



Étude de l'infrastructure africaine Transport aérien

Constataions préliminaires :

Infrastructure de la prestation de services

Heinrich C. Bofinger

Consultant en matière de transports aériens

Banque mondiale

**Banque africaine de développement
Tunis, le 3 décembre 2007**

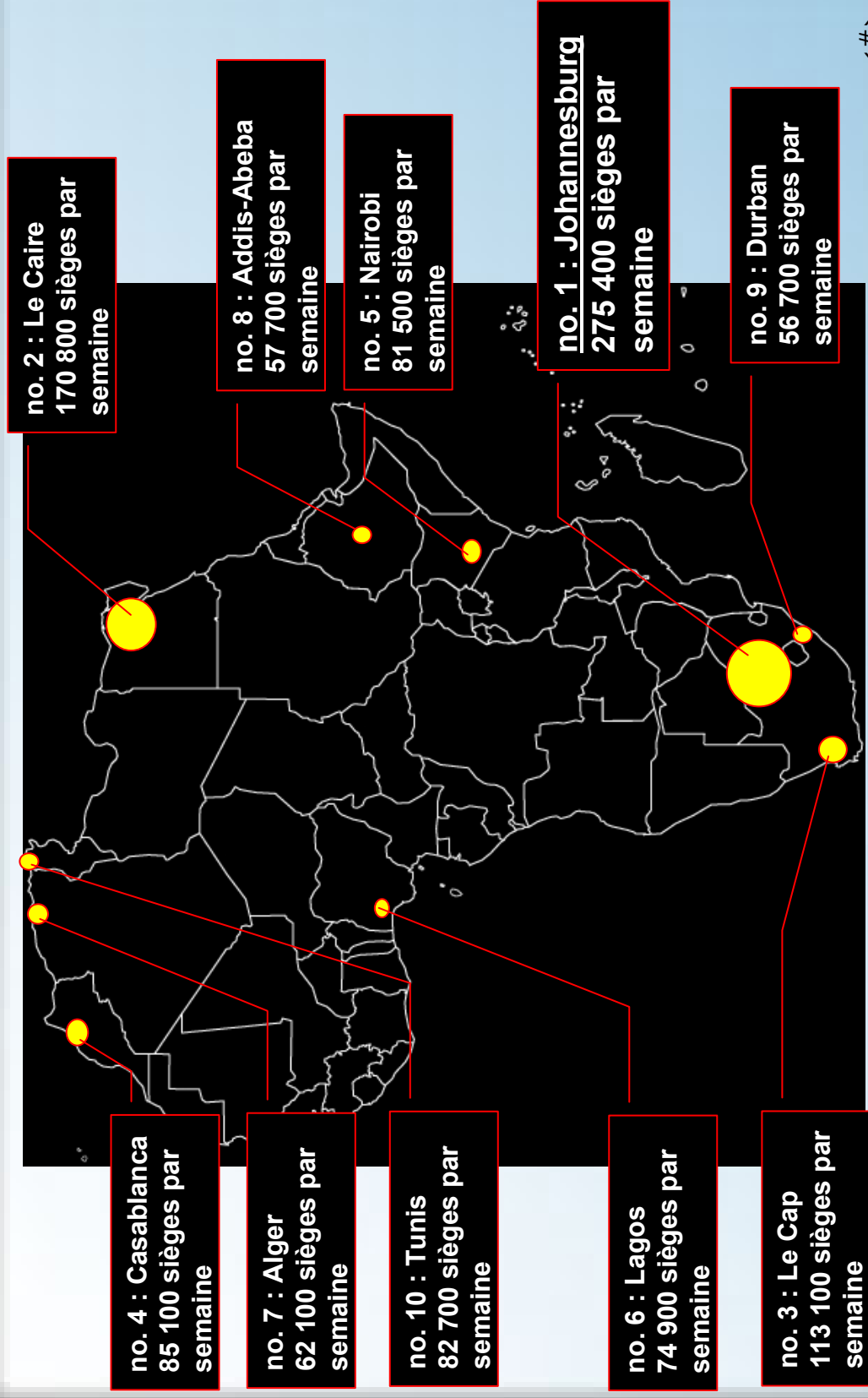
Sommaire de la présentation

1. **Le réseau de transport aérien en Afrique**
2. **Constatations préliminaires concernant l'infrastructure**
3. **Approche thématique du transport aérien à la Banque mondiale**

