

LE ROLE DE L'AEROPORT DE JOHANNESBURG DANS LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME EN AFRIQUE DU SUD

Marie-Annick LAMY-GINER
Maître de Conférences en Géographie
CREGUR – OIES
Université de La Réunion

Résumé : L'Afrique du Sud est la troisième destination touristique du continent. Bien que la majorité de ces touristes arrivent par la voie terrestre des pays contigus, le nombre des visiteurs intercontinentaux progresse rapidement. L'aéroport de Johannesburg est la principale porte d'entrée de ces touristes « *out of Africa* » mais aussi des touristes régionaux. Ainsi, pour appréhender le tourisme, forme manifeste de mobilité, il est opportun de faire appel, sans pour autant qu'elle en soit une condition *sine qua non*, à la dimension des transports.

Mots-clés : Aéroport, Afrique du Sud, tourisme, *gateway*.

Abstract: South Africa is the third tourist destination of the continent. Although the majority of these tourists arrive by land from adjoining countries, the number of intercontinental visitors is increasing rapidly. Johannesburg Airport is the main gateway to these "out of Africa" tourists but also to regional tourists. Thus, in order to understand tourism, which is a manifest form of mobility, it is appropriate to appeal, without being a *sine qua non*, to the dimension of transport.

Keywords: Airport, South Africa, tourism, *gateway*.

L'Afrique du Sud, qui se déploie sur une superficie de 1,2 million de km², offre, au gré des saisons, une palette variée de paysages aux couleurs chatoyantes ; au rouge des tapis de fleurs du Namaqualand répondent le jaune des prairies du Veld, le vert des forêts tropicales de l'Est ou le blanc des sommets du Drakensberg. Le pays a accueilli, en 2015, 8,9 millions de touristes internationaux. Ce qui en fait la troisième destination

touristique du continent africain, derrière le Maroc (10,2 millions de touristes) et l'Égypte (9 millions).

Le tourisme est une forme de mobilité et on ne peut pas le comprendre sans faire appel à l'évolution des transports (Gay, 2006). Cette relation mécanique nous interpelle même si la dynamique des lieux touristiques ne repose pas sur la seule accessibilité (Duhamel, 2006). Car il est manifeste que les transports sont un élément d'un système complexe. Aborder la question des transports aériens permet ainsi d'interroger un lieu touristique par rapport à la qualité de ses conditions d'accès. Typiquement, la multiplication des lignes directes entre hubs peut contribuer, si un ensemble de facteurs (fréquence des rotations, campagnes de communication et de promotion) sont réunis, à diversifier les origines de la clientèle. Johannesburg étant au cœur d'un faisceau de lignes aériennes, sa clientèle touristique provient aujourd'hui de tous les horizons géographiques (Europe, Amérique du Nord, Asie, reste du continent africain). En Afrique du Sud, les touristes internationaux pénètrent sur le territoire, tantôt par la voie terrestre, pour environ 70% d'entre eux, tantôt par la voie aérienne, pour le reste. L'aéroport Oliver Tambo, localisé à Johannesburg, constitue la principale porte d'entrée de ces touristes. Il s'impose, avec un trafic total de 19 millions de passagers comme le principal hub de l'Afrique australe et, au-delà, comme le premier complexe aéroportuaire du continent devant le Caire (14 millions).

Conjointement, les trois aéroports internationaux sud-africains (Fig. 1) ont brassé 5,3 millions de touristes internationaux (entrées + sorties) en 2015, dont 90% pour la seule plate-forme de Johannesburg. Son rôle s'avère surtout crucial dans le développement du tourisme intercontinental. En d'autres termes, l'ouverture vers l'étranger « lointain » passe presque exclusivement par Johannesburg qui apparaît comme le carrefour aérien de la Nation arc-en-ciel. Il est vrai que pour nombre de destinations touristiques, « l'aéroport est devenu la charnière des grandes opérations touristiques lointaines » (Gay, 2006). Il est certes la porte d'entrée du tourisme international mais il joue également le rôle de pôle de redistribution vers les destinations intérieures.

On peut se demander quels types de flux touristiques sont brassés à Johannesburg ? Quels sont les acteurs, en d'autres termes les compagnies aériennes, qui occupent la place et contribuent à densifier la toile qui relie l'Afrique du Sud à l'Europe, aux États-Unis ou à l'Asie ? En somme, il s'agit d'analyser comment s'est constitué et fonctionne le réseau aérien en étoile sud-africain dans le domaine du tourisme. Force est de constater que les synergies entre transport et tourisme sont multiples (Gay, 2006) comme nous chercherons à le démontrer dans notre travail.

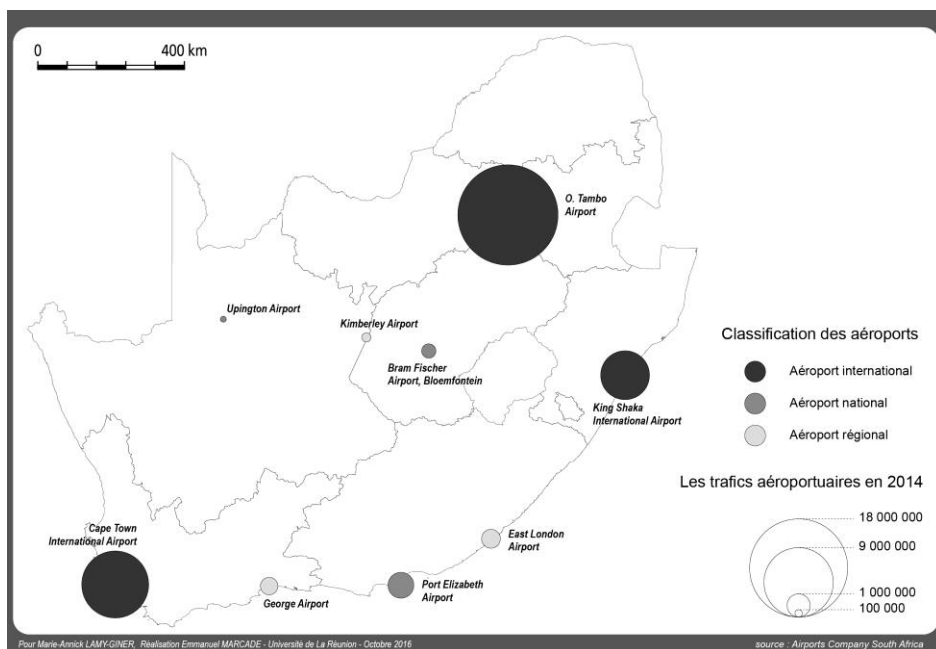


Figure 1 : Localisation et hiérarchie des aéroports internationaux, en Afrique du Sud

I) JOHANNESBURG : LES FONCTIONS D'UN HUB

« Le transport est toujours une partie intégrale et un élément clé de l'expérience touristique » (Bigras, Dostaler, 2015). Le transport aérien n'a certes pas été l'inducteur du tourisme en Afrique du Sud mais il participe aujourd'hui pleinement à son amplification.

