

Table ronde des médias d'Afrique

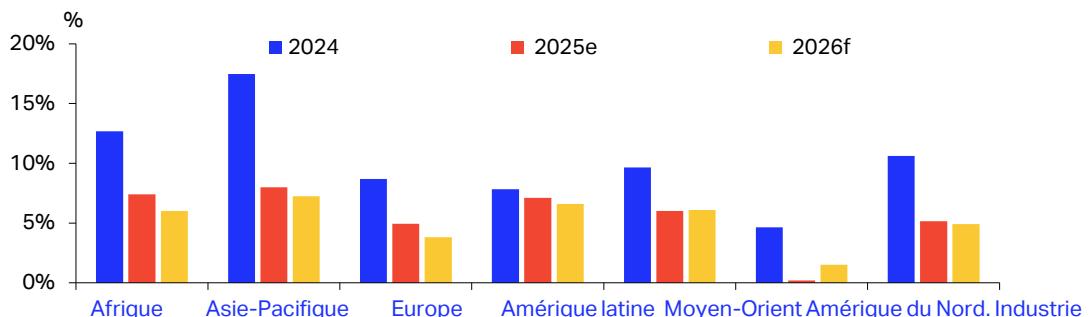
Somas Appavou
Directeur Régional, Affaires
Externes Afrique



Bonjour, bon après-midi. Merci de participer à cette table ronde réunissant des médias d'Afrique.

Croissance du trafic total de passagers de 4,9 % en 2026 La croissance en Afrique supérieure à la moyenne de l'industrie.

Croissance annuelle des passagers-kilomètres payants (RPK) par région du monde



Source : IATA durabilité et économie, information et données de l'IATA – Statistiques mensuelles

2 IATA durabilité et économie

16 décembre 2025

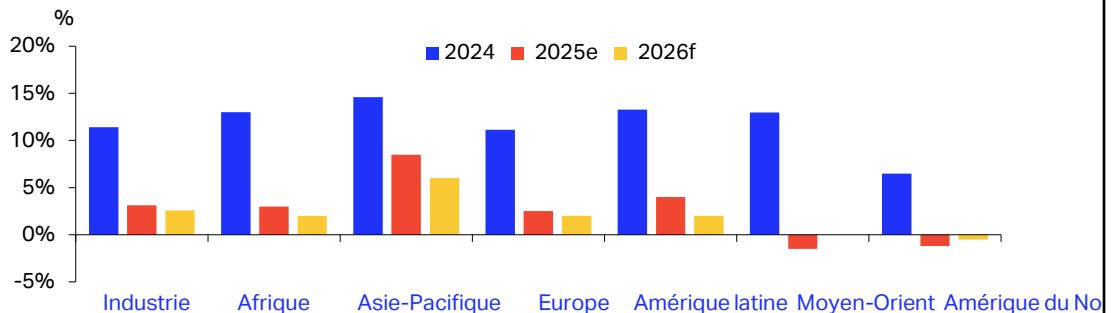


- Nous venons de publier la prévision financière 2026 de l'industrie aérienne. Je vais donc commencer par un aperçu à l'échelle mondiale.
- Nous prévoyons une croissance de 4,9 % en 2026.
- Cette prévision est légèrement inférieure à la croissance estimée en 2025, qui devrait être de 5,2 %.
- Pour l'Afrique en 2026, nous prévoyons une croissance de 6,0 %, ce qui est supérieur à la moyenne de l'industrie.

Croissance de 2,6 % du fret aérien en 2026

La croissance en Afrique est légèrement plus lente

Croissance annuelle des tonnes-kilomètres de chargement (CTK) par région du monde



Source : IATA durabilité et économie, information et données de l'IATA – Statistiques mensuelles

