et contraindre les gouvernements africains à maintenir les mesures restrictives. Tendances qui se vérifient, justement. Le tableau ci-dessous ne représente cependant que des prédictions formulées en mars, c'est-à-dire au début de la crise.

7. Coronavirus: le secteur aérien en plein crash, Bourse News, 4 juin 2020

8. Covid-19 Impact Assessment, African Airlines Association, 2 juin 2020

9. Ethiopian, Royal Air Maroc, South African... Quelles sont les compagnies les plus affectées par la crise? Jeune Afrique, 4 juin 2020

10. Afrique et Moyen-Orient - Assistance d'urgence urgente demandée aux compagnies aériennes, Communiqué de presse n° 15, IATA, 19 mars 2020

Pays concerné	Pertes de passagers	Manque à gagner en 2020	Perte d'emplois
Egypte	6,3 millions	1 milliard de dollars	138 000
Afrique du Sud	6 millions	1,2 milliards de dollars	102 000
Maroc	4,9 millions	728 millions de dollars	225 000
Nigeria	2,2 millions	434 millions de dollars	22 200
Tunisie	2,2 millions	297 millions de dollars	-
Maurice	2,1 millions	540 millions de dollars	73 700
Kenya	1,6 millions	320 millions de dollars	36 800
Tanzanie	1,5 millions	310 millions de dollars	336 200
Ghana	1,4 millions	380 millions de dollars	284 300
Sénégal	1,3 millions	330 millions de dollars	156 200
Ethiopie	1,2 millions	202 millions de dollars	98 400
Cap-Vert	1,2 millions	200 millions de dollars	46 700
Mozambique	700 000	130 millions de dollars	126 400
Rwanda	201 000	52 millions de dollars	3000

Source : IATA

Le tableau ci-dessous représente les dernières données fournies par l'IATA sur l'impact du Coronavirus dans un certain nombre de pays africains en termes de revenus, de passagers, d'emplois et de contribution au PIB¹¹.

NATION	IMPACT SUR LES REVENUS (MILLIARDS DE \$ US)	IMPACT SUR LA DEMANDE DES PASSAGERS (MILLIONS)	IMPACT SUR LA DEMANDE DE PASSAGERS%	IMPACT POTENTIEL SUR LES EMPLOIS	IMPACT POTENTIEL SUR LE PIB (MILLIARDS DE \$ US)
Afrique du Sud	-3,02	-14,5	-56%	-252 100	-5,1
Nigeria	-0,99	-4,7	-50%	-125 400	-0,89
Ethiopie	-0,43	-2,5	-46%	-500 500	-1,9
Kenya	-0,73	-3,5	-50%	-193 300	-1,6
Tanzanie	-0,31	-1,5	-39%	-336 200	-1,5
Maurice	-0,54	-2,1	-59%	-73 700	-2
Mozambique	-0,13	-0,71	-49%	-126 400	-0,2
Ghana	-0,38	-1,4	-51%	-284 300	-1,6
Sénégal	-0,33	-1,3	-51%	156 200	-0,64
Cap-Vert	-0,2	-1,2	-54%	-46 700	-0,48

Source : IATA

11. Les secours aériens d'African Airlines sont essentiels à mesure que les impacts du COVID-19 s'intensifient, IATA, 23 avril 2020

D'après l'IATA et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), qui regroupe pas moins de 45 des compagnies africaines, 95% de la flotte des compagnies aériennes des pays membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine s'est retrouvée clouée au sol à cause des mesures restrictives imposées par les gouvernements. L'AFRAA annonce, également, une perte de 7 milliards de dollars de revenu passager. Selon les experts affiliés aux deux associations, même avec une reprise des activités, un retour à la normal n'est envisageable que dans les trois ou quatre prochaines années. Cette annonce s'explique par la baisse de 51% du trafic aérien attendue pour l'année 2020.

Comment les transporteurs aériens africains ont-ils été affectés ?

Avec l'impact de la crise sanitaire et les pertes enregistrées par les transporteurs aériens, plusieurs questionnements sur la nécessité de continuer à soutenir certaines compagnies aériennes nationales, prestigieuses, certes, mais peu ou pas rentables, ont vu le jour¹². 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, la South African Airways, qui était entrée en procédure de sauvetage en décembre 2019, avait fait une demande d'aide 531 millions de dollars à l'Etat pour tenter de rester en vue. 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 South African Airways en lui accordant une aide de 1,2 milliard de dollars ce début juin 2020.

D'autres experts estiment que certains transporteurs africains sont trop importants pour ne pas être soutenus, faisant allusion à l'état des infrastructures de transport sur le continent qui accusent un grand retard. La création de la compagnie aérienne Asky Airlines, en 2010, par des banques africaines régionales, aujourd'hui en difficultés, semble en être une bonne représentation. 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 empêchée de perdre 550 millions de dollars au cours du 1er trimestre de 2020. La compagnie a perdu une capacité de remplissage de 3,8 milliards de sièges disponibles par kilomètre. 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 la 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

12. Virus Has Been 'Very Devastating' for Many African Airlines, AP News, 3 Juin 2020

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 étatiques 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. La Kenya Airways reviendra d'ailleurs dans le giron de l'Etat à la fin de l'été 2020¹³. Au Rwanda, la 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.

Le transporteur national 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. La compagnie s'est tournée vers les vols cargos et opère des vols de rapatriement¹⁴.

En Afrique centrale, le transporteur privé camerounais Camair-Co a pris la décision de mettre au chômage technique une grande majorité de ses employés et attend un soutien de l'Etat.

Classée, il y a quelques mois seulement, dans le top 5 des compagnies aériennes africaines, la Royal Air Maroc, qui perd 50 millions de dirhams par jour, 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, ils se sont vu proposer deux possibilités : prendre un congé sans solde de 1 à 6 mois ou continuer à travailler à temps partiel pour une durée de 3 mois¹⁵.

L'arrêt des vols en direction de l'Asie porte un coup dur aux compagnies africaines

Les pays africains sont plus connectés à l'international qu'ils ne le sont entre eux. Ainsi, 80% du trafic aérien africain est international laissant une très faible part aux connexions régionales et continentales. La présence de diasporas asiatiques a d'ailleurs été fortement observée ces dernières années dans plusieurs Etats en Afrique, que ce soit dans les pays de l'Ouest, de l'Est ou, encore, au sud du continent. La présence chinoise sur le continent (travailleurs et entreprises) a particulièrement été remarquée puisqu'elle a enregistré une forte hausse ces dernières années. Il est, donc, tout à fait normal que les pays africains œuvrent pour le développement des liaisons avec le continent asiatique, principalement avec la Chine.