A. Johannesburg et son aéroport international

L'aéroport Oliver Tambo a été érigé non pas dans la capitale, Pretoria, mais à quelques encablures du principal centre urbain du pays, Johannesburg. Il se situe à 25 km du CBD, dans l'est de la province du Gauteng. En réalité, il fait dorénavant partie, à la faveur du nouveau découpage administratif, de la municipalité d'Ekurhuleni.

Qu'importe, il reste l'aéroport de Johannesburg, ville qui a aujourd'hui le statut de capitale provinciale. C'est une agglomération créée ex nihilo suite à la découverte d'or, en 1886, dans les montagnes du Witwatersrand. D'ailleurs son nom est eGoli en zoulou, ce qui signifie la cité de l'or. En moins de trois ans, Johannesburg devint, avec l'arrivée massive de chercheurs d'or, la principale ville d'Afrique australe. Elle comptait, en 1899, plus de 100 000 habitants. Aujourd'hui, elle est forte de 4,5 millions d'habitants. Johannesburg, à l'image des autres cités sud-africaines, est marquée par l'héritage de l'apartheid. Aux banlieues huppées septentrionales, qui prennent parfois l'aspect de *Gated Community*, s'opposent les poches de pauvreté méridionales incarnées par les *townships*. Le centre a connu une désertion dans les années 70, avec en parallèle le glissement de la centralité vers le nord et la mise en place d'un nouveau CBD, à Sandton. Bien que le vieux centre fasse aujourd'hui l'objet d'une réhabilitation, Sandton reste le cœur des milieux d'affaires. La ville, aujourd'hui principal centre économique du pays, génère 17% du PIB national. C'est un nœud industriel

dynamique tourné vers la métallurgie, la chimie, la pétrochimie, l'agroalimentaire ou la papeterie. La ville, du moins la banlieue de Sandton, abrite par ailleurs la bourse Johannesburg Stock Exchange, la première place financière du continent avec une capitalisation de 950 milliards de dollars en 2015.

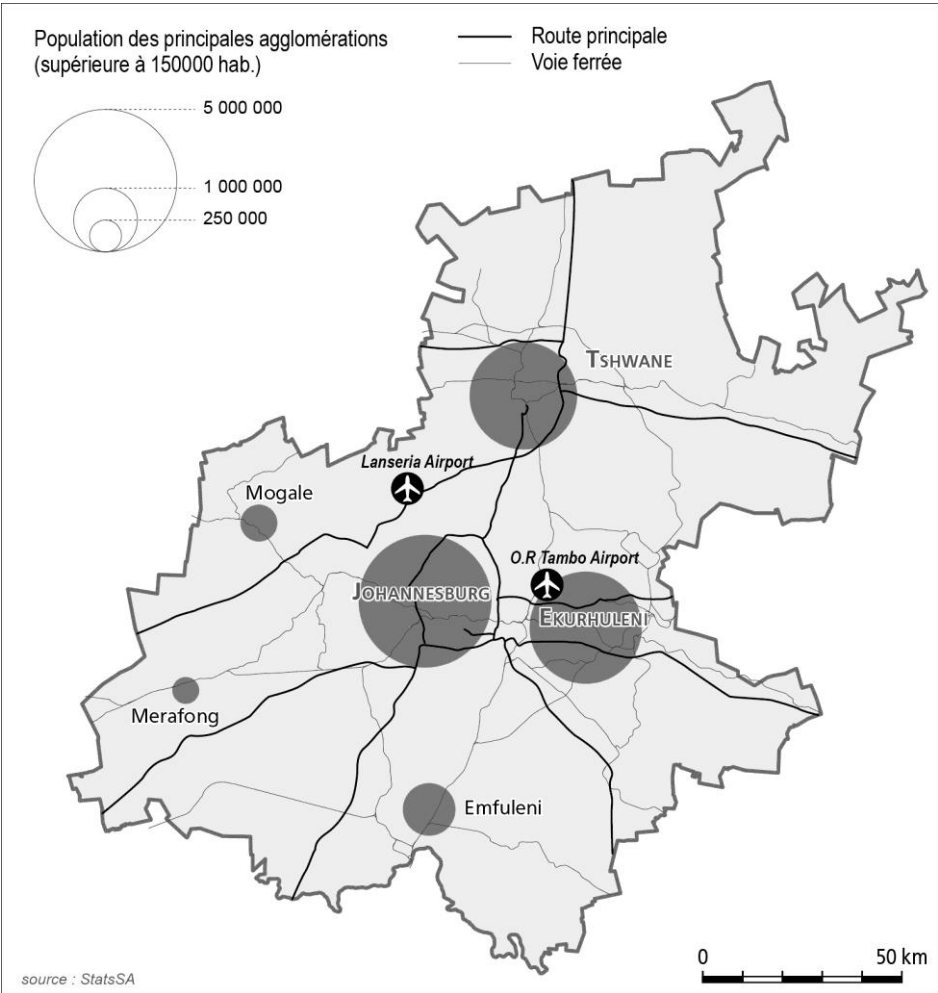


Figure 2 : L'aéroport Oliver Tambo, au cœur du Gauteng

Cette vaste région urbaine accueille en son sein deux aéroports : Oliver Tambo International Airport et Lanseria Airport (Fig. 2). Le premier a ouvert ses portes en 1952. D'abord baptisé Jan Smuths, il fut ensuite renommé Johannesburg International Airport. Son nom¹ actuel, qui date de 2006, a été donné en hommage à Oliver Tambo, l'un des leaders emblématiques de la lutte contre la politique d'apartheid, et président de l'African National Congress de 1977 à 1990. Johannesburg, 84^e aéroport mondial, en termes de trafic, est le seul aéroport africain à être classé dans les cent premiers. Le

¹ Le choix de rebaptiser l'aéroport de Johannesburg fut sujet à polémique. Pour les opposants, la décision, prise en 1995 par le gouvernement fraîchement élu, de rebaptiser les aéroports sud-africains par des noms géographiques, a été remise en cause.

second, inauguré en 1974, se situe dans le nord de Johannesburg, à une vingtaine de kilomètres du CBD. Il est aujourd'hui utilisé par trois compagnies sud-africaines *low cost* (Mango², Kulula.com³ et Flysair⁴), ainsi que par une quinzaine de petites compagnies privées opérant des vols charters (pour les safaris notamment), à l'instar de Charter Africa. Les trois compagnies *low cost* opèrent quotidiennement des vols vers les grandes villes sud-africaines. Au cœur d'un nœud autoroutier, l'aéroport de Johannesburg est également desservi par le Gautrain. Entré en activité en 2010, sur la section Oliver Tambo-Sandton, pour la coupe du monde de football, ce train express régional s'étire dorénavant sur 80 km, jusqu'à la capitale Pretoria.