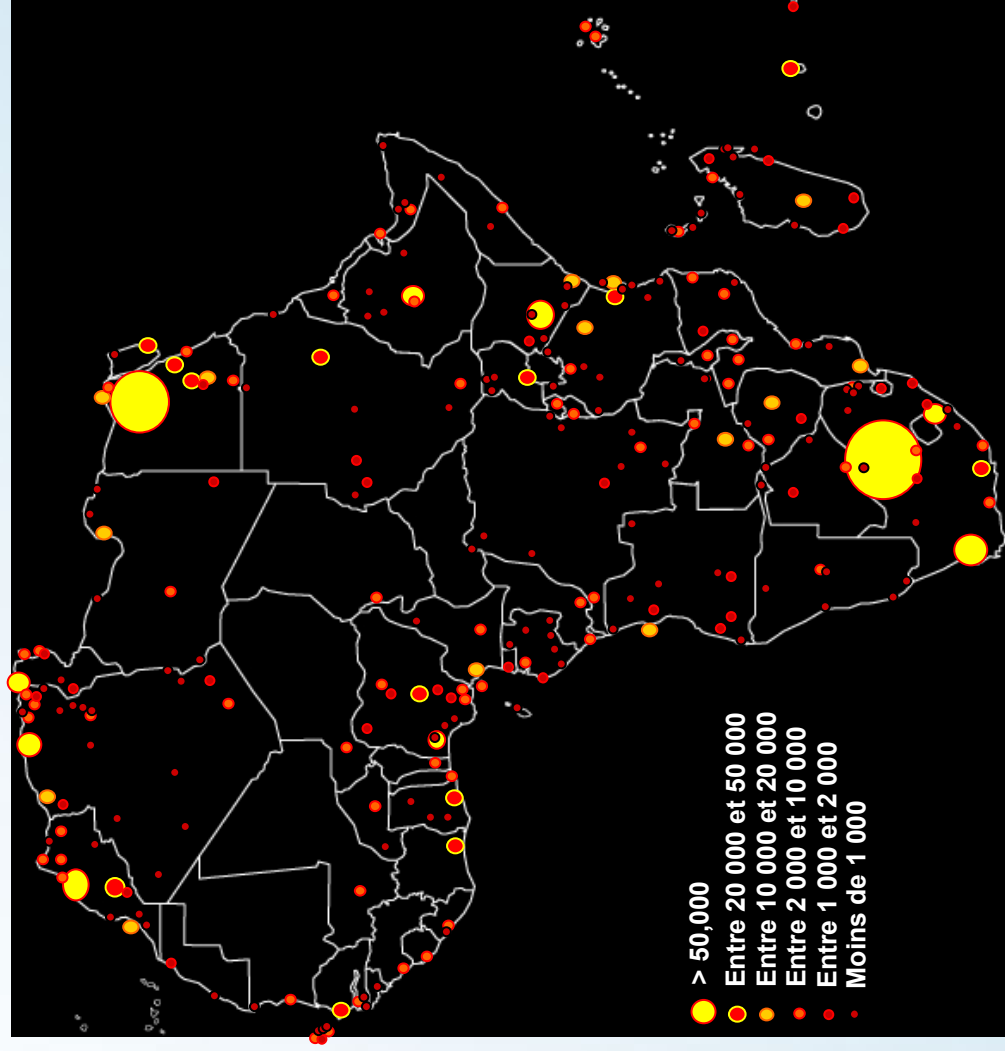


Prestation de service aérien en Afrique

Capacité maximale offerte



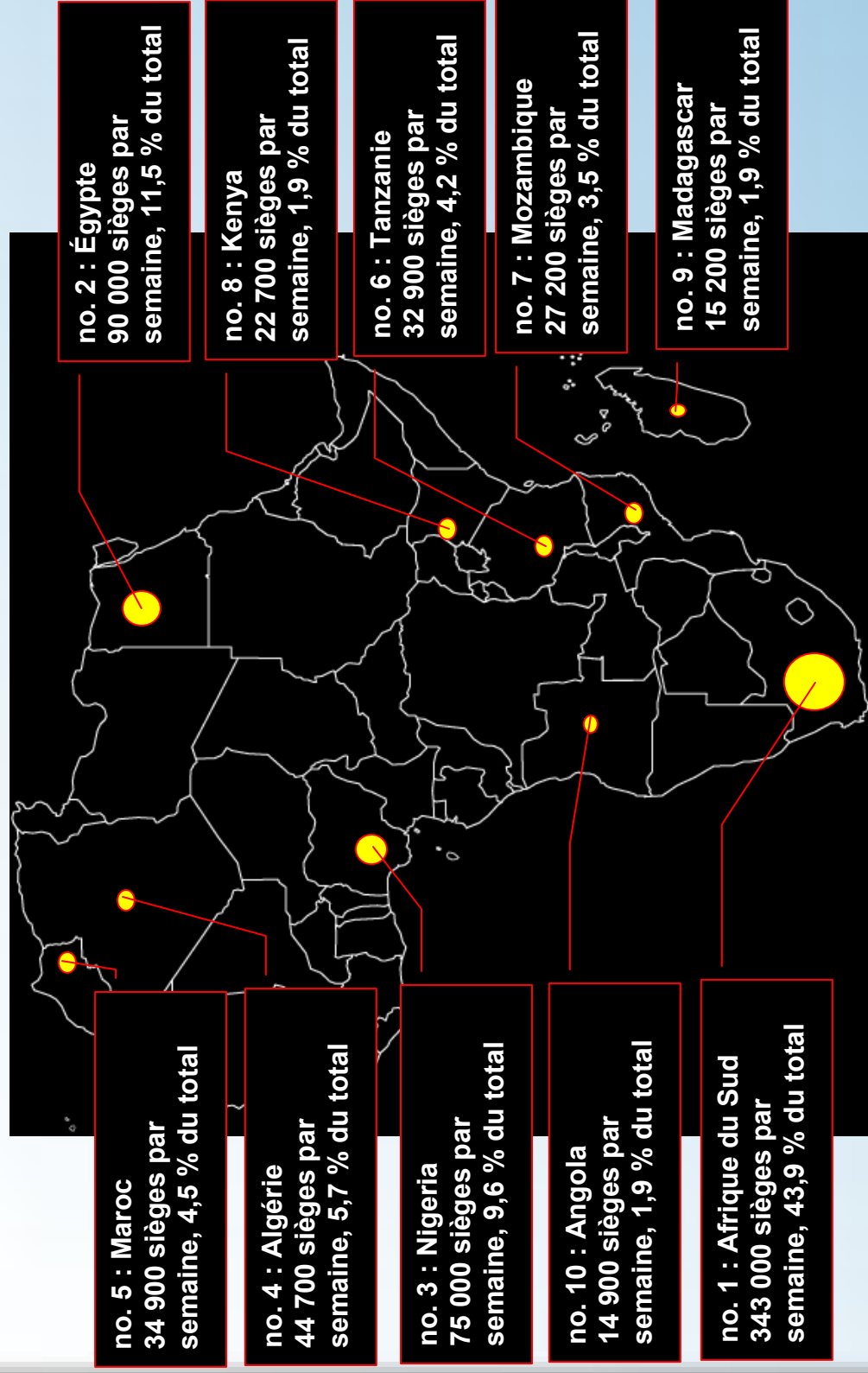
Prestation de service aérien en Afrique Réseau complet