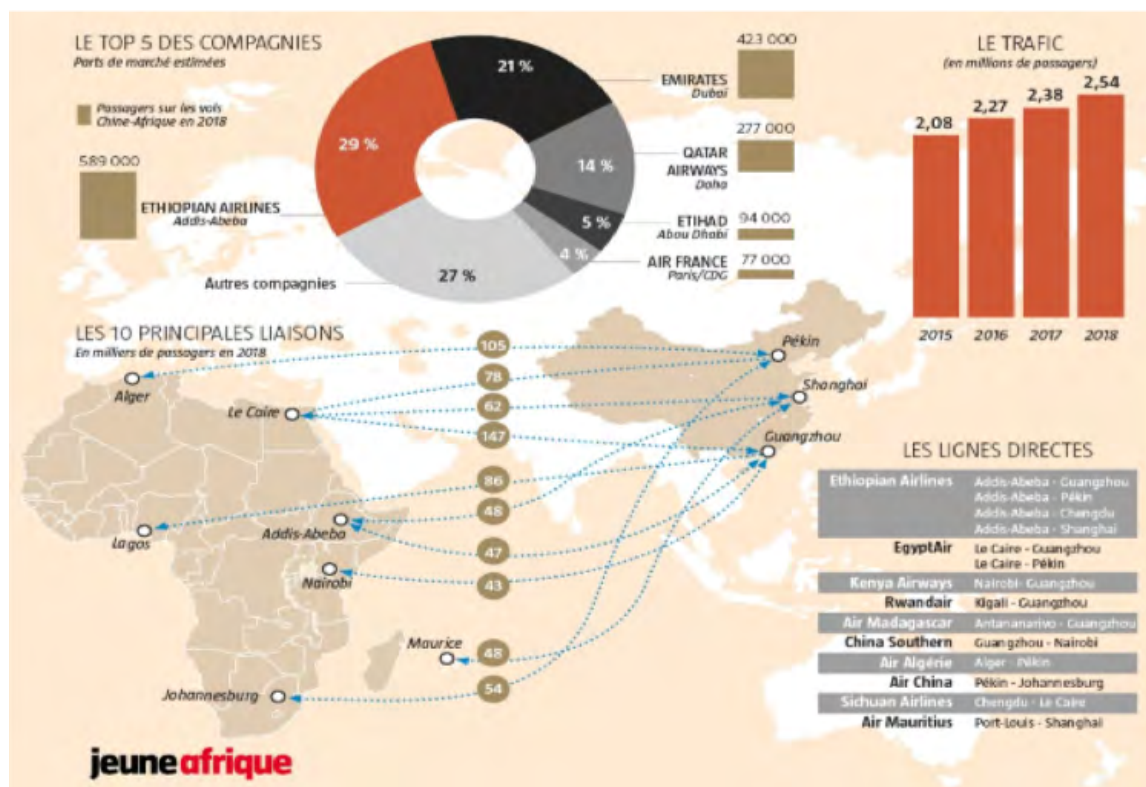
En 2019, les liaisons entre les pays africains et leur premier partenaire commercial ont crû de 5%, selon un rapport publié par l'IATA, soit plus que la moyenne mondiale de 4,2%. Grâce à ses fortes connexions avec la Chine et à l'amplification des investissements de celle-ci sur l'ensemble du continent, le transport de marchandises a connu une hausse spectaculaire, passant de -0,3% de croissance, en 2018, à 7,4%, en 2019. Plusieurs pays africains ont mis en place des lignes directes avec Pékin. Le trafic de passagers

13. Pour Kenyan Airways, la loi de la nationalisation est plus urgente que jamais, Jeune Afrique, 29 mai 2020

14. Air Zimbabwe Brings in 180 Zimbabweans & South Africans from the Philippines, Pindula News, 1er Juin

15. La RAM veut se sortir du pétrin, Maroc Hebdo, 4 juin 2020

est donc passé de 2,08 millions, en 2015, à 2,54 millions, de 2018¹⁶. Bien que plusieurs compagnies étrangères assurent un bon nombre de vols entre l'Afrique et la Chine, les compagnies aériennes africaines ont également obtenu leur part du gâteau. En raison de la relation entre la Chine et l'Éthiopie, et la forte présence chinoise dans ce pays africain, c'est Ethiopian Airlines qui assure le principal des vols entre le continent et la Chine. Cette dernière détient à elle seule 22% des sièges.