Manifestement, à Johannesburg, l'aéroport constitue un équipement métropolitain par excellence (Frétny, 2015) autour duquel gravite une multitude d'activités directes ou indirectes. Pour conforter cette fonction, les édiles locaux veulent faire d'Oliver Tambo, une aéroville (ou aéroportopolis), ce que Frétny appelle « un bout de ville », qui serait, parce qu'elle est située en périphérie et parce qu'elle est bien reliée à son espace environnant, susceptible d'accueillir des projets d'aménagements (2015). La notion d'aéroville soulève la question de l'effet structurant des transports (Offner, 1993).

B. Johannesburg, un grand carrefour aéroportuaire

L'aéroport de Johannesburg appartient au petit noyau des très grands aéroports « multimillionnaires » du continent. Il est connecté à 87 villes, dont les trois-quarts à l'international (Fig. 3). Son trafic dense, en pleine croissance depuis la fin de la politique d'apartheid et de la réouverture sur l'international⁵, découle d'une double fonction aéroportuaire. D'une part, Johannesburg assume un rôle de grande plaque-tour-nante internationale, point d'articulation entre l'Afrique Australe, l'Afrique sub-saharienne, et le réseau intercontinental. Ce rôle de carrefour, conforté par une position de mi-parcours entre Asie et Amérique Latine, se traduit par la multiplication des liaisons internationales. D'autre part, au cœur du Gauteng, centre économique du pays, Johannesburg remplit, par le biais d'une impressionnante convergence de lignes domestiques, une fonction de désenclavement interne.

Johannesburg est une *gateway*, en d'autres termes elle s'impose comme un aéroport international dont l'emplacement géographique par rapport aux courants de trafic international la place dans une position de carrefour et de porte d'entrée pour un continent (*Questions internationales*, 2016). Principale *gateway* de l'Afrique, elle dessert presque une quarantaine de destinations sur le continent. Le rayonnement de l'aéroport sud-africain est surtout visible sur les pays qui forment sa proche périphérie (Gervais-Lambony, 2013). A mesure que l'on s'éloigne de l'Afrique australe, son

² Compagnie créée en 2006, filiale de la compagnie nationale South African Airways. Elle dessert 5 destinations en Afrique du Sud (Cape Town, Durban, Port Elizabeth, George et Bloemfontein) à partir d'Oliver Tambo ou de Lanseria et opère un vol international, deux fois par semaine vers Zanzibar.

³ Kulula.com est une filiale de British Airways Comair, née en 2001. Elle dessert quatre destinations intérieures (Pretoria, Durban, Cape Town et George) et cinq à l'international (Windhoek, Harare, Ndola, Lusaka et Maurice).

⁴ Créée en 2014, cette compagnie n'opère que des vols intérieurs, vers George, East London, Port Elizabeth, Durban et Cape Town. Il s'agit d'une filiale de Safair, une compagnie spécialisée dans l'aéronautique (formation du personnel, maintenance des avions, transport de fret et leasing).

⁵ De nombreuses sanctions furent prises contre l'Afrique du Sud durant les années d'apartheid. Les pays africains refusèrent à la compagnie nationale l'utilisation de leur espace aérien, l'obligeant à un détour de 3000 km par Sal (île de l'archipel du Cap Vert). Dans les années 80, on note la suspension de certains vols, comme vers New York (loi anti-apartheid américaine de 1986) ou l'Australie.

influence est moins prégnante. Ainsi, il est connecté à 39 pays en Afrique, dont 82% en Afrique australe.

L'Afrique du Sud, via l'aéroport de Johannesburg, est reliée à tous les continents en vol direct. L'Europe est mieux desservie eu égard aux liens historiques qui relient le pays de la Nation arc-en-ciel à son ancienne métropole. L'Afrique du Sud fait partie des 53 pays membres de la plus vieille association politique d'États souverains du monde, en l'occurrence le Commonwealth. Par ailleurs, La Grande-Bretagne, avec 277 000 Sud-Africains, est le premier foyer d'accueil de cette « diaspora », devant l'Australie (156 000) et les États-Unis (79 000). Il faut souligner qu'entre 1986 et 2006, nombreux sont les Sud-Africains blancs à avoir quitté le pays (plus de 300 000 selon le quotidien Business Tech). Ainsi, la ligne aérienne la plus fréquentée est celle courant de Johannesburg à Londres. On comptabilise 32 vols directs entre les deux villes par semaine. Il faut aussi ajouter que l'Europe est le premier émetteur de touristes en Afrique du Sud, avec une pléthore d'acteurs aériens. Parallèlement, les liaisons au-delà du continent africain traduisent aussi une volonté d'ancrage dans des pays potentiellement émetteurs de touristes. Ainsi, vers l'Asie et l'Amérique du Nord, les liens sont marqués par la prépondérance des flux touristiques.

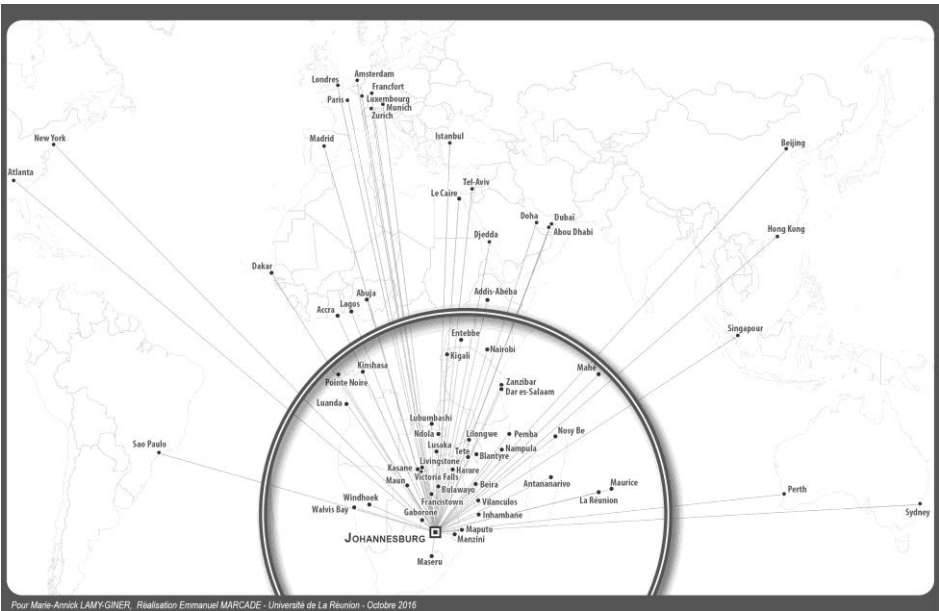


Figure 3 : Les connexions directes opérées depuis l'aéroport de Johannesburg, en 2016

Outre son rôle de *gateway*, Johannesburg exerce parallèlement une fonction de carrefour interne (Fig. 4). Il est connecté à presque une vingtaine d'aéroports nationaux, avec plus d'une centaine de liaisons par jour. Deux liaisons se démarquent par leur fréquence, similaires à des rotations de bus, celles de Cape Town (33 départs) et de Durban (25 départs), principales métropoles d'équilibre du pays.