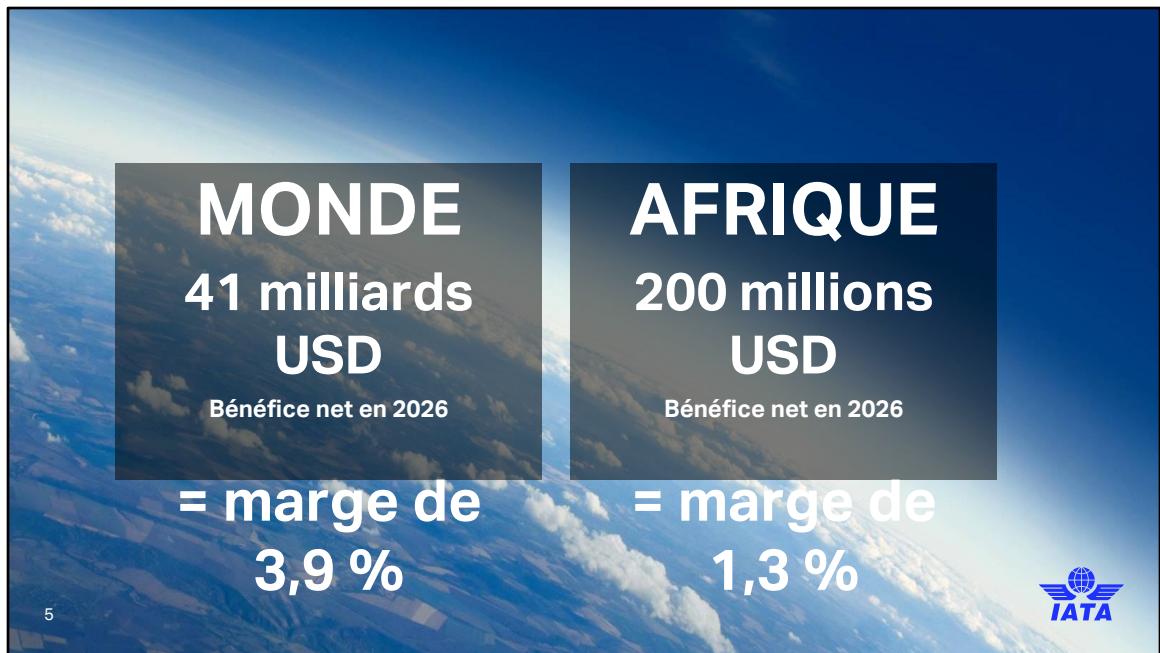
- Le fret aérien devrait connaître une croissance de 2,6 % à l'échelle mondiale, et une croissance légèrement moindre en Afrique, à 2,0 %.



5,2 milliards
de passagers dans le monde en 2026
vs 5 milliards en 2025

149 millions
de passagers en Afrique en 2026
vs 142 millions en 2025

- Quant au nombre de passagers, on prévoit qu'il atteindra 5,2 milliards à l'échelle mondiale.
- En Afrique, le nombre prévu de passagers s'établit à 149 millions.



- Pour ce qui est de la performance financière, nous prévoyons un bénéfice net total pour l'industrie de 41 milliards \$ en 2026, soit une marge bénéficiaire nette de 3,9 %.
- De ce chiffre, les compagnies aériennes africaines vont obtenir 200 millions \$, et une marge nette de 1,3 %.

Bénéfice net en 2026 en milliards USD

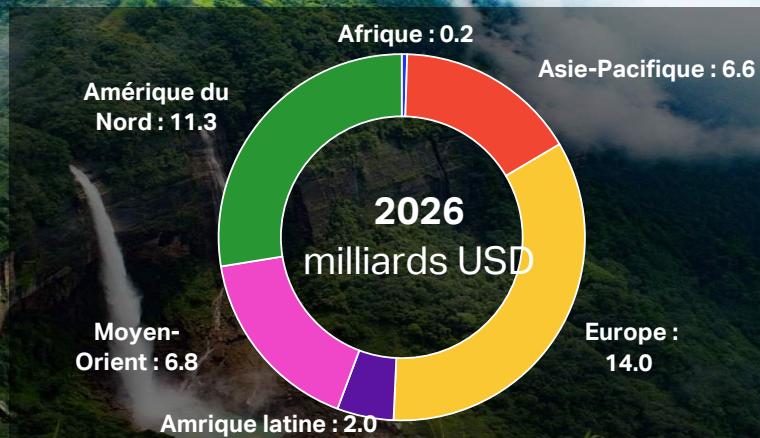


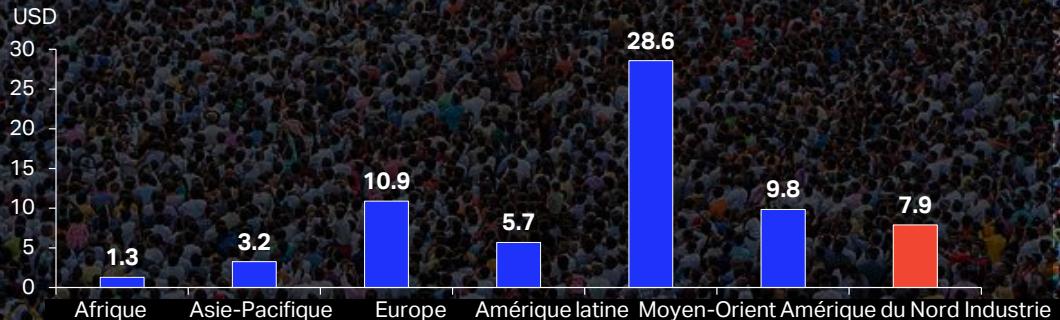
Photo : NohKaliKai Falls, Meghalaya, India, by travelmelodies.