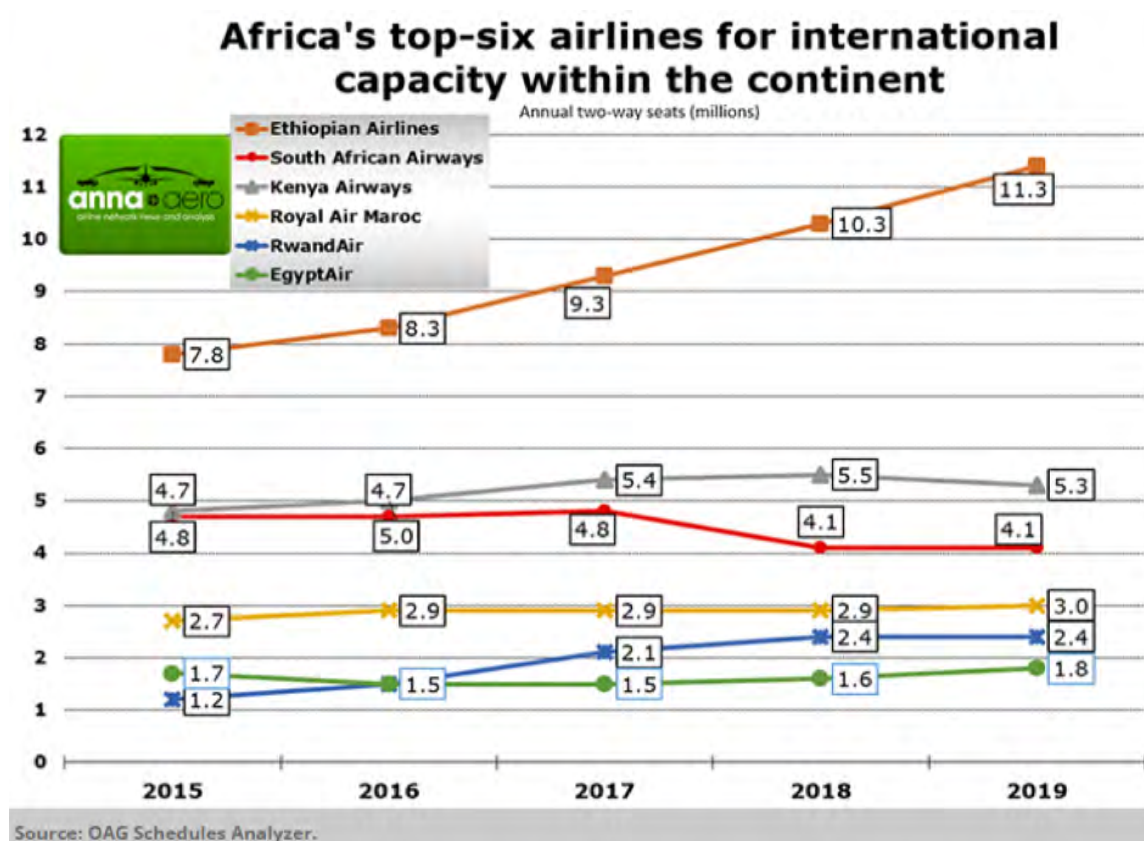


Avec l'arrivée du virus en Chine et sa forte propagation, le pays s'est trouvé mis en quarantaine par le reste du monde. Si les pays africains ont été parmi les derniers à avoir été touchés par le virus et, donc, la mise en place de mesures restrictives quant à la circulation, ils ont été contraints de suspendre leurs vols en provenance et à destination de la Chine, parfois avant même la fermeture de leurs frontières. A titre d'exemple, la Royal Air Maroc, qui venait de mettre en place une liaison directe entre Casablanca et Pékin, le 16 janvier 2020, a pris la dure décision de suspendre ses vols, quelques jours plus tard, alors que le Royaume n'a fermé ses frontières que le 15 mars. Cependant, le Maroc n'est pas le pays qui souffrira le plus de l'interruption des liaisons avec la Chine. Pour ce seul itinéraire, les transporteurs aériens opérant le plus de vols craignent une baisse de 400 millions de dollars. Ce chiffre, qui a été communiqué par l'IATA lors du Sommet Aviation Africa, ne concerne que les pertes allant jusqu'à la deuxième semaine de février. Bien que la majorité des pays aient jugé plus prudent de cesser toute desserte vers Pékin, Ethiopian Airlines a maintenu ses vols. Cette décision lui a valu de vives critiques de la part des Africains qui craignaient une exportation du virus sur leur territoire. La compagnie qui a enregistré des pertes se chiffrant à des millions de dollars (plus de 500 millions de dollars) n'a pas été en mesure de prendre la décision de

16. Coronavirus : L'Afrique met la Chine en quarantaine, Jeune Afrique, 25 mars 2020

suspendre ses liaisons avec la Chine craignant pour sa survie au moment même où bon nombre de transporteurs aériens sont en grandes difficultés financières.

Appui gouvernemental et mesures de sauvetage étatiques



Au vu de la situation actuelle du secteur, les organismes compétents (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. Les mêmes organismes ont également insisté sur le maintien des vols cargos que les transporteurs africains 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 de la 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 pays, 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 ghanéens. Cette décision, 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. A l'Ouest, au Sénégal, le ministre du Tourisme et des Transports aériens a annoncé une

subvention de 77 milliards de Francs CFA 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 jeune 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 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 marocain. En avril, le chef du gouvernement 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, le transporteur national travaille sur un plan de reprise¹⁷. En Algérie, la compagnie nationale Air Algérie a proposé un plan de restructuration et est en pourparlers avec le gouvernement pour obtenir des fonds. La compagnie a effectivement déjà enregistré une perte de près de 273 millions de dollars¹⁸ à la fin du mois d'avril et se trouve au bord de la faillite. A l'Est au Rwanda, le président Kagame a proposé d'injecter 152 millions de dollars¹⁹ de capitaux dans RwandAir pour soutenir la compagnie qui a dû revoir à la baisse les salaires de son personnel. Au Kenya, le gouvernement a accéléré le vote de la loi sur la nationalisation de la Kenyan Airlines pour acquérir les 51,1% manquants. Ayant accordé un prêt d'un peu plus de 41 millions d'euros en février, le gouvernement kenyan prévoit de verser une nouvelle somme de 33 millions d'euros en juillet 2020. En Tunisie, le gouvernement a décidé d'introduire des mesures d'allègement fiscal mais sans accorder d'attention particulière au secteur aérien, bien que l'économie du pays soit dépendante des revenus aériens et touristiques, ce à quoi l'IATA a réagi en exhortant l'exécutif tunisien d'apporter un soutien financier au secteur de l'aviation civile²⁰. Déficitaire depuis plus d'une décennie, la South African Airways n'a finalement pas été soutenue par le gouvernement sud-africain qui s'est prononcé en faveur d'une liquidation judiciaire. L'Afrique du Sud a décidé de signer un partenariat public-privé pour créer une nouvelle compagnie aérienne sur les cendres de l'ancienne²¹. Finalement, le 2 juin, malgré un premier refus, le gouvernement a finalement décidé de renflouer les caisses de South African Airways, en y injectant 1,2 milliard de dollars pour contribuer à sa restructuration. Par ailleurs, dans le cadre de son intervention de soutien économique à l'ensemble des entreprises lors de cette crise, le pays a décidé de reporter les salaires, les impôts sur le revenu et le carbone dans toutes les industries, ce qui bénéficiera également aux compagnies aériennes qui y sont domiciliées.

Nécessaire libéralisation du ciel africain pour une reprise à la sortie de la crise

En 1999, 44 pays africains ont fait gage de bonne volonté en ce qui concerne la libéralisation du trafic aérien, en adoptant la Décision de Yamoussoukro. Celle-ci avait pour but d'ouvrir le ciel des pays africains signataires afin de permettre un

17. RAM : mobilisation générale pour un plan de sauvetage, Le Matin, 17 mai 2020

18. Coronavirus : Les pertes d'Air Algérie estimées à 35 mds de dinars fin avril, Algérie Eco, 31 mai 2020

19. Rwandair va bénéficier d'un renflouement étatique de 152 millions de dollars, Agence nationale de l'aviation civile Gabon, 22 mai 2020

20. L'IATA exhorte le gouvernement tunisien à apporter une aide financière urgente et directe au transport aérien, African Manager, 4 juin 2020

21. Le Covid-19 enterre South African Airways, Courier international, 6 mai 2020

développement du secteur aérien et une impulsion des économies africaines. Vingt ans, plus tard, aucune avancée significative n'a été enregistrée dans ce sens et les pays signataires n'ont pas traduit la Déclaration 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 importante, puisque plusieurs compagnies se trouvent aujourd'hui en grande difficulté pendant que le virus a eu raison de certaines d'entre elles. 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.