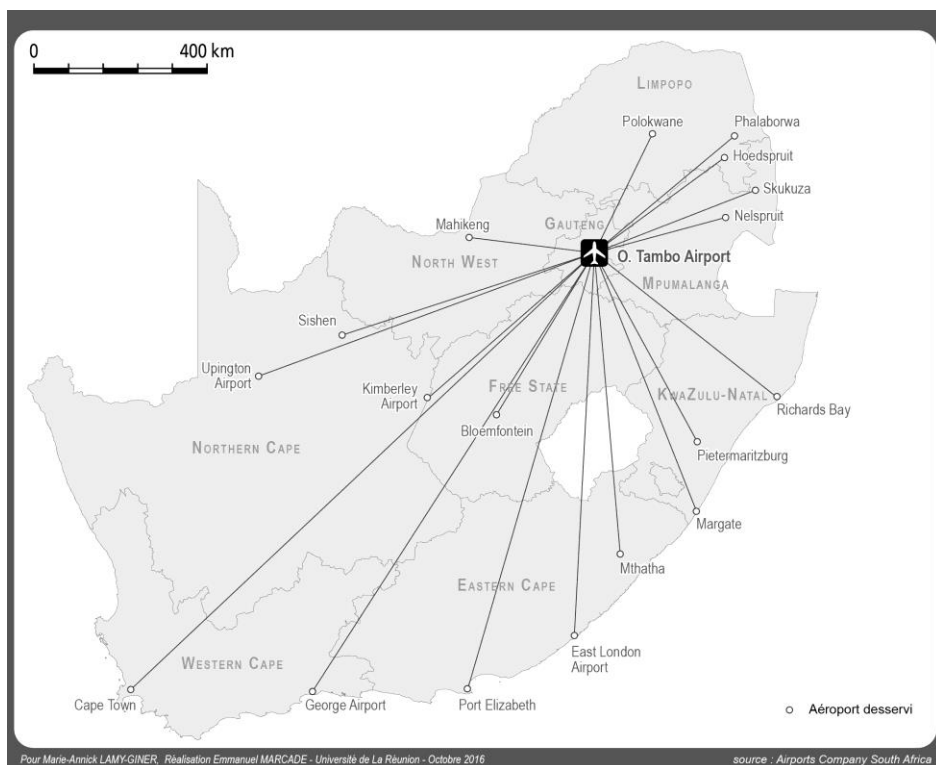


Figure 4 : Les liaisons quotidiennes directes intérieures, depuis l'aéroport de Johannesburg

C. La toile tissée par la South African Airways

Oliver Tambo est le *hub* de plusieurs compagnies aériennes sud-africaines (South African Airways et sa filiale Mango, Cemair⁶, Comair⁷ ou encore FlySafair⁸). Par *hub*, on entend une plate-forme aéroportuaire de correspondance qui permet à une compagnie de concentrer ses avions en un point unique, pivot de son système. La South African Airways⁹ s'impose comme la principale utilisatrice de l'aéroport.

La South African Airways (SAA) fait partie d'une des trois alliances qui dominent le monde aérien, en l'occurrence la Star Alliance, laquelle réunit 26 compagnies aériennes. Les alliances, qui apparaissent comme une adaptation aux exigences de la mondialisation (Biplan, 2004), sont le résultat de la libéralisation progressive du transport aérien. L'idée est de s'allier à d'autres compagnies, dans une optique de réduction des coûts et de résistance à la concurrence d'autres groupes (Strale, 2006), en gardant

⁶ Cemair, créée en 2005, dessert un réseau de petites villes : Sishen, Margate, Plettenberg Bay, George et les deux pôles urbains de Cape Town et Bloemfontein.

⁷ British Airways Comair ou Comair est une franchise de British Airways qui opère en Afrique du Sud, depuis 1996. Elle dessert 5 villes en Afrique du Sud, quelques villes voisines (Windhoek, Livingstone, Victoria Falls et Harare) et Maurice.

⁸ FlySafair a été créée en 2014 et opère tantôt depuis Oliver Tambo, tantôt depuis Lanseria. Elle est connectée aux principales villes aéroportuaires du pays : Port Elizabeth, East London, George, Durban et Cape Town.

⁹ Elle fait partie de la South African Airways Group. Ce dernier se compose par ailleurs de la compagnie aérienne *low cost* Mango, de la compagnie de restauration embarquée à bord des avions Airchefs, du groupe spécialisé dans la distribution de voyage South African Travel Centre, et de la société de maintenance des avions South African Airways Technical.

son autonomie tout en déterminant des accords bilatéraux thématiques. Dans cette configuration, chaque compagnie continue à exister en propre sans avoir à passer par des opérations de fusion. Ce qui n'empêche pas quelques prises de participation ou d'échanges capitalistiques entre compagnies.

Pour tout membre, l'alliance permet d'augmenter virtuellement le nombre de destinations proposées par le biais d'une mise en commun de leur réseau. Ainsi sur la ligne Johannesburg-Zurich qui est assurée par la Swiss International Air Lines, la South African Airways dispose d'un quota de sièges. Ne desservant pas en propre la Suisse, elle peut néanmoins par ce biais établir une liaison virtuelle avec ce pays (Tab. 1). De même sur les lignes opérées par la South African Airways viennent se greffer les autres compagnies de l'alliance (Lufthansa, Air New Zealand, Egyptair, Avancia Brazil, Air Canada ou United Airlines). La SAA signe aussi des accords bilatéraux avec certaines compagnies, comme Virgin Australia, Air Mauritius ou Etihad, en l'occurrence des compagnies qui ne font partie d'aucune alliance.

Tab. 1 : Les acteurs aériens et codes share sur les lignes Afrique du Sud-Europe

Compagnie aérienne opérant le vol	Partage de code	Ville desservie
Air France	Alitalia ; Delta Air Lines	Paris
Lufthansa	All Nippon Airways ; Austrian Airlines ; South African Airways ; Scandinavian Airlines System ; Brussel Airlines ; United Airlines	Francfort
South African Airlines	Air Canada ; Lufthansa ; Scandinavian Airlines System ; United Airlines	Francfort
British Airways	American Airlines ; Iberia	Londres
Swiss	South African Airlines	Londres
South African Airlines	Air Canada ; Scandinavian Airlines System ; TAP Portugal ; United Airlines	Londres
Virgin Atlantic	South African Airways ; Air Canada ; Scandinavian Airlines System ; TAP Portugal	Londres
South African Airways	Air Canada ; Lufthansa ; Scandinavian Airlines System	Munich
British Airways	American Airlines ; Finnair ; Iberia	Londres

Source : Airport of Johannesburg, 2016

La South African Airways est née en 1934 lorsque le gouvernement sud-africain racheta la compagnie Union Airways et qu'elle fut placée sous le contrôle de la société d'État, South African Railways and Harbour Administration (SAR&H). Transnet, qui succède à la SAR&H en 1990, cède 20% du capital de la SAA à Swissair en 1999, avant d'en redevenir l'unique propriétaire en 2002. La compagnie est aujourd'hui largement déficitaire, victime de corruption, de la dévaluation du rand, du vieillissement de la flotte, du turnover au niveau des organes de gestion et de la compétition régionale (Airwaysmagazine, 2016). Concernant ce dernier point, la concurrence est vive avec Turkish Airlines qui dessert 50 destinations en Afrique et Emirates, qui en dessert 20. Ces compagnies montantes mettent à mal la domination sud-africaine sur un réseau sur lequel elle rayonnait jadis sans partage. Deux marchés sont bien portants : le marché interne et le marché régional. En revanche, le marché international se révèle largement déficitaire (South African Airways, 2014).