Tandis que toutes les régions se sont améliorées par rapport à 2022, l'Afrique représente la plus faible proportion du total.

7,9 USD par passager en 2026

Bénéfice net par passager par région, en USD par passager, 2025



Source : IATA durabilité et économie

7 IATA durabilité et économie



Ce bénéfice net représente une moyenne mondiale de 7,9 \$ par passager. En comparaison, les compagnies africaines ne vont obtenir que 1,3 \$ par passager.

Bénéfice net par passager en 2026 : 7,9 USD

Bénéfice net par passager par région, USD par passager

USD	2025 (estimation)	2026 (prévision)
Moyen-Orient	28,9	28,6
Europe	10,6	10,9
Amérique du Nord	9,5	9,8
Amérique latine	7,3	5,7
Asie-Pacifique	3,3	3,2
Afrique	1,4	1,3
Industrie	7,9	7,9

Source : IATA durabilité et économie



Comparativement au bénéfice par passager prévu pour 2025, nous voyons que les chiffres sont très semblables.

Prévision 2026 pour l'Afrique



bénéfice net de 200 millions \$



marge nette de 1,3 %



1,2 \$ par passager



demande du secteur passagers
6,0 %



- En résumé, les compagnies aériennes africaines évoluent dans un environnement difficile.
- Le faible PIB par personne dans une grande partie du continent limite les dépenses discrétionnaires, de sorte que les voyages aériens sont très sensibles au prix, ce qui limite le potentiel de croissance.
- La demande est aussi réduite par les restrictions relatives aux visas, les ententes bilatérales restrictives et les redevances passagers élevées. De plus, les transporteurs africains assument les coûts unitaires les plus élevés au monde, et le coût moyen par ATK atteint presque 140 cents US, soit presque le double de la moyenne de l'industrie.
- Parmi les nombreux facteurs qui contribuent aux coûts d'exploitations élevés en Afrique, on peut citer les coûts de carburant élevés, la fragmentation des marchés et le taux moyen d'imposition des sociétés de 28 % (le plus élevé parmi toutes les régions).
- Tant que ces contraintes ne seront pas atténuées, l'industrie aérienne africaine va fonctionner avec de minces marges et une résilience limitée, même si la croissance du trafic est supérieure à la moyenne mondiale.

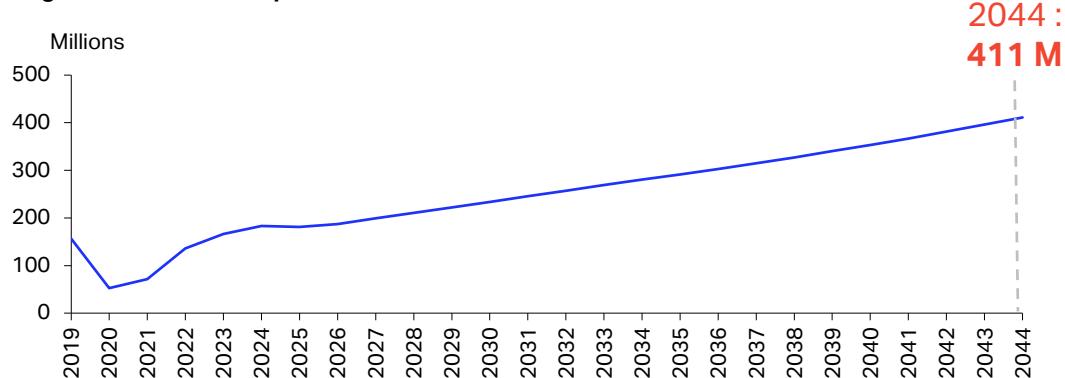
L'important potentiel de l'Afrique



Mais malgré ces défis, l'Afrique possède un potentiel considérable.