Cependant, la libéralisation du ciel a déjà fait ses preuves dans d'autres régions du monde. Comme l'a rappelé Alexandre de Juniac, Directeur général de l'IATA, « La capacité des compagnies aériennes d'être un catalyseur de l'activité économique sera essentielle quand viendra le temps de réparer les dommages économiques et sociaux de la COVID-19 ».

Ailleurs dans le monde, l'ouverture du ciel a permis à plusieurs économies de se développer. L'expérience européenne est d'ailleurs un exemple concluant. Avec l'adoption graduelle d'un marché commun du transport aérien, les pays européens ont réussi à impulser leurs économies et favoriser une intégration régionale dans le cadre de l'Union européenne (UE). En 2018, 23 pays africains tentent une nouvelle tentative avec l'adoption du Marché unique de transport aérien africain (MUTAA). Ce projet, devant offrir un meilleur accès au transport aérien à plus d'un milliard de personnes sur le continent en plus de stimuler le commerce et favoriser l'intégration régionale, est toujours au point de départ. Le 13 mai 2020, le projet semble sur la bonne voie, avec l'annonce d'un don de la part de la Banque africaine de Développement (BAD). D'une enveloppe de 7 millions de dollars, 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. Une étude, commandée en 2014, par l'IATA, sur les retombées de la libéralisation du ciel africain, montre qu'une telle initiative entraînerait la création de 15 000 emplois directs supplémentaires dans 12 pays du continent. En réalité, ces emplois permettent également d'en impulser d'autres dans des secteurs connexes à l'aérien, comme le tourisme, l'hôtellerie ou, encore, celui de la restauration. L'étude évoque, également, une hausse considérable de 1,3 milliard de dollars du PIB africain. Les pays devront, donc, consentir à lever les barrières protectionnistes dans ce secteur et adopter une nouvelle gestion en ce qui concerne les compagnies aériennes. La privatisation partielle ou totale de certaines compagnies nationales semble être nécessaire pour contrer les retombées négatives de la gestion étatique de compagnies nationales souvent confrontées à un système entaché par la corruption et à un manque de moyens.

II. L'aérien entraîne le tourisme dans sa chute

Le secteur aérien est lié à plusieurs secteurs économiques. Dans le cas du secteur du tourisme, la relation d'interdépendance entre les deux paraît évidente. Le secteur aérien a permis au tourisme d'enclencher son développement dans différentes régions du monde. De la même manière, une activité aérienne développée peut être caractéristique d'un secteur touristique prospère. Les acteurs des deux secteurs sont, de ce fait, conscients de la nécessité de travailler conjointement pour le développement des deux industries. L'activité aérienne est, donc, fondamentale pour le développement des destinations touristiques. Les secteurs du tourisme et des voyages de manière générale ont été les plus durement et directement touchés par la crise sanitaire actuelle.

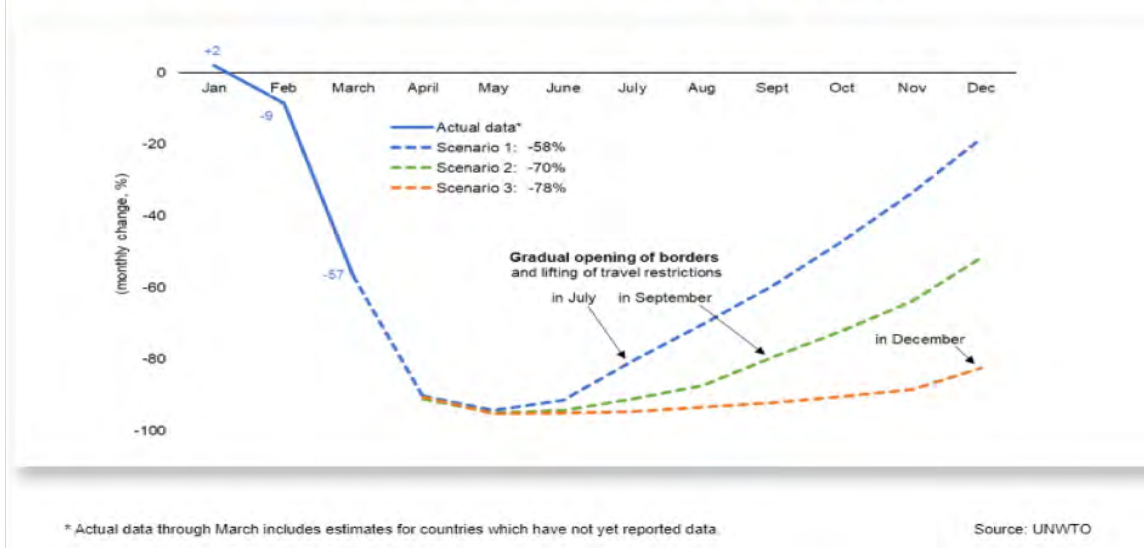
Baisse conséquente du tourisme mondial

Selon l'Organisation mondiale du Tourisme (OMT), au 1er trimestre de 2020, ce secteur a enregistré une baisse de 22%, avec une diminution des arrivées de touristes internationaux de 57%. Autrement dit, c'est une baisse enregistrée de 67 millions d'arrivées internationales qui se chiffre en une perte de 80 milliards de dollars de recettes. Bien que ces résultats soient représentatifs de l'urgence de la situation et des difficultés encourues par plusieurs pays à travers le monde, les scénarios de l'Organisation n'ont pas cessé d'être revus à la baisse en raison de l'environnement incertain auquel nous faisons face actuellement. En fonction des dates de réouverture des frontières, de levée des restrictions à la circulation et de reprise de l'activité, les différents scénarios ont envisagé des pertes pouvant aller de 58% à 78% de baisse en ce qui concerne les arrivées pour le reste de l'année 2020. Le graphique, ci-dessous, propose 3 scénarios pour une réouverture des frontières en juillet, septembre ou encore décembre²². Ainsi, si c'est le 1er scénario qui est privilégié, c'est-à-dire une ouverture des frontières en juillet, les pays n'enregistreront qu'une baisse de 58%. Le second scénario prévoit une baisse de 70% des arrivées de touristes si les frontières ne sont ouvertes qu'en septembre 2020. Le dernier scénario est le plus sombre, puisqu'il prévoit que les pays accuseront une baisse de 78% si ces derniers n'ouvrent leurs frontières qu'en décembre 2020.