La South African Airways transporte 40% des passagers domestiques et internationaux. Sur le marché intérieur, la compagnie contrôle 22% de la capacité des sièges,

40% avec sa filiale Mango¹⁰. Aujourd'hui, elle transporte un total de 7 millions de passagers, à bord d'une flotte de 54 aéronaves (11 Boeing, 43 Airbus dont 40% sont des A-340). Depuis 2012, eu égard à la chute du taux du rand, la compagnie est déficitaire. La faiblesse du rand explique que, depuis 2011, la facture carburant de la SAA ait grimpé de 77%. Pour limiter les pertes, les segments de routes les moins rentables ont été fermés (vers Bujumbura, Beijing ou Mumbai). En compensation, des accords de partage de code ont été passés avec Air China pour la desserte de la capitale chinoise et avec Etihad pour la ville indienne.

Deux autres compagnies sud-africaines se sont glissées sur le marché régional : AirLink et la South African Express. La première, compagnie privée mais qui opère sous la franchise de la South African Airways, transporte environ 1 million de passagers annuellement. Elle dessert 36 destinations dans 9 pays africains. La seconde, à l'instar de la South African Airways, appartient à l'État mais elles sont opérationnellement indépendantes l'une de l'autre. Créée en 1994, elle dessert quelques villes principales (Durban, Cape Town) mais surtout des villes secondaires (Mahikeng, Hoedspruit) au niveau national ou régional (Lubumbashi). Les trois transporteurs, la South African Airways, la South African Express et AirLink, font partie d'une alliance régionale. Dans cette optique, elles ont développé une politique de réservations et de partage de code. En fin de compte avec ses deux partenaires locaux, Airlinck et SA Express, la SAA contrôle 56% du marché interne.

II) L'AFRIQUE DU SUD : NOUVELLE DESTINATION TOURISTIQUE DU CONTINENT AFRICAIN

L'Afrique du Sud se situe dans le peloton de tête des pays africains ayant reçu le plus grand nombre de touristes en 2015. Le Maroc occupe le fauteuil de leader avec 10,2 millions de visiteurs internationaux. L'Égypte, qui depuis la « révolution du 25 janvier » 2011, ne parvient pas à regagner la confiance des touristes, occupe le second rang (9 millions de touristes alors qu'ils étaient 14,8 millions en 2010). Les trois destinations ont connu, quoi qu'il en soit, une baisse de leur fréquentation en 2015.

A. L'Afrique du Sud, une mise en tourisme récente

Le tourisme contribue à hauteur de 2,9% au PIB et emploie 655 000 personnes soit 4% de la population active. La part du tourisme international dans les recettes touristiques s'élève à 43% (soit 94 milliards de rands). Le tourisme domestique, qui draine il est vrai un plus grand nombre d'individus (12 millions), est devenu le plus gros pourvoyeur de recettes (124 milliards de rands).

Certes le tourisme international génère aujourd'hui d'importants revenus, mais il n'en a pas toujours été ainsi. En raison de sa politique d'apartheid, appliquée officiellement avec l'arrivée des nationalistes au pouvoir en 1948, l'Afrique du Sud fut écartée du grand tourisme international. Non seulement le pays fut mis au ban des Nations pour ses mesures ségrégationnistes mais il fut aussi le théâtre de nombreux affrontements, à mesure que l'activisme noir prenait de l'ampleur, antinomiques avec un tourisme de masse. L'abolition des lois d'apartheid et l'avènement d'un gouvernement démocratique signèrent le début du processus de touristification du pays. La première étape consista à gommer l'image négative renvoyée par l'Afrique du Sud, un pays qui avait prôné la mise en place des bantoustans. Effectivement, les Premiers ministres

¹⁰ Sa filiale *low cost*, Mango, transporte 2,2 millions de passagers par an. Depuis 2013, elles ont mis en place un système de partage de code.

Malan, Strijdom, puis Verwoed avaient poursuivi le rêve insensé d'une Afrique du Sud blanche avec des bantoustans noirs séparés.

Des campagnes de promotion touristiques, mettant tantôt en avant le cachet européen des villes, tantôt le côté nature sauvage, visant les clientèles africaines, européennes et nord-américaines, permirent de redorer son image. Il faut dire que l'Afrique du Sud est dotée d'un capital touristique considérable (Lamy-Giner, Guébourg, 2005). La diversité des milieux, forêts, savanes, collines ou marécages côtiers, explique la richesse de la faune de l'Afrique du Sud. Il existe ici plusieurs centaines de réserves d'État, dont 19 parcs nationaux, et plusieurs centaines de réserves privées. La visite de réserves animalières occupe donc la pôle position chez les touristes d'Outre-mer. Le Kruger¹¹, territoire de 20 000 km², fait figure de passage obligé. On y recense à titre d'exemple 1600 lions, 8800 rhinocéros blancs, 13 000 éléphants, 32 000 zèbres et 98 000 impalas. Le parc accueille 1,3 million de visiteurs par an (dont 20% de touristes internationaux). Pour toute personne qui visite le Kruger, le défi majeur va consister à voir tous les « *Big Five* », un parc en butte à des problèmes croissants de braconnage¹².

Les attractions naturelles, comme la Montagne de la Table, le Cap de Bonne Espérance, les amphithéâtres du Drakensberg, le canyon de Blyde River séduisent également de nombreux touristes (randonnées, points de vue...). Villages et sites culturels empreints de traditions zouloues, xhosas, vendas ou tsongas-shangaans, contribuent également à l'attrait touristique du pays. Les plongées dans l'histoire tumultueuse du pays peuvent se faire dans les musées de Johannesburg (Apartheid Museum), à Cape Town (prison de Robben Island), à Mthatha (Nelson Mandela Museum) ou sur les collines de Isandlwana ou de Rorke's Drift (champs de bataille des guerres anglo-zouloues). Parallèlement, dans les villes sud-africaines, les attractions touristiques connaissent une logique de patrimonialisation (Folio, 2014). Par ailleurs, à l'image des favelas, des *townships tours* sont également organisés dans ces quartiers périphériques des grandes villes sud-africaines, à Soweto, Khayelitsha ou Gugulethu. Ces « tours » sont, comme le souligne P. Duhamel, une mise au monde des anti-mondes (2013).