Prestation de service aérien en Afrique

Capacité intérieure maximale offerte





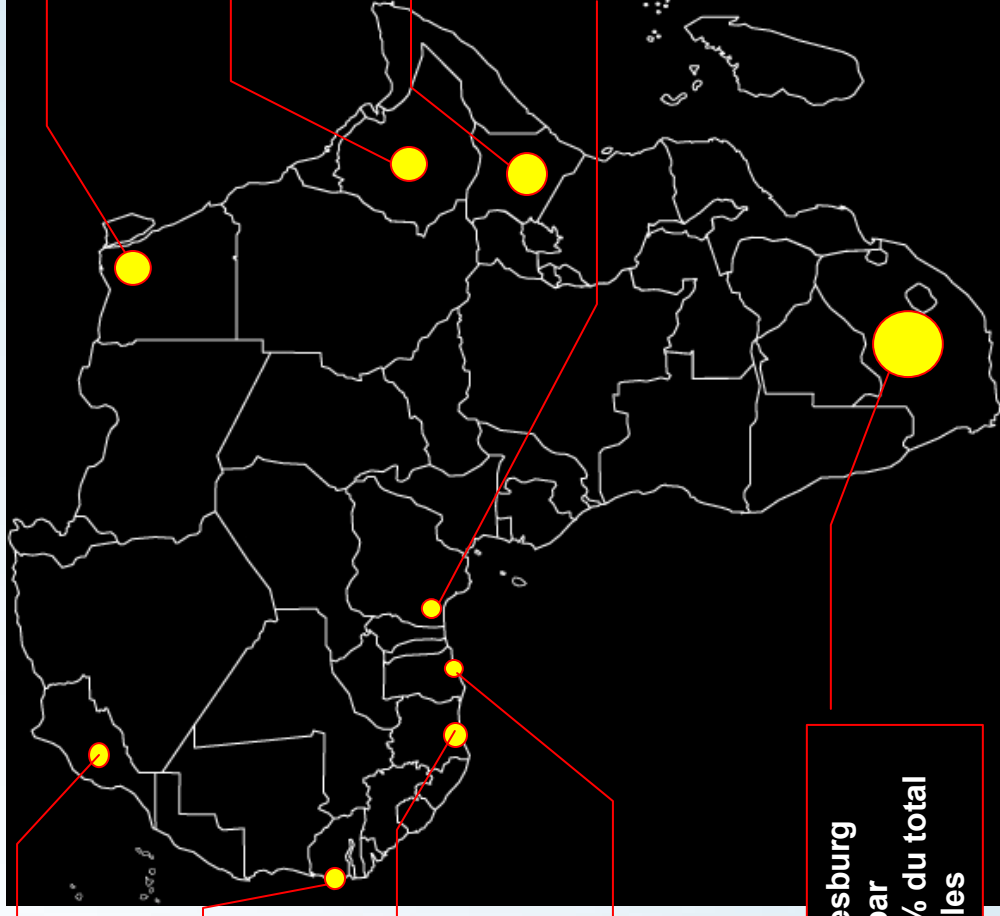
Prestation de service aérien en Afrique Plaques tournantes africaines pour les passagers