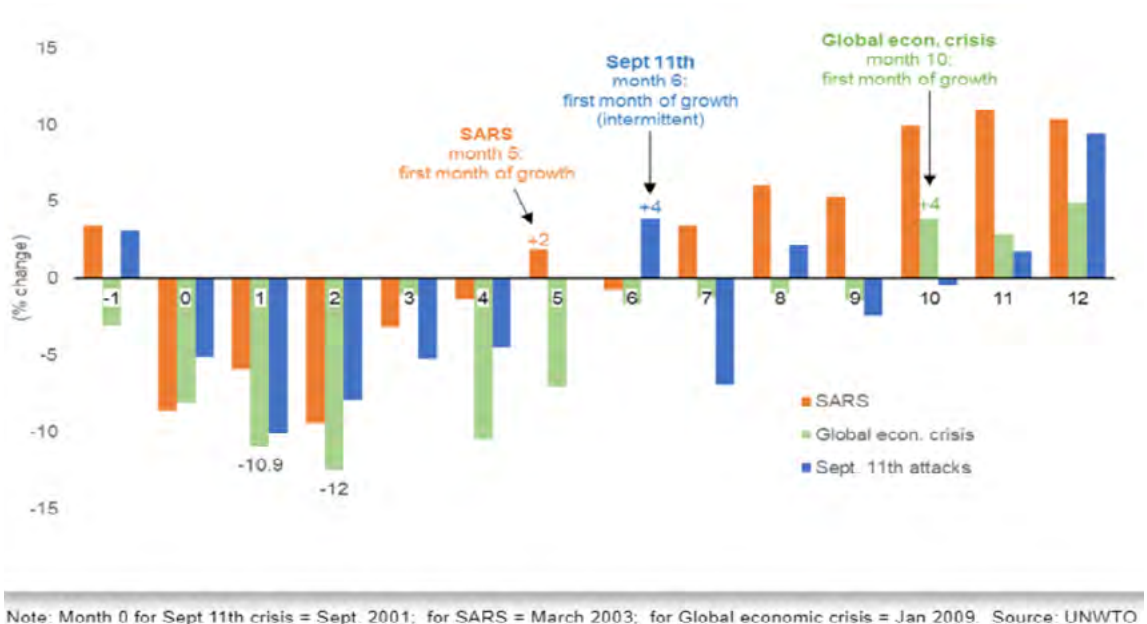
22. International Tourism and Covid-19, United Nations World Tourism Organization, May 2020

Forward-looking scenarios depend on re-opening of borders

International tourist arrivals in 2020: three scenarios (YoY monthly change, %)



Lors de précédentes crises, soient-elles sécuritaires, économiques ou sanitaires, le tourisme, et de façon corollaire, le secteur de l’aviation et des voyages, en ont été impactés. Lors d’évènements inhabituels touchant plusieurs pays ou provoquant des sentiments fluctuant entre la peur, l’incertitude et une sorte de paranoïa, l’aspect psychologique des individus se reflète sur leur prise de décision. Le fait de prendre l’avion ou de s’exposer à des foules importantes devient une angoisse oppressante. Ces moments de crise nous font prendre conscience de tous les risques encourus lors du processus de voyage.



Bien que le monde ait déjà été confronté à d’autres crises sanitaires, celle de la Covid-19 semble revêtir une spécificité lorsqu’on la superpose aux précédentes. D’une part, dans l’histoire moderne, c’est la première de son genre qui a conquis le monde obligeant la quasi-totalité des pays à composer avec ses effets. Les Etats ont très rapidement dû

mettre en place des mesures restrictives, improbables en temps normal. La fermeture des frontières et l'arrêt total de l'activité et des liaisons internationales a perturbé l'ordre mondial faisant naître un sentiment d'incertitude. D'autre part, la couverture médiatique qui en a été faite a contribué à semer les graines d'une panique généralisée, d'une psychose et d'une angoisse liée à la circulation.

²³L'analyse de la reprise de l'activité touristique et de l'arrivée de personnes (voyageurs et touristes) après trois crises distinctes ayant eu des retombées internationales, à savoir la crise sécuritaire à la suite des attentats du 11 septembre 2001, la crise sanitaire du SARS, de 2003, et, enfin, la crise financière de 2008, montre que cette dernière s'est opérée différemment. Il apparaît que la reprise la plus rapide de l'arrivée de personnes a été celle après la crise du SARS avec une hausse de 2% 5 mois après le début de la crise. La reprise à la suite de la crise économique mondiale a été celle qui a subi le plus de difficultés.

Dans le cas de la crise de la Covid-19, l'impact économique, social et psychologique semble être plus important, ce qui suggère une reprise plus lente que la crise sanitaire du SARS. Selon une étude réalisée par l'IATA à travers un sondage dans 11 pays à travers le monde, les passagers des compagnies aériennes réagissent différemment à la reprise des activités. Seulement 14% des passagers seraient prêts à monter ou remonter à bord d'un avion dès la levée des restrictions. Par ailleurs, 46% d'entre eux préféreraient attendre un ou deux mois contre 40% six mois ou plus. Cette enquête prouve bien que l'aspect psychologique ne peut pas être négligé dans la reprise des activités des compagnies aériennes et du secteur touristique.