L'Afrique du Sud voit aussi fleurir des enclaves touristiques, notamment sur les littoraux des anciens bantoustans. Ainsi le long de la Wild Coast, il faut s'acquitter d'un droit d'entrée pour pouvoir accéder aux plages des aires protégées littorales, plages qui sont *de facto* réservées dorénavant aux populations aisées (Guyot, Dellier 2008). Le modèle n'est pas nouveau dans le pays. Le gouvernement d'apartheid avait déjà créé des enclaves pour les populations blanches (Acheampong, 2015). Ainsi, durant les années d'apartheid, Sun City, qui fut créé par Sol Kerzner, un milliardaire sud-africain, dans le bantoustan du Bophuthatswana, était une enclave touristique pour les élites blanches. Elle accueillait des casinos, interdits sur le territoire sud-africain pendant l'apartheid. Adossée à la réserve animalière du Pilanesberg, elle est devenue un immense complexe de loisirs, où se côtoient durant le week-end et les vacances scolaires, les classes moyennes et aisées du Gauteng et les touristes internationaux.

¹¹ Il fut créé en 1898 par le président Paul Kruger, et fut baptisé alors Sabie Game Reserve. Il fut proclamé Park National Kruger en 1926. Il figure parmi les plus anciens parcs d'Afrique du Sud. En 2002, le Kruger, le Gonarezhou National Park au Zimbabwe, et le Limpopo National Park au Mozambique ont été regroupés pour former l'immense Great Limpopo Transfrontier Park (35 000 km²). Ainsi, depuis une quinzaine d'années, une des tendances consiste à étendre les parcs par la mise en place d'accords internationaux.

¹² Entre janvier et avril 2016 : 232 rhinocéros et 22 éléphants ont été abattus pour leur défense dans le Kruger.

B. La provenance des touristes internationaux

Le pays a accueilli 8,9 millions de touristes en 2015. Le nombre de touristes marque le pas, voire recule, après plus d'une décennie de croissance ininterrompue. L'Afrique du Sud est le seul pays africain à avoir accueilli la coupe du monde de football. L'événement sportif a permis au pays de recevoir 300 000 touristes supplémentaires en 2010. Même s'il est vrai que les effets touristiques à court terme d'une coupe du monde sont modestes (Charrier, Jourdan, 2009), un pays organisateur jouit *de facto* d'une attractivité touristique. Le pays a montré sa capacité organisationnelle et d'accueil et offert au monde l'image d'une Nation, à défaut d'être unie (relents de xénophobie), enthousiaste.

Pour expliquer le recul de la fréquentation touristique, les responsables du département du tourisme n'hésitent pas à pointer du doigt la mise en place de mesures contraignantes pour les familles. Effectivement, depuis juin 2015, les familles voyageant avec des enfants doivent présenter des extraits d'acte de naissance multilingues à leur entrée sur le territoire sud-africain. Sans le document, les enfants ne sont de toutes les façons pas autorisés à embarquer dans le pays d'origine. La mesure vise à freiner le trafic d'enfants aux frontières de l'Afrique du Sud. Sans doute, les violences xénophobes ont également eu des impacts négatifs sur la fréquentation touristique. Elles ont été particulièrement violentes au cours de l'année 2015, notamment à Durban. Ces violences xénophobes¹³ font suite à plusieurs vagues, véritablement amorcées en 2008 à Johannesburg, dans le township d'Alexandra¹⁴.

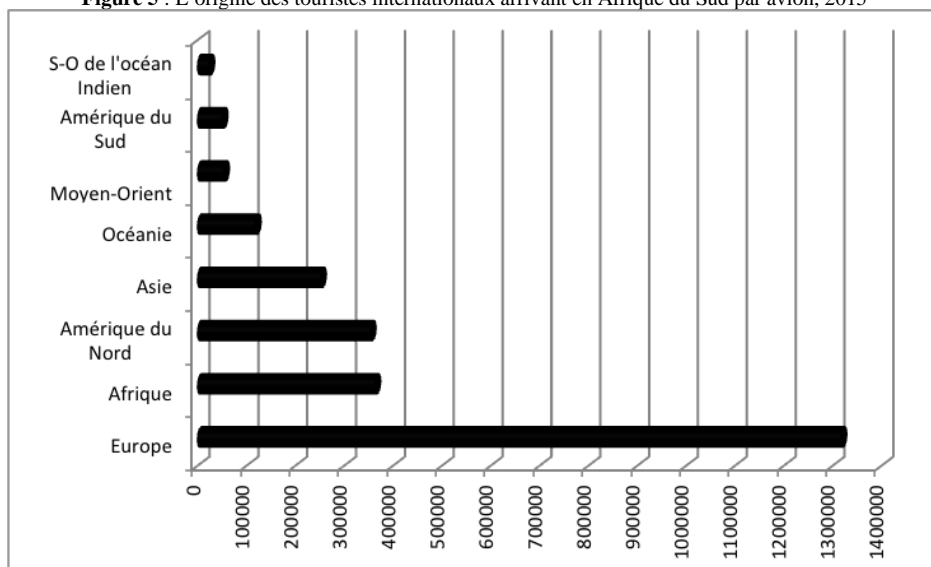
Les trois quarts des touristes proviennent du continent africain même, en particulier des pays formant la première couronne de l'Afrique du Sud. D'une part, cet afflux s'explique par la proximité. D'ailleurs, nombre d'entre eux (70%, soit 6,3 millions de touristes) se rendent en Afrique du Sud en voiture, empruntant l'un des 53 postes qui jalonnent les frontières du pays. D'autre part, il traduit une réalité : les touristes aiment se déplacer à l'intérieur d'aires culturelles familières. C'est ce que Rogerson appelle le tourisme régional (2014). Les liens avec l'Afrique du Sud sont en effet historiques. Le pays fait appel depuis plus d'un siècle, bien que cette demande soit freinée par des vagues xénophobes récentes, à la main-d'œuvre des pays voisins. Le Mozambique, le Lesotho, le Swaziland et la Namibie forment, depuis la fin du XIX^e siècle, les principaux foyers de main-d'œuvre pour les mines, champs et industries sud-africains. Il faut tout de même souligner que 5% des touristes africains se rendent en Afrique du Sud par avion.

Le nombre de touristes outre-mer se monte à 2,1 millions. On entend par outre-mer, les touristes qui ne sont pas des résidents du continent africain. Le principal contingent de touristes provient pour 62% d'Europe (Fig. 5). Parmi cette clientèle européenne, le Royaume-Uni et l'Allemagne se placent en tête, loin devant la France et les Pays-Bas. On dénombre plus d'une trentaine de vols directs par jour entre Johannesburg et les plates-formes aéroportuaires de Londres, Munich, Paris et Amsterdam.

¹³ L'Afrique du Sud compte environ 2 millions d'immigrants avec ou sans papiers (Statistics South Africa).

¹⁴ Les agressions xénophobes sont à déplorer depuis la fin des années 90. Elles atteignent un acmé en 2008. On dénombre alors 62 victimes, particulièrement des immigrés d'origine somalienne et éthiopienne.