Le trafic de passagers atteindra 411 millions en 2044

Passagers aériens en Afrique, millions, 2019-2044



Source : IATA, prévision du trafic de passagers – mise à jour juin 2025

IATA durabilité et économie



- Le marché de l'aviation en Afrique est prévu de croître pour atteindre 411m de passagers à l'horizon de 2044.
- À l'échelle mondiale, c'est la troisième croissance la plus rapide
- Cela crée d'énormes opportunités pour l'aviation africaine et la croissance économique du Continent.

Priorités pour l'Afrique

Réduction des fonds bloqués

Aviation plus abordable

Meilleure connectivité



Pour libérer ce potentiel, nous visons à réduire la quantité de fonds bloqués, rendre l'aviation plus abordable et améliorer la connectivité, afin de renforcer l'aviation et d'optimiser sa valeur pour l'Afrique.

Fonds bloqués – Octobre 2025

1,2 milliard \$ de fonds bloqués dans le monde – contre 1,3 milliard \$ en avril 2025.

Les pays qui bloquent le plus de fonds en Afrique

(octobre 2025)

Algérie - 307 M\$

Zone XAF – 179 M\$

Mozambique - 91 M\$

Angola – 81 M\$

Erythrée - 78 M\$

79 %

de tous les fonds bloqués sont en Afrique

954

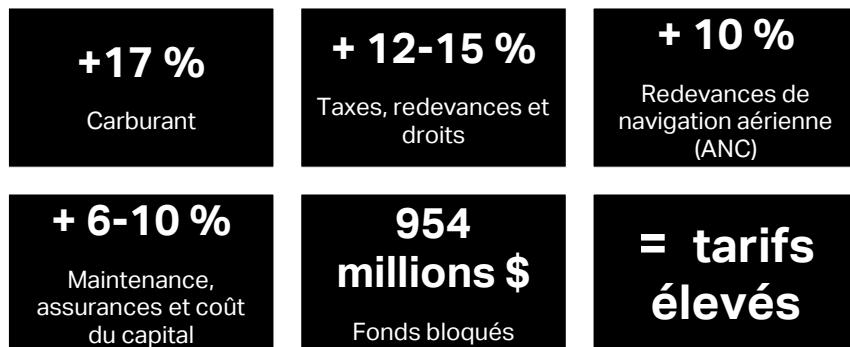
millions \$ de fonds bloqués en Afrique

23

pays africains bloquent des fonds

- Les fonds bloqués demeurent un problème dans la région.
- En octobre, il y avait un total de 1,2 milliard \$ de fonds bloqués dans le monde. C'est une baisse par rapport aux fonds de 1,3 milliard \$ signalés en avril 2025.
- 79 % de ces fonds étaient bloqués en Afrique, pour un total de 954 millions \$.
- Pour la première fois, l'**Algérie** se trouve en tête de liste des pays qui bloquent des fonds. Une augmentation considérable a été signalée, causée par les nouvelles exigences d'approbation du ministère du Commerce, s'ajoutant au fardeau déjà lourd des exigences documentaires. L'IATA presse le gouvernement algérien d'éliminer des processus et exigences inutiles imposés aux compagnies aériennes.
- Bien que les fonds bloqués dans la **zone XAF** aient légèrement diminué depuis le dernier rapport d'avril 2025 faisant état de 191 millions \$, les compagnies aériennes éprouvent encore des problèmes de rapatriement malgré le dépôt de la documentation requise. Nous demandons à la Banque des Etats de l'Afrique Centrale (BEAC) de simplifier le processus interne de validation en trois étapes et d'améliorer les délais de traitement pour rattraper le retard accumulé.

Le coût de faire des affaires en Afrique...



* comparativement à la moyenne mondiale



Il est dispendieux de faire des affaires en Afrique. J'ai déjà présenté ces chiffres, mais ils sont essentiels pour comprendre les difficultés de l'aviation en Afrique.

Les compagnies aériennes africaines doivent affronter des obstacles uniques relativement aux coûts, en particulier les coûts d'exploitation élevés, qui sont supérieurs à la moyenne mondiale. Voici quelques exemples :

- **Le carburant** : 17 % plus cher que la moyenne mondiale, le carburant représente 40 % des frais d'exploitation en Afrique, comparativement à 25 % à l'échelle mondiale (selon des données de 2024).
- **Les taxes, redevances et droits** : on paie 12 à 15 % plus que dans les autres régions.
- **Les redevances de services de navigation aérienne** : 10 % plus chères.
- **La maintenance, les assurances et le coût du capital** : de 6 à 10 % plus chers.
- **Les fonds bloqués** : en Afrique, les fonds bloqués représentent 79 % du total mondial, soit 954 millions \$ sur un total de 1,2 milliard \$ dans le monde.

