



NATIONS UNIES
Commission économique pour l'Afrique
UNITED NATIONS
Economic Commission for Africa



ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME
WORLD TOURISM ORGANIZATION

CONFERENCE REGIONALE SUR LA COOPERATION INTRA-AFRICAINE EN MATIERE DE TOURISME
REGIONAL CONFERENCE ON INTRA-AFRICAN TOURISM COOPERATION

NIAMEY, 2-6 OCT. 1984

Distr. : LIMITEE

TRANS/TOUR/84/4/b

16 juillet 1984

Original :
ANGLAIS/FRANCAIS

COUT DES VOYAGES AERIENS EN AFRIQUE

Le secrétariat de la Conférence soumet à l'attention de la Conférence la communication TRANS/TOUR/84/4/b intitulée "Coût des voyages aériens en Afrique" élaborée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale afin qu'elle en prenne connaissance. Ce document ne reflète cependant pas nécessairement le point de vue du secrétariat de la Conférence.

Introduction

1. La présente note donne un aperçu du coût des voyages aériens à destination, en provenance et à l'intérieur de l'Afrique, par rapport à d'autres parties du monde. Elle expose en outre les principales raisons des différences dans les tarifs aériens.

2. Les éléments de cette note proviennent des recherches, d'une ampleur considérable, que l'OACI effectue en permanence dans ce domaine. Des rapports plus complets sur ces recherches sont présentés dans deux publications annuelles de l'OACI, dont les éditions les plus récentes figurent dans les circulaires 176-AT/66 ("Etude sur les tarifs de transport aérien international - Septembre 1982") et 188-AT/72 ("Différences régionales dans les tarifs et dans les coûts du transport aérien international, 1982"). Des études générales des aspects économiques du transport aérien dans différentes régions sont effectuées périodiquement et la publication d'une étude de ce genre sur la situation en Afrique est prévue pour la fin de 1984.

Niveau des tarifs aériens internationaux

3. Pour permettre une comparaison générale des niveaux des prix des voyages aériens dans différentes parties du monde, le réseau mondial de routes aériennes internationales a été divisé en 17 groupes de routes. Le Tableau I montre cette répartition du réseau international de lignes aériennes et présente aussi des données sur la distance moyenne entre paires de villes reliées par des services aériens ainsi que sur le coût de chaque kilomètre parcouru par un passager.

4. Parmi les groupes de routes du Tableau I, ceux qui présentent le plus d'intérêt ici sont les groupes no 8 "A l'intérieur de l'Afrique" et no 10 "Entre l'Europe/Moyen-Orient et l'Afrique". On constatera que les tarifs moyens des voyages sur chacune de ces routes sont supérieurs à la moyenne mondiale. Toutefois, la moyenne mondiale est fortement influencée par la situation qui existe sur quelques routes long-courriers à forte densité de trafic, où la concurrence est intense, en particulier celles de l'Atlantique nord et les routes transpacifiques. Si l'on compare les tarifs pratiqués sur les routes africaines à ceux qui sont pratiqués dans des régions où les conditions d'exploitation sont analogues, on constate, par exemple, que le prix moyen est plus bas à l'intérieur de l'Afrique qu'à l'intérieur de l'Europe ou du Moyen-Orient (groupes de routes 6 et 7). De même, le niveau moyen des prix entre l'Europe/Moyen-Orient et l'Afrique est inférieur au niveau moyen pour les voyages entre l'Europe et le Moyen-Orient (groupe de routes 9).

5. Les observations ci-dessus s'appliquent aux tarifs normaux de classe économique non assortis de restrictions ainsi qu'aux tarifs moyens effectivement payés par les passagers sur les services réguliers. Dans tous les groupes de routes, ces derniers sont sensiblement inférieurs aux premiers pour plusieurs raisons, dont l'une est que de nombreux passagers voyagent à des tarifs réduits.