no. 5 : Casablanca
18 400 sièges par sem.
3,3 % du total
21 paires de villes

no. 6 : Dakar
17 000 sièges par sem.
3,1 % du total
20 paires de villes

no. 7 : Abidjan
16 900 sièges par sem.
3,1 % du total
20 paires de villes

no. 9 : Accra
15 800 sièges par sem.
2,9 % du total
17 paires de villes



no. 3 : Le Caire
34 500 sièges par sem.
6,22%
26 paires de villes

no. 4 : Addis-Abeba
32 200 sièges par sem.
5,8 % du total
30 paires de villes

no. 2 : Nairobo
46 000 sièges par
semaine, 8,3 % du total
40 paires de villes

no. 8 : Lagos
16 600 sièges par sem.
3,0 % du total
18 paires de villes

no. 1 : Johannesburg
65 300 sièges par
semaine, 11,8 % du total
42 paires de villes





Prestation de service aérien en Afrique Points d'entrée intercontinentaux

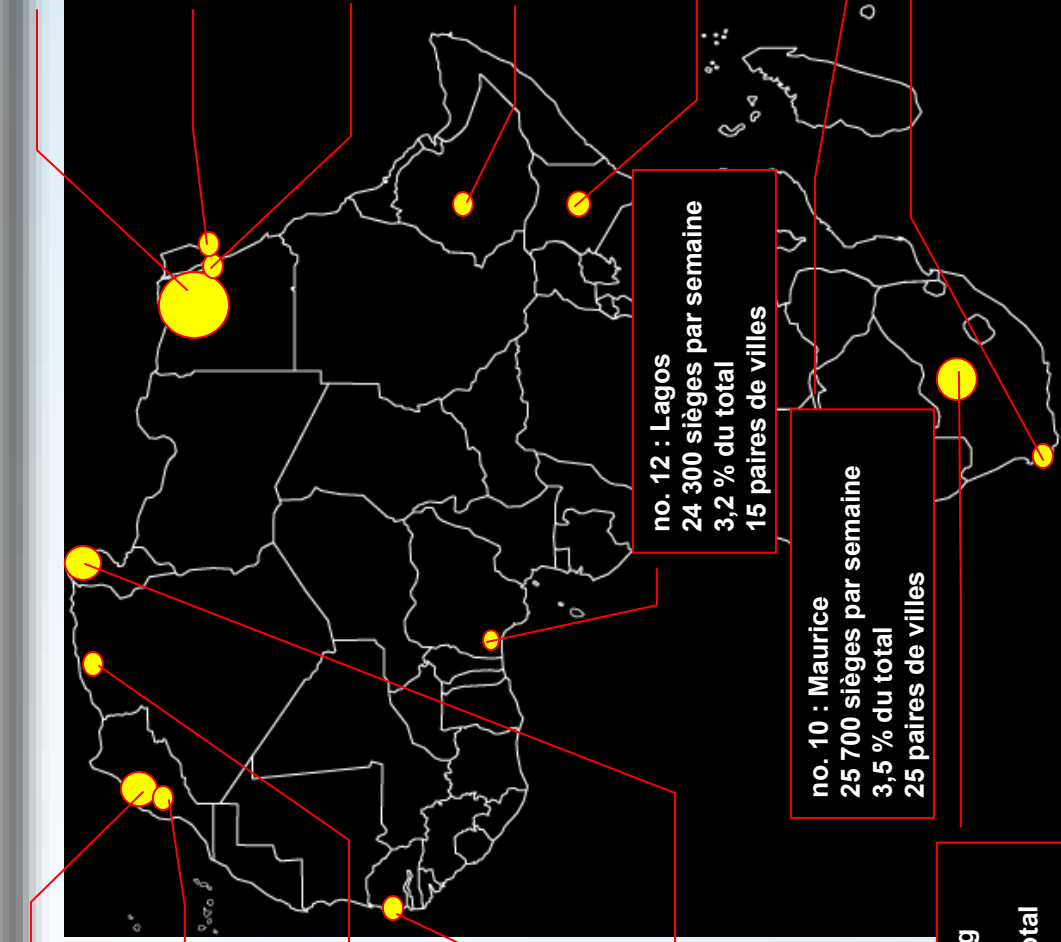
no. 3 : Casablanca
50 800 sièges par semaine
6,7 % du total
42 paires de villes