Les pressions sur la chaîne d'approvisionnement pèsent lourd sur le secteur africain de l'aviation

- Les aéronefs en Afrique sont en moyenne 5 ans plus vieux que la moyenne mondiale, et l'écart s'accentue en raison des retards de livraison.
- Les aéronefs plus vieux consomment davantage de carburant et requièrent des opérations de maintenance plus fréquentes.
- L'approvisionnement en pièces est onéreux à cause des longs délais, qui réduisent le temps d'utilisation et accentuent les temps d'arrêt.



- Les pressions sur la chaîne d'approvisionnement pèsent lourd sur le secteur africain de l'aviation.
- En moyenne, l'âge des aéronefs en Afrique est de cinq années de plus que la moyenne mondiale, et l'écart s'élargit en raison des retards de livraison.
- Les appareils plus vieux consomment davantage de carburant et requièrent des opérations de maintenance plus fréquentes.
- L'approvisionnement en pièces est onéreux à cause des longs délais, qui réduisent le temps d'utilisation et accentuent les temps d'arrêt.

Le potentiel du transport aérien en Afrique freiné par des barrières

Faible part de marché, énormes possibilités

L'Afrique représente seulement 2-3 % du trafic mondial, alors que la population et l'économie sont en croissance – 142 millions de passagers en 2025.

Faiblesse des liaisons régionales

La majorité des vols des compagnies aériennes Africaines sont des vols extracontinentaux.

Compétitivité du marché

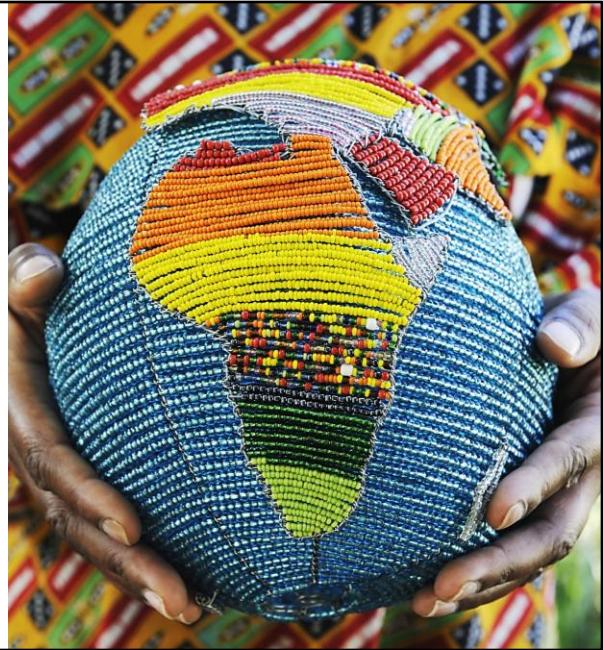
Plus de 70 % des passagers internationaux utilisent des transporteurs non africains, d'où l'urgence de renforcer la compétitivité des transporteurs locaux.



- Non seulement il est dispendieux de faire des affaires en Afrique, mais en plus, le marché de l'aviation affronte des problèmes de restriction de l'accès, de concurrence limitée et de capacité restreinte.
- **Les politiques protectionnistes** et les ententes bilatérales restrictives limitent la concurrence, réduisent la disponibilité des routes et maintiennent les tarifs à des niveaux élevés.
- **La capacité est limitée:** la plupart des compagnies aériennes africaines sont des opérateurs de petite taille, possédant des flottes et des réseaux de routes limités, privés d'économie d'échelle pour réduire leurs coûts et améliorer leur compétitivité.
- **La connectivité est limitée :** les marchés intra-africains sont relativement restreints, occupés par un petit nombre de compagnies aériennes, et offrant des options de service limitées, ce qui entraîne des tarifs plus élevés. Seulement 19 % des routes intra-africaines ont des vols directs, ce qui oblige les passagers à faire des trajets plus longs et plus dispendieux.
- **Concernant l'ouverture du marché,** la lenteur de la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro de l'Union africaine et du Marché unique du transport aérien africain reste problématique.