Tableau I

Differences regionales dans les tarifs internationaux, 1982

Groupes de routes	Distance moyenne entre paires de villes <u>1</u> /(km)	Tarif normal moyen de classe économique pour la distance moyenne cents E.U. par	Tarif moyen payé sur les services réguliers ² / passager-kilomètre	Prix moyen payé sur les vols non réguliers
I. Ensemble mondial des routes internationales	3 469	13,5	7,5	n.d.+
II. Groupes de routes internationales				
1) Entre l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale/Caraïbes	2 148	10,6	7,0	4,1
2) Entre l'Amérique centrale et les Caraïbes, et à l'intérieur de l'Amérique centrale et des Caraïbes	771	19,7	n.d.	-
3) Entre le Canada, le Mexique et les Etats-Unis.....	1 920	10,0	6,0	3,6
4) Entre l'Amérique centrale/Caraïbes et l'Amérique du Sud	4 232	11,6	8,6	-
5) A l'intérieur de l'Amérique du Sud	2 146	13,4	11,5	-
6) A l'intérieur de l'Europe	1 146	20,6	14,2	4,6
7) A l'intérieur du Moyen-Orient	1 348	17,2	15,2	3,9
8) A l'intérieur de l'Afrique	1 635	15,4	11,1	8,2
9) Entre l'Europe et le Moyen-Orient	3 343	16,8	9,7	5,8
10) Entre l'Europe/Moyen-Orient et l'Afrique	5 064	14,3	8,3	4,3
11) Atlantique nord.....	7 045	9,6	5,8	3,9
12) Atlantique central	8 551	11,0	6,4	3,4
13) Atlantique sud	9 729	10,8	8,3	4,1
14) A l'intérieur de l'Asie/Pacifique	3 035	12,2	7,3	6,9
15) Entre l'Europe/Moyen-Orient/Afrique et l'Asie/Pacifique	8 082	11,5	6,2	6,9
16) Pacifique nord et central	11 161	8,0	5,3	5,1
17) Pacifique sud	3 869	10,0	5,3	-

Notes 1/ Moyenne non pondérée pour toutes les paires de villes internationales reliées par un service aérien direct.

2/ Moyenne pondérée générale pour toutes les routes considérées, sans distinction quant à la classe de service ou le type de tarif.

+ n.d.: données non disponibles

Sources: Données pour l'étude de l'OACI sur les tarifs de transport aérien international, septembre 1982 (Circulaire 176-AT/66).

Données pour l'étude de l'OACI sur les différences régionales dans les tarifs et dans les coûts du transport aérien international, 1982 (Circulaire 188-AT/72).

6. Il existe pour les routes de l'intérieur de l'Afrique toute une gamme de tarifs spéciaux offerts à certaines catégories de voyageurs, comme par exemple les étudiants, les équipages de navires et les diplomates. Ces tarifs sont généralement d'un niveau représentant 50 à 75 p. 100 des tarifs normaux de classe économique. Les tarifs excursion ordinaires sont également courants et correspondent à environ 70 p. 100 du tarif normal de classe économique; par contre, les tarifs plus fortement réduits tels que les tarifs excursion avec achat anticipé (APEX) ou les tarifs pour voyages à forfait sont pratiquement inexistants sur les routes à l'intérieur de l'Afrique.

7. Pour les voyages d'Europe en Afrique, la disponibilité de tarifs excursion est pratiquement la même que pour les voyages à l'intérieur de l'Afrique. Sur certaines routes, des tarifs de voyages à forfait en groupe sont également offerts à des niveaux représentant 35 à 40 p. 100 du tarif normal de classe économique et ils attirent sur ces routes un volume de trafic considérable.

8. Les voyageurs nord-américains qui se rendent en Afrique disposent d'un assez large éventail de tarifs réduits, dont le niveau s'étage entre approximativement 80 p. 100 du tarif normal de classe économique (tarif excursion ordinaire) et 60 p. 100 de ce tarif (tarifs de voyages à forfait).

9. Dans la plupart des régions du monde, le prix des voyages sur les vols non réguliers est généralement très inférieur, pour la même route, au prix moyen du billet sur un service régulier. Par rapport à la situation dans certaines autres régions, le trafic d'affrètement à destination ou à l'intérieur de l'Afrique n'est pas très important (sauf entre l'Europe et l'Afrique septentrionale); cependant, dans les cas où ce trafic a été développé, le prix moyen est généralement, d'après les renseignements que l'on possède, bien inférieur au prix moyen du transport régulier (voir le Tableau I, dernière colonne).

10. Pour le voyageur éventuel, le chiffre qui importe vraiment est évidemment le prix total du voyage. Vu les nombreux types de tarifs disponibles et le choix de l'hébergement, il n'est pas possible de présenter une comparaison claire et représentative entre les coûts totaux des voyages en Afrique et ailleurs. Néanmoins, il peut être intéressant de comparer les coûts de certains voyages types à l'intérieur de différentes régions ainsi qu'entre différentes régions. De telles comparaisons sont présentées dans le Tableau II; elles sont fondées sur les tarifs normaux moyens de classe économique et l'on a supposé un séjour de dix jours dans la région de destination.

TABLEAU II
COMPARAISONS DES COÛTS DES VOYAGES - 1982

Régions d'origine et de destination	Tarif moyen aller et retour en classe économique, pour la distance moyenne	Tarif aller et retour en classe économique, plus 10 jours dans la région de destination*
	dollars E.-U.	dollars E.-U.
A l'intérieur de l'Afrique	500	1 110
A l'intérieur de l'Europe	470	1 170
Europe à destination de :		
Afrique	1 530	2 140
Asie/Pacifique	2 060	2 870
Amérique du Nord	1 240	1 970
Amérique du Nord à destination de :		
Afrique	1 890	2 500
Europe	1 380	2 080
Amérique du Sud	1 250	1 980

*/ Les coûts dans la région de destination sont fondés sur les taux de l'indemnité journalière de subsistance des Nations Unies.