no. 6 : Marrakech
34 800 sièges par semaine
4,6 % du total
32 paires de villes

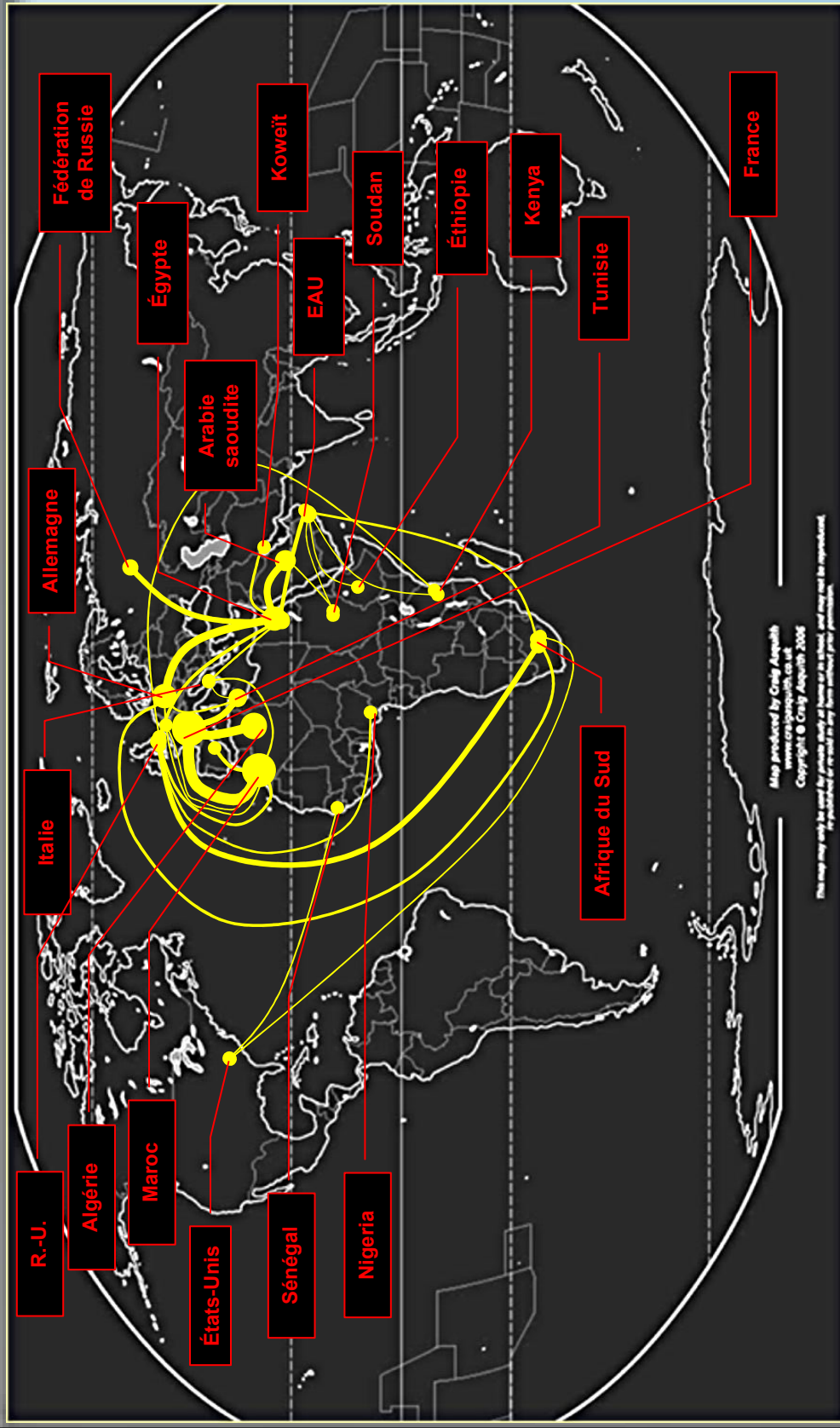
no. 5 : Alger
35 200 sièges par semaine
4,7 % du total
27 paires de villes

no. 14 : Dakar
16 900 sièges par semaine
2,2 % du total
14 paires de villes

no. 4 : Tunis
40 900 sièges par semaine
5,4 % du total
35 paires de villes



Prestation de service aérien en Afrique Paires de pays intercontinentales – Les 30 principales

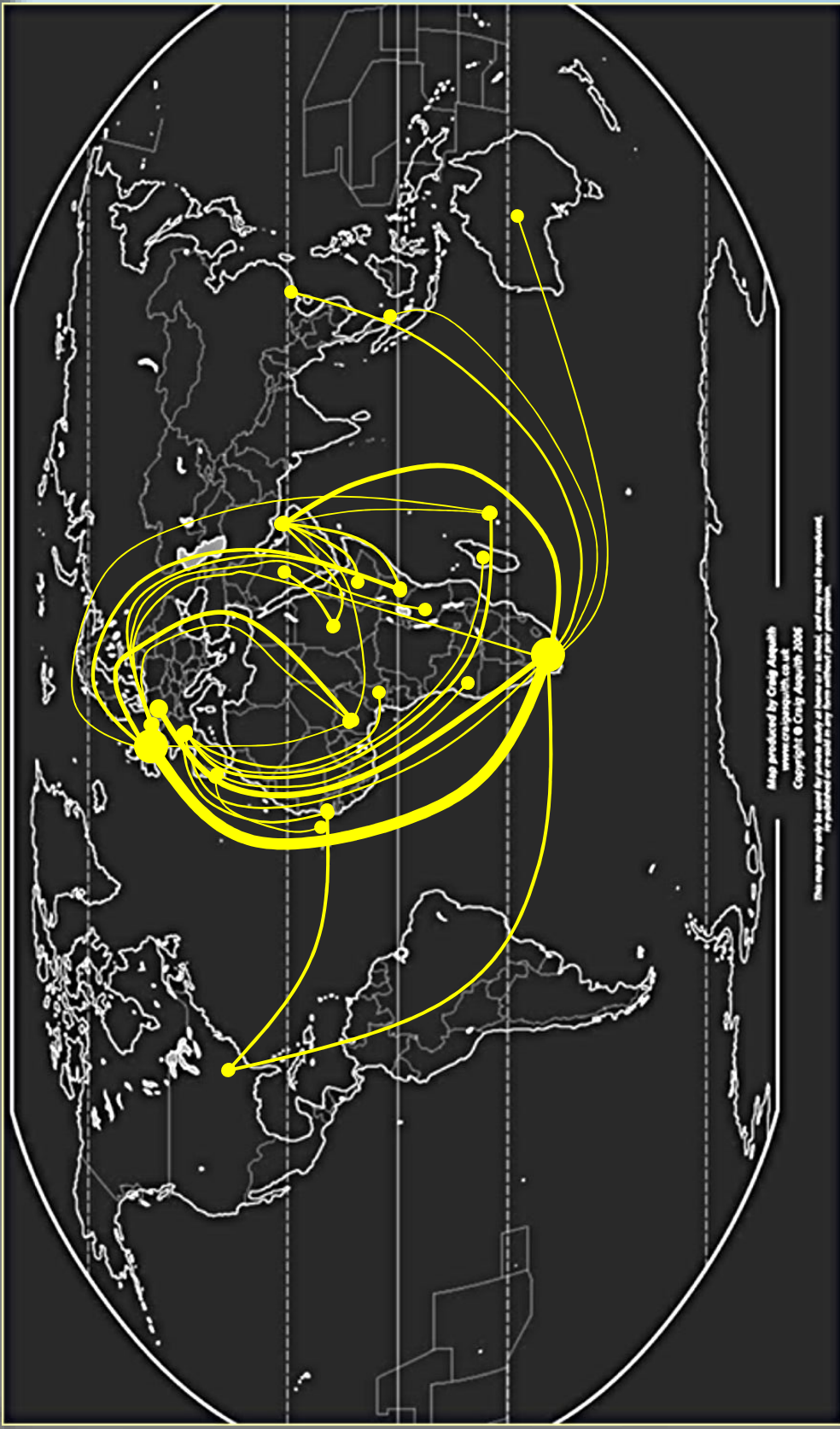


Remarque : L'épaisseur du trait est proportionnelle au volume relatif. Capacité intercontinentale totale :
740 000 pour septembre 2007



Prestation de service aérien en Afrique subsaharienne

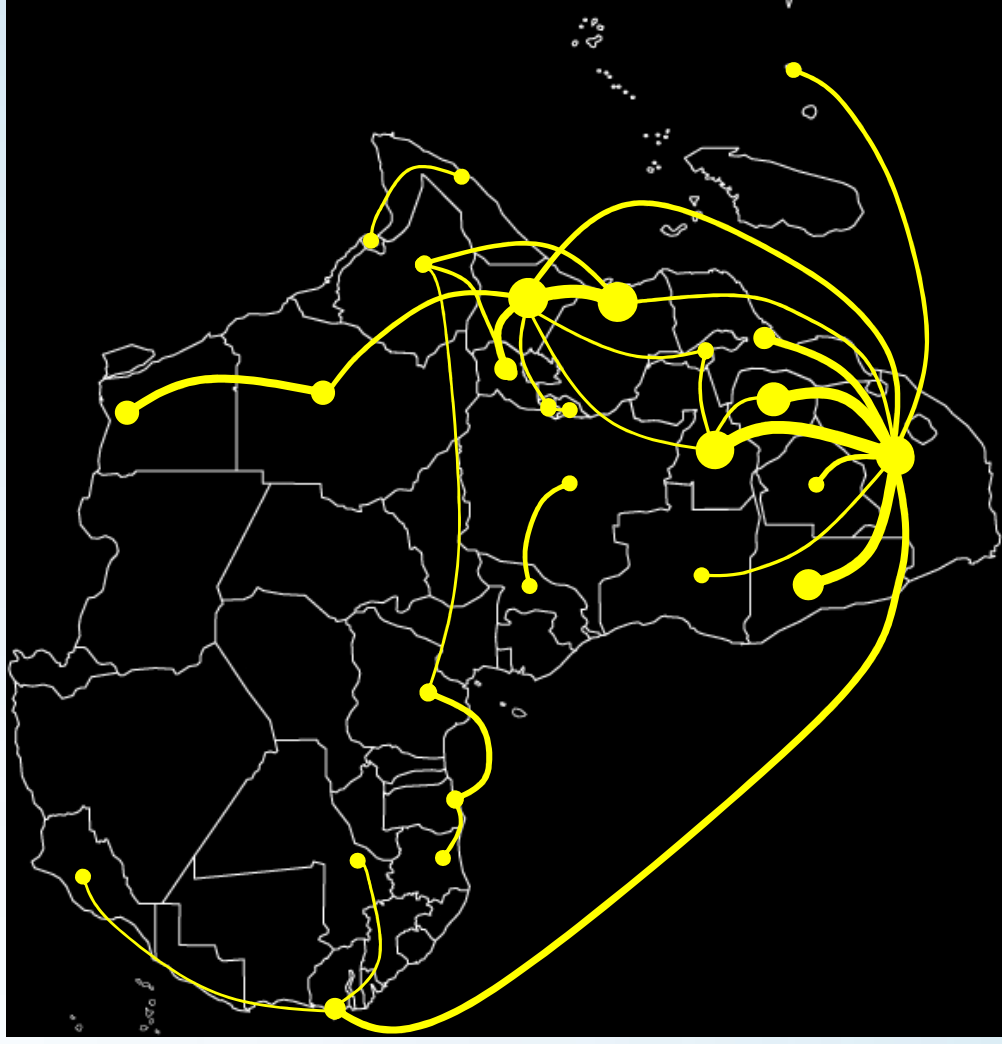
Paires de pays intercontinentales - Les 30 principales



Remarque : L'épaisseur du trait est proportionnelle au volume relatif. Capacité intercontinentale totale : 740 000 pour septembre 2007



Prestation de service aérien en Afrique Capacité interafricaine, Afrique sub-saharienne



Retour des questionnaires (1)

- **Situation des retours** : Jusqu'à présent, 13 questionnaires ont été renvoyés. Parmi ceux-ci, deux nécessitent encore des données supplémentaires. Huit sont attendus dans les prochains jours, les autres suivront plus tard.
- Un mot de prudence : on entend souvent parler des besoins de l'Afrique en matière de transport aérien, mais il convient de noter que les besoins de chaque pays diffèrent profondément les uns des autres. Il est préférable de parler de chaque pays plutôt que de l'Afrique (ou de l'Afrique sub-saharienne) dans son ensemble.



Retour des questionnaires (2)

- Les deux thèmes les plus courants qui ressortent du questionnaire sont les suivants :
 - Infrastructure, compétence et procédures du contrôle du trafic aérien
 - Couverture des communications (sujet favori de l'AITA)
- Quelques questions supplémentaires devront être posées dans le cadre du suivi du questionnaire, notamment concernant la capacité de supervision des inspecteurs.



Questionnaires renvoyés – Points saillants

Pays	Réforme de la réglementation				Infrastructure du CCA		
	Réforme de la réglementation ?	Secteur privé autorisé ?	Séparation verticale des services ?	Radar principal	Radar secondaire	Proc. radar	
Botswana	Oui (2004)	Partiellement	Oui	1	2	Oui	
Cap Vert	Oui (2001)	Entièrement	Non	0	3	Oui	
Comores	Oui (2007)	Entièrement	Oui	0	0	Non	
Éthiopie	Oui (2007)	Partiellement	Oui	0	0	Non	
Gambie	Oui (2004)	Oui	Oui	0	0	Non	
Kenya	Oui (2001)	Partiellement	Non	2	6	Oui	
Lesotho	Non	Non	Non	0	0	Non	
Malawi	Non	Entièrement	Oui	0	0	Non	
Rwanda		Non	Oui	0	0	Non	
Tanzanie	Oui (2003)	Entièrement	Oui	1	1	Non	
Ouganda	Oui (1991)	Partiellement	Oui	0	0	Non	
Zambie	Non	Partiellement	Oui	0	0	Oui	



10 projets d'infrastructure IPP depuis 1996

Pays	Projet	Type	Commentaires :	Année	Durée
Cameroun	Aéroports du Cameroun	Concession	Construction, rénovation et exploitation de la piste et du terminal dans 7 aéroports	1993	20 ans
Côte d'Ivoire	Aéroport international d'Abidjan	Concession	Rénovation et exploitation des pistes et terminaux	1996	15 ans
Kenya	Terminal de fret de l'aéroport Jomo Kenyatta	Nouvelle construction	Construction, propriété, exploitation	1998	s.o.
Madagascar	Aéroports de Madagascar (ADEMA)	Concession	Rénovation, exploitation et transfert de la piste et du terminal dans 12 aéroports	1991	15 ans (terminé en 2006)
Ile Maurice	Aéroport de Maurice	Contrat de gestion et location	Piste et terminal	1999	5 ans (terminé en 2004)
Afrique du Sud	Airports Company Ltd.	Cession	Piste et terminal	1998	Annulé !
Afrique du Sud	Kruger Park Gateway Airport	Cession (totale)	Piste et terminal	2000	s.o.
Afrique du Sud	Rand Airport	Cession (totale)	Piste et terminal	2000	s.o.
Afrique du Sud	Mpumalanga Airport	Nouvelle construction	Construction, propriété et exploitation de la piste et du terminal	2001	
Tanzanie	Kilimanjaro International Airport	Concession	Rénovation, exploitation et transfert de la piste et du terminal	1998	25



Secteur privé - la SFI

- La SFI a un portefeuille d'environ 357 millions USD en projets de transport aérien. Parmi ceux-ci, on compte :
 - des compagnies aériennes (Volga Dnepr, GOL au Brésil, LAN Chile, Jet Airways en Inde, Kenya Airlines, etc.) ;
 - des constructeurs (p.ex., Embraer) ;
 - des aéroports (p.ex. en Géorgie, aux Philippines, au Cambodge, au Costa Rica).
- Toutes ces transactions s'effectuent généralement au sein du secteur privé.



Le transport aérien à la Banque mondiale

Énoncé de mission

- **Objectif général** : Développer des services de transport aérien sûrs, sécuritaires, fiables, économiques et respectueux de l'environnement afin d'améliorer l'accessibilité à un coût abordable pour toutes les catégories de la population, en soutien de la croissance sociale et économique.



Activités des projets de transport aérien

Concentration thématique

- **Infrastructure** : Infrastructure de transport aérien adéquate comme condition nécessaire (SARP OACI)
- **Supervision de l'AAC sur l'ajout de capacité et de matériel**
 - **Sécurité du transport aérien** : pas un problème de santé publique, mais :
 - taux d'accidents élevé – coût élevé (assurance, financement, partage de code)
 - **Sûreté du transport aérien** : pas un problème de maintien de l'ordre, mais :
 - les non-conformités gênent l'accès aux marchés internationaux (États-Unis, Europe)
- **Réglementation économique** en vue d'une libéralisation, particulièrement pour le règlement des litiges et les règles gouvernant la concurrence

Activités des projets de transport aérien

Concentration thématique

- **Conseil politique et transfert de connaissances** : réformes de la réglementation (code de l'aviation, règlements), établissement de capacités (AAC), restructuration et privatisation de compagnies aériennes, commercialisation de l'exploitation des aéroports
- **Partenariats** : de l'OIAC, la FAA et l'UE sur les projets (financement, conseils techniques) et la mise en œuvre des politiques
- **Financement de l'infrastructure** : aéroports, pistes, matériel de soutien central de navigation, GNSS, matériel de sûreté (clôtures, etc.)
- **Financement par le secteur privé** : acquisition d'appareils (SFI), garantie des investissements étrangers (AMGI)



Coopération avec partenaires et donateurs

Coopération technique

- Organisations internationales : OIAC (réglementations et normes, conseils techniques, formation)
- Partenaires bilatéraux : FAA (assistance technique, formation), AAC française (constitution de capacité), Canada, Pays-Bas
- Organisations régionales : Projets de sécurité et de sûreté (ACSA, COSCAP), libéralisation et réglementation économique (p.ex. UEMOA et ECOWAS W&C Africa)
- Secteur privé : consultants, fournisseurs et associations professionnelles (p.ex. ACI, ATAG, AITA)



Étude de l'infrastructure africaine Transport aérien

Je vous remercie.

<#>