En Afrique, le tourisme représente l'un des secteurs prioritaires de plusieurs économies et un véritable levier de développement. Plusieurs pays du continent en sont d'ailleurs tributaires puisqu'il représente un pourvoyeur d'emplois directs et indirects (1 personne sur 10 dépend du secteur du tourisme) et participe également fortement au PIB africain. Selon un rapport de la Conférence des Nations unies sur le Commerce et le développement (CNUCED), publié en 2017, entre 2011 et 2014, 1 emploi sur 14 était créé par l'industrie touristique²⁴. Le secteur emploie directement 10 millions d'Africains et près de 14 millions d'emplois supplémentaires sont créés par des effets d'entraînement, selon le World Travel and Tourism Council. Quant à la contribution du tourisme au PIB africain, elle est de l'ordre de 8,5%²⁵. Il regroupe également des emplois pour les catégories les plus défavorisées des sociétés, puisque plusieurs métiers s'y rapportant ne demandent pas de compétences techniques. Ces dernières années ont été prospères pour le secteur qui a enregistré une forte hausse. Selon l'Organisation mondiale du Tourisme, le continent a accueilli 84,2 millions de touristes en 2019. C'est une hausse considérable pour le continent qui enregistre 7,5% de plus que pour l'année 2018²⁶. Cette augmentation s'explique par un développement du secteur touristique en Afrique du Nord du fait de l'adoption de politiques avantageuses, de la croissance des liaisons aériennes mais aussi de la sécurisation de ses pays. Entre 2018 et 2019, le Maroc, l'Égypte et la Tunisie ont vu le nombre de leurs visiteurs croître de 9%. Au Maroc, par exemple, le secteur touristique emploie 750 000 personnes de façon directe.

23. International Tourism and Covid-19, World Tourism Organization, 28th May 2020

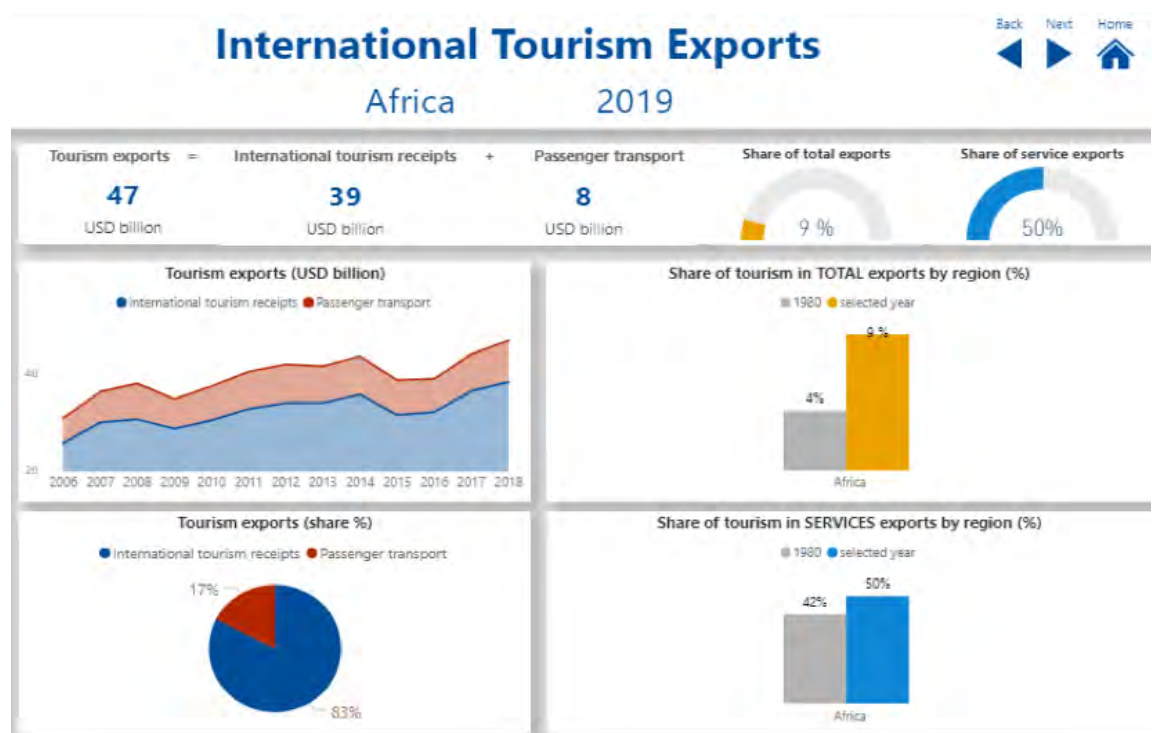
24. Le tourisme au service d'une croissance transformatrice et inclusive, Le développement économique en Afrique, CNUCED, 2017

25. Africa 2019 annual research: key highlights, World Travel & Tourism Council, 2019

26. Chiffres : Baromètre, Organisation mondiale du Tourisme, janvier 2020

Le 28 mars 2019, les ministres africains des Transport et du Tourisme se sont réunis pour décider d'une stratégie de développement des secteurs aérien et touristique. A l'issue de cette rencontre, la Déclaration ministérielle et le Plan d'action sur le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique ont été adoptés. Le but étant de préciser les actions à mettre en place à l'échelle continentale pour fournir un appui au développement de la connectivité aérienne et de la fluidité des voyages sur le continent africain tout en dégagant des réponses africaines afin d'œuvrer au renforcement entre les deux secteurs.

Le secteur aérien a sans conteste participé au développement du tourisme et avant la crise, plusieurs compagnies aériennes africaines avaient entrepris de s'accroître en élargissant leur flotte ou en ouvrant davantage de liaisons. L'une des commandes les plus conséquentes, jamais passée en Afrique, a été faite par le transporteur aérien nigérian Green Africa Airways qui a décidé de s'équiper de 50 Airbus A220-300²⁷. En Tunisie, après des années difficiles à cause des attaques terroristes de 2015, le pays s'est finalement engagé dans une pente ascendante en ce qui concerne le tourisme. La compagnie low-cost EasyJet a participé à l'effort en ouvrant plusieurs lignes hebdomadaires reliant Tunis à Londres. Pour ce qui est de la star est-africaine Ethiopian Airlines, la compagnie ambitionne de renforcer sa flotte avec l'acquisition de 30 appareils à l'horizon 2025.