11. Il ressort du Tableau II que les coûts totaux des voyages aériens à destination ou à l'intérieur de l'Afrique sont plus ou moins du même ordre que les coûts des voyages dans d'autres parties du monde aux tarifs normaux de classe économique. Toutefois, si l'on considère le large écart qui existe entre les tarifs normaux de classe économique et les tarifs spéciaux offerts aux touristes sur certaines routes, on voit que l'attrait des différentes destinations touristiques dépend dans une mesure critique des structures tarifaires et de l'offre de tarifs spéciaux pour ces destinations.

Possibilités d'introduire de nouveaux tarifs réduits

12. Les structures tarifaires existant pour les voyageurs aériens à destination, en provenance et à l'intérieur de l'Afrique pourraient assurément être développées pour comprendre de nouveaux tarifs qui favoriseraient le développement de certains secteurs du marché touristique. Toutefois, la rentabilité des activités des compagnies aériennes en Afrique est généralement faible, de sorte que, si des tarifs préférentiels sont offerts à une certaine catégorie de voyageurs, d'autres catégories devront généralement payer davantage. Une condition fondamentale d'une réduction générale du coût des voyages aériens en Afrique est donc que les coûts d'exploitation des compagnies aériennes puissent être abaissés.

13. Parmi les principaux facteurs qui influent sur le niveau des coûts des services passagers des compagnies aériennes figurent le volume du trafic et sa densité car c'est ce qui détermine les possibilités d'employer des avions de grande capacité, plus économiques, et d'obtenir une productivité élevée du personnel et du matériel des compagnies aériennes. A cet égard, l'Afrique est désavantagée par rapport à d'autres régions du monde. Bien que le réseau des compagnies aériennes d'Afrique soit assez étendu, le nombre de passagers qui voyagent sur ces routes est relativement peu élevé et la densité du trafic est donc relativement faible. En fait, pour toutes les paires de villes d'Afrique qui sont reliées par des services directs, la demande moyenne des passagers ne représente qu'un cinquième approximativement de la moyenne pour les paires de villes d'autres régions du monde (voir le Tableau III). Il est donc manifestement très difficile d'offrir des services à l'intérieur de l'Afrique à un coût par passager aussi bas qu'ailleurs. Par contre, sur les routes reliant l'Afrique à l'Europe et au Moyen-Orient, le nombre de passagers est beaucoup plus élevé et la densité du trafic est proche de la moyenne mondiale.

TABLEAU III

Passagers internationaux, 1982	Nombre total de passagers (en millions)	Nombre moyen de passagers par semaine et par paire de villes
A l'intérieur de l'Afrique..	2,4	85
Entre l'Afrique et :		
Europe/Moyen-Orient	15,5	400
Autres régions	0,8	-
Ensemble des routes internationales.....	169,4	400

14. En plus des effets directs que la faible densité du trafic a sur les coûts d'exploitation des compagnies aériennes, il existe d'autres facteurs défavorables pour l'économie des compagnies aériennes en Afrique. Le plus évident est le prix moyen du carburant d'aviation, plus élevé en Afrique que dans toute autre région du monde et supérieur de plus de 25 p. 100 à la moyenne mondiale.

15. Un autre facteur est le fait que l'industrie africaine du transport aérien compte plus de trente compagnies aériennes internationales, dont la plupart exploitent des flottes relativement petites, composées de divers types d'avions. Les compagnies aériennes africaines ont ainsi beaucoup de difficulté à organiser des services efficaces d'entretien et de révision.

16. Comme on l'a montré ci-dessus, il y a certains obstacles intrinsèques qui s'opposent à ce que les coûts des compagnies aériennes et les tarifs aériens soient aussi bas en Afrique que dans certaines autres parties du monde. Néanmoins, il existe sans aucun doute des possibilités d'améliorations, qui pourraient être réalisées grâce à une coopération entre les compagnies aériennes, à des ajustements structureaux des courants de trafi et des services opérationnels et à une meilleure formation. Toutes ces perspectives sont étudiées par l'industrie du transport aérien et les gouvernements, au niveau régional et au niveau mondial.

17. Sachant que l'OACI est engagée dans des recherches de grande envergure sur les tarifs aériens internationaux et les coûts d'exploitation des compagnies aériennes, la Commission africaine de l'Aviation civile lui a demandé de procéder à une analyse économique approfondie des coûts d'exploitation des transporteurs aériens africains et de proposer la méthode appropriée pour réduire ces coûts. C'est avec plaisir que l'OACI entreprend cette tâche, en faisant appel à la collaboration de l'Association des compagnies aériennes africaines pour s'assurer que cette analyse aboutira à des conclusions réalistes et précises.