Figure 5 : L'origine des touristes internationaux arrivant en Afrique du Sud par avion, 2015



Source : Annual Tourism Report, 2015

L'Amérique du Nord se présente comme le troisième foyer d'émission derrière l'Europe. Les flux les plus massifs arrivent des États-Unis, le second pays émetteur de touristes du monde en termes de recettes. L'Asie, quatrième bassin émetteur, a connu, avec un taux de croissance de 67%, la plus forte progression sur les dix dernières années. En comparaison, les arrivées en provenance des États-Unis ont progressé de 58% sur la dernière décennie, là où on assiste à un recul du marché européen. Pour répondre à cet accroissement des flux nord-américains et asiatiques, des vols quotidiens sont opérés. New York et Atlanta sont desservis une à deux fois par jour. La première liaison est assurée par la South African Airways, avec un code share attribué à Air Canada et United Airlines, la seconde liaison est effectuée par Delta Air Lines.

Les vols vers l'Asie font appel à pléthore, avec le système de partage de code, d'acteurs aériens. Les villes comme Hong-Kong et Singapour sont reliées quotidiennement à l'Afrique du Sud. D'autres le sont par des liaisons hebdomadaires, comme Beijing. Cette liaison est assurée par Air China. Elle a inauguré ainsi, en octobre 2015, sa première route vers le continent africain. L'Océanie, avec 118 000 arrivées, représente un cinquième bassin, largement dominé par L'Australie (84% du contingent océanien). Les vols quotidiens sont assurés tantôt par la South African Airways vers Perth, tantôt par Qantas, vers Sydney.

C. Les pratiques touristiques dominantes

Qu'ils soient Africains, Européens ou Américains, l'objet principal du voyage atteste d'une domination de la récréation, portée par le triptyque repos-jeu-découverte (Stock, 2003).

L'ensemble des touristes internationaux partage, quel que soit leur origine géographique, un point commun : le shopping ou magasinage. 82% des touristes ont pratiqué cette activité en 2014. Acheter des produits locaux, en particulier des souvenirs, a toujours été une des activités emblématiques du touriste. En revanche, faire du magasinage est une pratique récente. Elle relève d'une intentionnalité. Certes, l'objectif

premier c'est bien de visiter une grande ville ou une capitale, mais le touriste se réserve des créneaux pour faire du shopping, comme il a inscrit la visite de tel ou tel musée dans son planning. La faiblesse du rand contre le dollar et l'euro explique que le shopping soit devenu une activité quasi incontournable pour les touristes. D'autant que le Cap¹⁵ est considéré comme la capitale de la mode en Afrique australe et que de nombreuses enseignes et marques sud-africaines y sont implantées (l'une des plus connues étant la marque 466/64¹⁶).

Outre pour faire du shopping, les touristes régionaux se rendent en Afrique du Sud pour se divertir. Preuve s'il en est que s'amuser est devenu une pratique touristique à part entière (Duhamel, 2013). Ainsi, 72% de la clientèle africaine se rend dans des pubs ou boîtes de nuit. La visite d'une réserve animalière n'occupe que moins de 10% d'entre eux. Pour ces touristes africains, en tout cas ceux qui viennent des pays limitrophes, le tourisme a une dimension « affinitaire ». 48% viennent pour rendre visite à de la famille ou à des amis. C'est particulièrement vrai pour les visiteurs en provenance du Lesotho, du Swaziland et du Mozambique, en l'occurrence les trois principaux réservoirs de main-d'œuvre de l'Afrique du Sud. Ces touristes visitent¹⁷ majoritairement le Gauteng, principal lieu d'implantation des migrants régionaux. Johannesburg, avec ses théâtres, ses pubs, ses marchés, ses « malls » à l'américaine, connaît une affluence notable.

Les autres, les visiteurs qui arrivent hors d'Afrique, sont davantage friands de safaris : 40% des touristes européens et américains visitent une réserve. On peut également noter que 50 à 60% de ces touristes visitent des sites touristiques réputés (Montagne de la Table, Cap de Bonne Espérance, les grottes de calcaire de Cango Caves), et qu'ils sont entre 40 et 50% à se rendre dans des lieux emblématiques de la culture ou de l'histoire sud-africaine. L'Afrique du Sud dispose d'un bon réseau routier, qui quadrille tout le territoire, mais il n'empêche que dans ce pays relativement vaste, les distances à couvrir sont particulièrement longues. Du coup, les touristes intercontinentaux visitent un maximum de deux à trois provinces. Ils privilégient la province du Cap de l'Ouest pour leur périple. Ainsi, les Européens et les Américains passent les trois-quarts de leur séjour dans cette région. Parmi les douze principaux sites nationaux visités par les touristes, huit se localisent dans la province du Western Cape (Tab. 2).

Tab. 2 : Les principales attractions touristiques en Afrique du Sud : fréquentation et localisation

	Nombre de visiteurs internationaux	Province
CBD de Cape Town	883 000	Cap de l'Ouest
Victoria & Alfred Waterfront	840 000	Cap de l'Ouest
Téléphérique de Table Mountain	722 000	Cap de l'Ouest
Cap de Bonne Espérance	664 000	Cap de l'Ouest
Route des vins	559 000	Cap de l'Ouest
Prison de Robben Island	317 000	Cap de l'Ouest
Route des jardins	284 000	Cap de l'Ouest
Parc National Kruger	256 000	Mpumalanga
Musée de l'apartheid	208 000	Gauteng

¹⁵ Le Cap a été désigné en 2014 capitale mondiale du design. Elle est la première ville d'Afrique à avoir obtenu ce titre.

¹⁶ Numéro de prisonnier de Nelson Mandela, à Robben Island. La marque fut lancée en 2011.

¹⁷ Sur les 40 millions de nuits que les touristes africains ont passé en Afrique du Sud, en 2015, on en comptabilise 46,2% pour le seul Gauteng.

Plages de Durban	208 000	KwaZulu-Natal
Visite (tour) de Soweto	173 000	Gauteng
Whale watching (à Hermanus)	167 000	Cap de l'Ouest

Source : Annual Tourism Report, 2015

Si pour se rendre au Cap, au départ de Johannesburg, l'avion est le mode de déplacement privilégié, la distance entre Johannesburg et le Kruger est souvent couverte en voiture (environ 5 heures de routes, en empruntant la N4, qui se prolonge jusqu'au Mozambique via le corridor de Maputo). Les longues distances peuvent également être couvertes par le train, le Shosholoz Meyl, qui relie les principales villes du pays. Il faut compter deux jours pour rallier le Cap, au départ de Johannesburg. Il est à noter que certaines liaisons aériennes domestiques sont intimement liées aux déplacements touristiques. Chaque jour, trois vols (un au départ de Cape Town, les autres de Johannesburg) se font vers Skukuza, principal campement du Kruger et siège administratif du parc, localisé au bord de la Sabie. Airlink, qui assure ces vols, opère aussi vers Upington, principale porte d'entrée vers le Kgalagadi Transfrontier Park, qui s'étale sur 35284 km² à cheval sur l'Afrique du Sud et le Botswana, en longeant une partie de la frontière namibienne. L'aéroport de Nelspruit, baptisé Kruger International Airport, a aussi une forte fonction touristique eu égard à sa position géographique, à une quarantaine de kilomètres de la porte de Malelane (principale entrée méridionale du Kruger). Quatre vols par jour, au départ de Johannesburg, y convergent. Ces vols sont programmés après l'arrivée des gros-porteurs en provenance d'Europe ou des États-Unis.