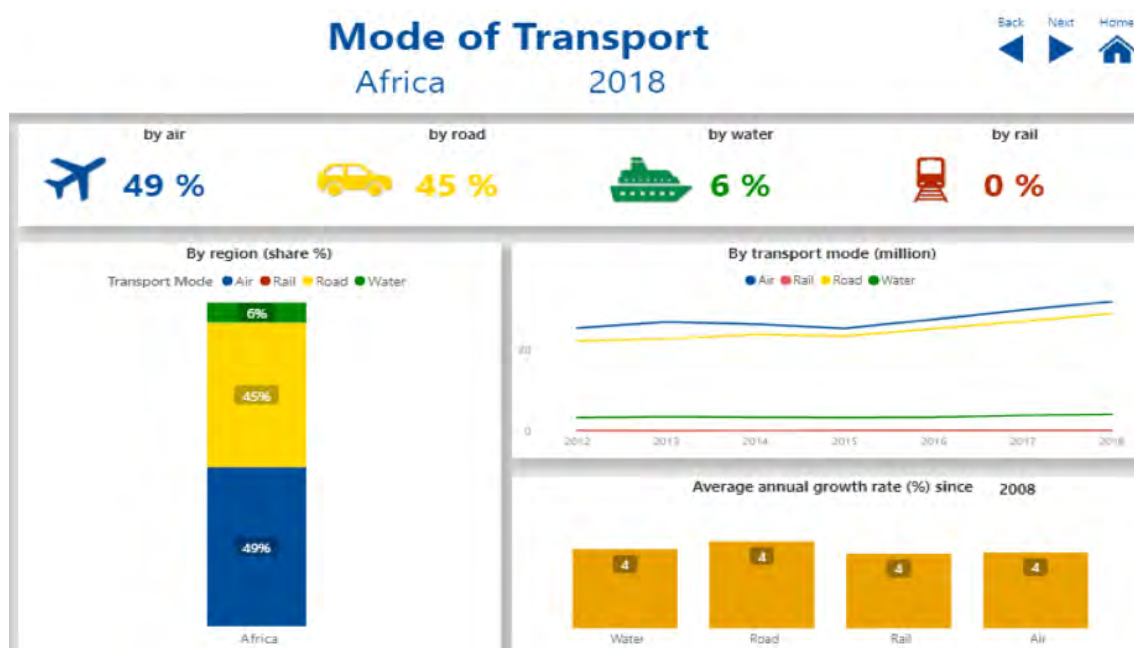


Pour ce qui est du lien entre tourisme et secteur aérien en Afrique, il se précise d'autant plus lorsqu'on analyse les exportations touristiques africaines. Ces dernières sont obtenues en considérant les recettes du tourisme international ainsi que le transport des passagers. Selon l'Organisation mondiale du tourisme, en 2019, les exportations touristiques sur le continent s'élevaient à 47 milliards de dollars. Les recettes du tourisme international se sont chiffrées à 39 milliards de dollars pendant que le transport de passagers a totalisé

27. Green Africa Airways signs initial agreement for 50 Airbus A220-300s, Reuters, 13th February 2020

8 milliards de dollars²⁸. On remarque, également, une corrélation positive entre la courbe des recettes du tourisme international et celle relative au transport des passagers. Entre le mois de janvier, début de la crise à l'échelle mondiale, et le mois de mars, date d'arrivée de la crise en Afrique, la part de touristes internationaux en Afrique a connu une baisse considérable avant de pratiquement atteindre une valeur nulle vers la fin du mois de mars. Cette baisse enregistrée en seulement 3 mois représente 12% de moins qu'en 2019.

²⁹De plus, les moyens de déplacement dans le secteur touristique sont dominés par l'aviation civile confirmant une fois encore le lien entre le développement des deux secteurs sur le continent africain et ailleurs. Sur l'ensemble des moyens de transport utilisés, 49% sont aériens.



Avec la fermeture des frontières et l'arrêt quasi-total des liaisons aériennes, le continent a enregistré un effondrement de son secteur touristique. L'Organisation des Nations unies estime que près de 2 millions d'emplois, directs et indirects, pourront être supprimés en Afrique à cause de la pandémie. En Egypte, par exemple, pays ayant enregistré une hausse remarquable de son secteur touristique, en 2019³⁰, puisque le pays a enregistré 12,5 milliards de dollars de recettes, les autorités ont annoncé une perte de 143 millions de dollars en douze jours concernant les secteurs aérien et touristique au début du mois de mars. Au cours du même mois, les hôteliers au Kenya ont enregistré un taux d'occupation de leurs locaux inférieur à 7%. L'annulation des voyages se traduirait, selon l'ONU, par une perte se situant entre 30 et 50 milliards de dollars de revenus touristiques sur le continent.

28. Global Tourism Dashboard Regional Profil, UN World Tourism Organization, 27th May 2020

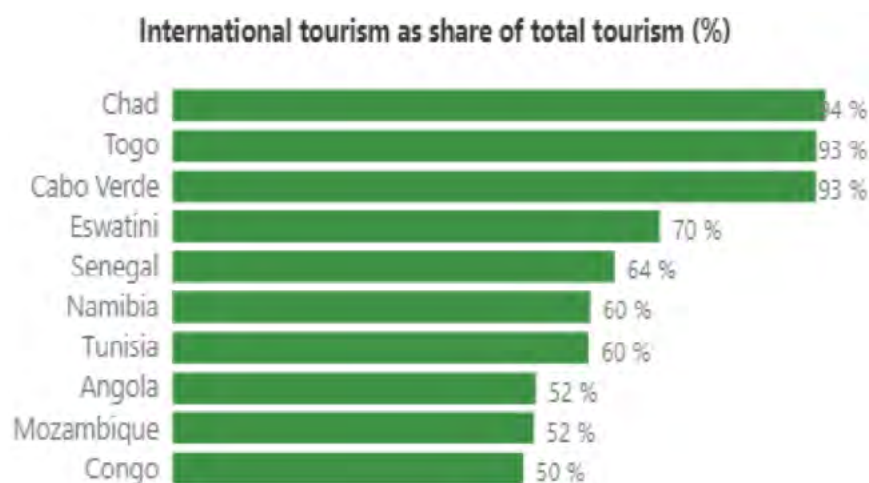
29. Global Tourism Dashboard Regional Profil, UN World Tourism Organization, 27th May 2020

30. Egypte : le secteur touristique attirera 15 millions de visiteurs en 2020, une hausse de 15% par rapport à 2019 (OMT), Agence Ecofin, 8 janvier 2020

Un changement de la stratégie touristique africaine est nécessaire

Même avec la reprise de l'activité dans un futur proche, les pays africains devront revoir leur stratégie touristique. Cette pandémie met en évidence la véritable faiblesse de l'industrie du tourisme en Afrique, dépendante des pays occidentaux.