Ouverture relativement aux visas

- **Les champions de la mobilité** : Bénin, Gambie, Rwanda, Seychelles et Ghana accueillent tous les Africains sans exigence de visa.
- **Ouverture des frontières** : 28 % des routes intra-africaines sont exemptes de visa – contre seulement 20 % en 2016.
- **Progrès du numérique** : 44 % des pays d'Afrique offrent le visa électronique – 3 fois plus qu'en 2016.



- Quant à l'ouverture des régimes de visa, nous avons constaté des améliorations notables des politiques de visa en Afrique, mais il faut en faire plus pour améliorer la connectivité et faciliter les voyages.
- En 2024, quatre pays d'Afrique – le Bénin, la Gambie, le Rwanda et les Seychelles – ont octroyé le droit d'entrée sans visa à tous les citoyens africains. En cette année 2025, le Ghana s'est ajouté à la liste, tandis que le Kenya a considérablement assoupli ses restrictions, offrant l'entrée sans visa aux ressortissants de tous les pays africains, à l'exception de deux, la Libye et la Somalie.
- Cette politique réaffirme l'engagement à améliorer la mobilité intra-africaine essentielle pour stimuler le commerce, le tourisme et l'intégration régionale.

Le soutien gouvernemental est essentiel pour libérer le potentiel de l'aviation en Afrique

✈ Faire de l'aviation une priorité stratégique

🛫 Cesser de surtaxer l'industrie

💰 Investir dans des infrastructures rentables

⚡ Permettre une plus grande connectivité



Le soutien gouvernemental est indispensable pour libérer le potentiel de l'aviation en Afrique.

Pour l'établissement des politiques relatives à l'aviation, nous pressons les gouvernements de travailler en collaboration et en consultation avec l'industrie.

Il y a quatre priorités pour que les gouvernements renforcent l'aviation :

- Reconnaître l'aviation comme un moteur essentiel de croissance économique, d'intégration régionale et de développement social.
- Éviter d'utiliser l'aviation comme source de revenus en imposant des taxes et des redevances excessives. L'aviation est un catalyseur du commerce, du tourisme et de l'emploi, et non une vache à lait.
- Investir dans des infrastructures efficientes et adaptables qui soutiendront la croissance, sans transférer des coûts insoutenables aux compagnies aériennes et aux voyageurs.
- Mettre en place des politiques qui facilitent l'accès et la coopération, permettant à un plus grand nombre de compagnies aériennes de desservir plus de routes et de mieux relier les communautés.



On ne saurait conclure une conversation sur l'avenir de l'aviation sans parler de durabilité.

L'élimination des émissions nettes d'ici 2050 dépendra principalement des carburants d'aviation durables, les SAF, et nous entrevoyons des possibilités futures pour l'Afrique.

Le vaste territoire africain, la disponibilité de matières premières variées et la croissance du trafic aérien font de l'Afrique un candidat de choix pour le développement des SAF.

Voici des exemples des possibilités qui s'offrent :

- Le Fonds mondial pour la nature a publié une étude qui démontre le potentiel de **l'Afrique du Sud** de produire 3,2 à 4,5 milliards de litres annuellement, soit plus du double de la demande du pays en carburant d'aviation.
- En **Ouganda**, une étude de faisabilité dirigée par l'OACI a confirmé le fort potentiel de production de SAF en utilisant les résidus agricoles et les déchets solides municipaux.
- Récemment, Shell et Green Sky Capital ont signé une entente en vue de la

première usine à échelle commerciale d'**Égypte** pour la production de SAF, qui devrait fonctionner d'ici 2027 et produire 145 000 tonnes métriques annuellement.

- **Des études de faisabilité ont été menées au Kenya et en Éthiopie, et le Kenya explore la solution Power-to-Liquid (PtL) tirant profit de ses ressources en énergie renouvelable.**



- Enfin, dans le contexte de la durabilité et de l'engagement de décarbonation de l'industrie, je voudrais souligner le récent partenariat avec l'Association des compagnies aériennes d'Afrique australe, grâce auquel l'association va promouvoir le calculateur d'émission CO2 Connect de l'IATA auprès de ses 16 membres et transporteurs aériens d'Afrique.
- L'AASA est la première association de compagnies aériennes à appuyer le CO2 Connect de l'IATA.
- Nous saluons le vigoureux soutien de l'AASA qui contribuera à enrôler un plus grand nombre de transporteurs africains, qui fourniront leurs données de consommation de carburant, et rendrons ces données accessibles aux passagers du continent.

Merci !
Q & R



Je vous remercie.