Il existe de nombreuses interrelations, voire interactions, entre tourisme et transport (Gay, 2006). Or la mise en tourisme de l'Afrique du Sud, troisième destination du continent africain, doit une partie de son développement au transport aérien, en particulier pour les visiteurs intercontinentaux.

Certes, pour se rendre dans tous les lieux plus ou moins éloignés du monde, il faut des moyens de locomotion aérienne, mais ils ne suffisent pas à une mise en tourisme. L'Afrique du Sud d'apartheid jouissait d'excellentes connections aériennes mais était boycottée par le tourisme international. Il faut aussi des conditions propices. Depuis la fin de l'apartheid, le pays connaît un essor fulgurant de son activité touristique. L'avion a certes permis une amplification du phénomène, mais n'oublions pas qu'un peu plus des deux-tiers des touristes arrivent par la route des pays limitrophes. L'aéroport joue donc surtout un rôle de porte d'entrée pour les touristes intercontinentaux ou arrivant du reste du continent africain. Devenu un *hub*, il voit converger de nombreuses routes aériennes. En même temps, en dépit d'une position géographique relativement excentrée sur le continent, il joue un rôle de *gateway* pour l'ensemble de l'Afrique subsaharienne. La plate-forme fait montre d'une forte connectivité à toutes les échelles, en particulier à l'échelon régional.

L'ouverture du ciel aérien, les partages de code, les alliances et d'excellentes infrastructures aéroportuaires permettent à l'Afrique du Sud d'être aujourd'hui reliée à tous les continents. Ce quadrillage est par ailleurs renforcé par sa compagnie aérienne qui a su tisser une vaste toile dont les mailles sont particulièrement resserrées sur l'Afrique australe. Certes, des liaisons ont été supprimées suite à la crise économique mondiale, mais d'autres acteurs se sont positionnés sur les créneaux laissés vacants (China Airways, Etihad, Turkish Airlines). Preuve s'il en est que le monde du transport aérien doit sans cesse s'adapter à la conjoncture (Biplan, 2004). Sans perdre de vue qu'il faille aussi repenser l'impact des déplacements touristiques dans une perspective de transport durable (Bigras, Dostaler, 2013).

BIBLIOGRAPHIE

- ACHEAMPONG K., « South Africa's Eastern Cape Province tourism space economy: a system of palimpsest », *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, Vol. 4, 2015, 18 p.
- AIRWAYS MAGAZINE, *South African Airways*, Vol. 23, n°4, 2016, 42-49.
- BIPLAN P., « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote*, n°114, 2004, 56-70.
- BIGRAS Y., DOSTALER I., « Tourisme et transport : vers une vision intégrée », *Téoros* [En ligne], 32-2 | 2013, en ligne depuis 15 décembre 2015, connexion le 21 octobre 2016. URL : <http://teoros.revues.org/2522>
- CHARRIER D., JOURDAN J., « L'impact touristique local des grands événements sportifs : une approche qualitative de la Coupe du monde de rugby en Île-de-France », *Téoros* [En ligne], 28-2 | 2009, en ligne depuis 01 avril 2012, connexion le 21 octobre 2016. URL : <http://teoros.revues.org/452>
- DUHAMEL P., *Le tourisme lectures géographiques*. Paris : La Documentation Française, 2013, 63 p.
- DUHAMEL P., « De la relation entre transport et lieux touristiques », Actes du colloque Transport et tourisme, Université de Savoie, Collection EDYTEM, *Cahiers de Géographie*, n°4, 2006, 23-31.
- FOLIO F. « Patrimonialisation et (re)valorisation touristiques dans la métropole d'eThekweni (KwaZulu-Natal, Afrique du Sud) : à la croisée des enjeux politiques et économiques », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 666, mis en ligne le 07 février 2014, consulté le 20 octobre 2016. URL : <http://cybergeo.revues.org/26174> ; DOI : 10.4000/cybergeo.26174
- FRETIGNY J.-B., « L'urbanité à l'épreuve des aéroports », *Urbanités*, entretien réalisé par F. Célérier dans le cadre du Festival International de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges, 2015, 14 p.
- GAY J.-C., « Transport et mise en tourisme du monde », Actes du colloque Transport et tourisme, Université de Savoie, Collection EDYTEM, *Cahiers de Géographie*, n°4, 2006, 23-31.
- GERVAIS-LAMBONY P., *L'Afrique du Sud et les Etats voisins*. Paris : Armand Colin, 2013, 269 p.
- GUYOT S., DELLIER J., « La conquête du littoral "indien" d'Afrique du Sud, temporalités, acteurs et modes de valorisation », *EchoGéo* [En ligne], 7 | 2008, mis en ligne le 28 octobre 2008, consulté le 20 octobre 2016. URL: <http://echogeo.revues.org/7803>; DOI: 10.4000/echogeo.7803
- LAMY-GINER M.-A., GUÉBOURG J.-L., « Le tourisme international en Afrique du Sud » *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 331, mis en ligne le 12 décembre 2005, consulté le 21 octobre 2016. URL : <http://cybergeo.revues.org/2954> ; DOI : 10.4000/cybergeo.2954
- OFFNER J.-M., « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, Vol. 22, 1993, p. 233-242.
- QUESTIONS INTERNATIONALES, « Le transport aérien, une mondialisation réussie », *Questions Internationales*. Paris : La Documentation Française, n°78, 2016, 127 p.
- ROGERSON C. M., « Tourism and Development in Southern Africa », *GeoJournal*, Vol. 60, n°3, 2004, 229-237.
- SOUTH AFRICAN AIRWAYS, *South African Airways Integrated Report*, 2014, 152 p.
- STOCK M. (coord.), *Le tourisme, acteurs, lieux et enjeux*. Paris : Belin, 2003, 303 p.
- STRALE M., « Géographie mondiale des alliances de compagnies aériennes », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2006, mis en ligne le 31 octobre 2013, consulté le 20 octobre 2016. URL : <http://belgeo.revues.org/11761> ; DOI : 10.4000/belgeo.11761

L'aéroport Oliver Tambo à Johannesburg



Vue sur le terminal dédié aux vols internationaux, avec au premier plan, un avion d'Air Namibia et un autre de Qatar Airways, dont le logo est un oryx (clichié auteur)



Vue sur le terminal domestique, avec au premier plan la compagnie low cost Mango qui regagne son hangar ; au second plan un avion de British Airways South Africa qui rejoint la piste de décollage.