³¹Bien que le secteur soit en souffrance actuellement, le continent pourrait bien se saisir de quelques opportunités offertes par la crise. L'Afrique semble être le continent avec le taux de propagation du virus le moins élevé, malgré une augmentation conséquente des cas depuis le début de la pandémie. Les experts n'ont pas réussi à la lumière sur cette différence en ce qui concerne le nombre de contaminations entre le continent et le reste du monde. Cependant, cela pourrait s'avérer très bénéfique pour certains pays qui pourraient se révéler comme des alternatives intéressantes pour les voyageurs après la levée des restrictions à la circulation. Le continent avait d'ores et déjà enclenché le développement de son secteur touristique.



Par ailleurs, les pays africains gagneraient à promouvoir leurs destinations à un niveau national, régional ou continental plutôt que de s'accrocher aux touristes internationaux. Le tourisme domestique sera sans doute le premier à reprendre du service, ce qui devrait pousser les gouvernements à favoriser la mise en place de mesures ou politiques préférentielles dans ce sens. Il pourrait, par exemple, s'agir de réduire ou supprimer certaines formalités comme celle du visa pour les Africains ou du moins en simplifier les procédures. Les déplacements intra africains ne manqueront pas, non plus, de stimuler la croissance du secteur touristique. L'entrée en vigueur de la Zone de Libre- Echange continentale africaine devrait d'ailleurs être une priorité sur le continent dès la fin de la crise ou dès que cette dernière est contenue. Au vu du contexte actuel, les gouvernements africains devront redoubler d'efforts pour promouvoir une intégration régionale et une croissance inclusive pour pouvoir se relever. Les Communautés économiques régionales ont également un rôle à jouer par l'élaboration de projets régionaux de développement des infrastructures hôtelières, routières mais également aéroportuaires.

Au Maroc, par exemple, où le tourisme joue un rôle important dans l'économie, le ministère de tutelle a d'ores et déjà commencé à travailler sur un plan intégré et participatif qui prend en compte toutes les catégories de touristes. Le Royaume souhaiterait se hisser en tant que destination de prédilection après la crise, non seulement pour les Marocains, mais également

31. International Tourism and Covid-19, UN World Tourism Organization, 2020

pour les touristes étrangers. Cependant, le pays est conscient qu'il faudra d'abord encourager le tourisme en interne à travers des tarifs préférentiels, des offres de qualité qui répondent aux besoins et un protocole sanitaire commun à l'ensemble des opérateurs touristiques (qui a déjà été dévoilé). De plus, afin d'assister les établissements touristiques et toute autre institution gravitant autour du secteur, le Maroc a développé une plateforme numérique proposant des formations digitales dans certains domaines pour assurer un service de qualité.

Au niveau continental, certaines initiatives commencent à voir le jour. Dans le spectre du Cadre intégré renforcé, qui tente de venir en aide aux pays les moins avancés à travers le commerce dans le but de réduire la pauvreté et enclencher la croissance et le développement durable, l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) a mis en œuvre des projets axés sur le secteur touristique conjointement avec 5 gouvernements à savoir le Libéria, les Comores, le Djibouti, l'Ouganda et la Sierra Leone.

Conclusion

Dans les semaines ou mois qui viennent, la majorité des pays rouvriront leurs frontières pour relancer leurs économies déjà très durement touchées par la crise. Il est certain que malgré cela, les habitudes des voyageurs auront changé du tout au tout et les secteurs aérien et touristique devront opérer des changements adéquats. L'une des clés du redémarrage des voyages n'est autre qu'un processus commun et unifié de contrôle des passagers qui redonne confiance, non seulement aux voyageurs, et, donc, passagers des transporteurs aériens, mais également aux gouvernements pour les pousser à lever les barrières restrictives. L'Agence internationale du Transport aérien a balayé la possibilité de faire de la neutralisation des sièges dans les avions une règle pour la reprise des vols. Cette dernière ne serait bénéfique ni pour les compagnies aériennes, qui ne parviendraient pas à rentabiliser leurs opérations, ni pour les voyageurs qui verraient les prix de leurs billets flamber. A cet effet, des discussions sont en cours entre les Etats et l'Organisation de l'Aviation civile internationale pour mettre en place une approche harmonisée du système de contrôle sanitaire. Cette dernière a rendu public son protocole de bonnes pratiques sanitaires³², le 1er juin, pour assurer une reprise de l'aviation civile en toute sécurité.

La nature indispensable du transport aérien dans la conduite de la diplomatie et des affaires, la croissance de l'économie et le développement du commerce, fait que ce secteur est aujourd'hui sous le feu des projecteurs. Par ailleurs, de manière générale, ce sont les compagnies aériennes majoritairement détenues par l'Etat qui s'en sortiront le mieux à l'issue de cette crise. Contrairement à d'autres, ne pouvant pas compter sur l'appui de leurs gouvernements, les transporteurs aériens nationaux ont reçu des prêts ou des dons afin de leur permettre de redémarrer. Il est vrai que les industries aérienne et touristique ont toutes deux déjà été mises en difficultés auparavant mais jamais avec cette ampleur. L'heure est à la réadaptation, que ce soit dans un secteur ou dans l'autre. Le recours des entreprises publiques et privées aux technologies digitales dans la conduite de leurs affaires pose des questionnements sur la nécessité de se déplacer régulièrement. Cet aspect devra probablement être pris en compte, puisqu'il affectera l'activité des compagnies aériennes mais également de plusieurs industries connexes. Le continent africain, dont une grande partie de l'économie est tributaire du tourisme, doit aujourd'hui revoir toute sa stratégie pour ne pas s'enfoncer davantage.

32. Prendre l'avion au temps du coronavirus : les recommandations sanitaires de l'OACI, Les Echos, 2 juin 2020

À propos de l'auteur, **Oumnia Boutaleb**

Oumnia Boutaleb est Assistante de Recherche en Relations Internationales au Policy Center for the New South. Ses recherches portent sur l'Afrique de l'Ouest, plus précisément sur certains pays de la région. Oumnia Boutaleb a rejoint le Policy Center for the New South en mars 2019, après avoir obtenu un Master en Affaires Internationales à l'Institut d'Etudes Politiques d'Aix-en-Provence et une Licence en Sciences Politiques à l'Ecole de Gouvernance et d'Economie de Rabat. Avant de rejoindre le Policy Center for the New South, Oumnia a effectué un stage au Ministère des Affaires Générales et de la Gouvernance, à l'Agence de Coopération Internationale Allemande (GIZ) avant d'entamer une courte expérience en conseil stratégique au Cabinet Grant Thornton.

À propos de **Policy Center for the New South**

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Av. Addolb, Albortokal Street,
Hay Riad, Rabat, Maroc.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma