

64353



NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
LIMITEE
E/CN.14/TRANS/7
25 juin 1962
FRANCAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Conférence sur les transports en
Afrique de l'est
Addis-Abéba, 29 octobre - 9 novembre 1962
Point 6 de l'ordre du jour

APERCU DES TRANSPORTS AERIENS DE L'AFRIQUE DE L'EST

(présenté par l'OACI)

Première partie: Les transports aériens

Deuxième partie: Les services de navigation aérienne

PREMIERE PARTIE

LES TRANSPORTS AERIENS

1. Le transport aérien a fait son apparition en Afrique de l'est dans les mêmes conditions à peu près que dans la plupart des autres régions excentriques du monde, c'est dire que les services régionaux et locaux y ont été organisés après les liaisons sur grands parcours. Dès avant 1935, des vols de la compagnie Imperial Airways reliaient Londres et l'Union sud-africaine avec escales en Ouganda, au Kenya, au Tanganyika et au Mozambique. Ces services réduisaient considérablement la durée du transport pour l'Europe mais n'avaient pas pour objectif essentiel le développement économique de l'Afrique.
2. En Afrique orientale portugaise, la Divisão de exploração dos transportes aéros, fondée par le gouvernement général du Mozambique, commença à exploiter des services locaux en 1937. L'essentiel du réseau aérien africain fut constitué, après la dernière guerre, par la création de deux compagnies aériennes: les Ethiopian Air Lines, fondées à la fin de 1945 à la suite d'un accord entre le Gouvernement éthiopien et la compagnie américaine Trans World Airlines, et l'East Africa Airways Corporation, fondée en 1946 et organisée conjointement par les gouvernements des territoires de l'Ouganda, du Kenya, du Tanganyika et de Zanzibar. Ces compagnies devaient assurer principalement des services intérieurs réguliers, mais elles ont été amenées, en outre, à exploiter des services internationaux et à assurer des vols par appareils affrétés.
3. Abstraction faite de la Somalie, où le transport aérien est pratiquement inexistant, l'aviation commerciale, au cours des dix dernières années, s'est développée à des degrés divers dans tous les territoires de l'Afrique de l'est. D'après les résultats d'exploitation communiqués à l'OACI, les trois entreprises précitées ont enregistré des gains importants pour le nombre des passagers transportés et pour le volume du fret et du courrier, comme l'indique le tableau suivant:

Divisão do exploração dos transportes aéros (DETA)

(Ensemble des services réguliers)

	<u>Passagers transportés</u>	<u>Passagers-km</u>	<u>Tonnes-km de fret</u>	<u>Tonnes-km de courrier</u>
1952	13.383	10.292.000	155.000	53.000
1960	34.511	27.089.000	477.000	166.000
1952-1960	+ 158 %	+ 163 %	+ 188 %	+ 213 %

Ethiopian Air Lines (EAL)

(Ensemble des services réguliers)

	<u>Passagers transportés</u>	<u>Passagers-km</u>	<u>Tonnes-km de fret</u>	<u>Tonnes-km de courrier</u>
1951	36.795*	25.448.000*	1.683.000**	33.000
1960	103.689	104.811.000	3.770.000	501.000
1951-1960	+ 182 %	+ 312 %	+ 124 %	+ 1418 %

* Y compris les passagers des vols affrétés

**Y compris les bagages en excédent

East African Airways Corporation (EAAC)

(Ensemble des services réguliers)

	<u>Passagers transportés</u>	<u>Passagers-km</u>	<u>Tonnes-km de fret</u>	<u>Tonnes-km de courrier</u>
1954	93.427	37.358.000	1.227.000	171.000
1960	149.419	194.466.000*	3.486.000	1.227.000
1954-1960	+ 59 %	+ 425 %	+ 184 %	+ 647 %

* Les itinéraires internationaux desservis par l'EAAC se sont très fortomont allongés depuis 1955.

4. L'accroissement le plus saillant est celui du volume de la poste aérienne. Mais le trafic - passagers et le fret accusent également une progression notable aussi bien en chiffres absolus qu'en pourcentage.

Cet accroissement, cependant, n'a de sens, que relativement aux besoins en matière de transport des pays en cause, et cela tout particulièrement dans le cas des transports aériens. Or l'insuffisance de renseignements de première main sur ces besoins fut l'une des difficultés rencontrées dans la rédaction de ce rapport. Pour certaines régions, du moins, on ne pourra pas déterminer objectivement et correctement les besoins en matière de transport tant que les difficultés particulières de caractère économique et politique subsisteront.

5. On admet généralement, pourtant, que pour l'instauration d'une économie d'échange moderne, en Afrique de l'est, il est indispensable de déplacer rapidement les personnes et les marchandises et d'assurer des débouchés locaux et des marchés d'exportation aux régions capables de devenir productrices. Les efforts dans cette direction ont été fortement gênés par les conditions géographiques et physiques, la longueur et l'insuffisance générale des réseaux ferroviaires et routiers et par les frais considérables qu'impliquent la création et l'entretien de l'infrastructure de ces réseaux. Par sa vitesse et son indépendance vis à vis des conditions physiques et climatiques, le transport aérien offre sans doute le seul moyen de résoudre quelques-uns des problèmes de transports urgents qui se posent dans les territoires de l'Afrique de l'est, de développer les transports locaux et régionaux et d'atteindre des territoires d'accès jusqu'ici difficile.

6. Les Ethiopian Air Lines, par exemple, s'acquittent précisément de cette fonction dans un pays où nombre de régions sont inaccessibles par route ou médiocrement desservies par les transports de surface existants. Les services internationaux exploités par la compagnie sur l'Europe, l'Afrique du nord et l'Afrique de l'ouest relient l'économie agricole de l'Éthiopie aux marchés mondiaux et représentent pour le pays une source importante de recettes. De 1955^{1/} à 1960, le fret acheminé par les services internationaux des EAL est passé de 1,9 million à près de 3 millions de tonnes-km, alors que la poste aérienne passait de 100.000 à près de 500.000 tonnes-km; pendant cette période, le volume du fret intérieur aérien s'est établi à environ 730.000 tonnes-km en moyenne par an et celui de la poste intérieure

^{1/} 1955 est la première année pour laquelle on dispose de chiffres distincts pour le réseau intérieur et pour le réseau international des EAL.

aérienne, à 5000 tonnes-km. Les recettes du fret correspondent aujourd'hui à un cinquième à peu près des recettes totales de la compagnie. Une forte augmentation a été aussi enregistrée sur le nombre des passagers transportés sur le réseau international de la compagnie : 63.040 en 1960, contre 34.370 en 1955; sur les lignes intérieures, le nombre des passagers a été de 40.650 en 1960.

7. L'exemple de l'East African Airways Corporation mérite aussi d'être donné. Cette compagnie a été fondée pour assurer des services aériens internationaux à grande fréquence entre le Kenya, l'Ouganda, le Tanganyika et Zanzibar. Comme ces territoires possèdent d'assez bons réseaux de transports de surface, l'EAAC répond au besoin de transports rapides, des personnes et des marchandises, en toutes saisons, raccordés aux transports de surface et elle ouvre à des régions excentriques des possibilités commerciales et de développement. Depuis 1956, le réseau international de l'EAAC a été prolongé jusqu'à Johannesburg, Londres, Karachi et Bombay; le trafic sur ces lignes s'est accru rapidement. Quoiqu'il en soit, le nombre des passagers transportés sur le réseau intérieur de la compagnie était encore en 1960 plus du double de celui du réseau international (105.024 contre 44.395). En revanche, le volume du fret transporté sur le réseau international a augmenté régulièrement (2.460.000 tonnes-km en 1960 contre 88.000 tonnes-km en 1954), alors que le fret transporté entre les territoires s'est maintenu à un niveau annuel un peu supérieur à un million de tonnes-km.

8. Une grande partie des services de l'EAAC sont exploités au Tanganyika, le territoire jugé le plus défavorisé sous le rapport des transports. Toutefois, une enquête récente a fait apparaître que toutes les localités du territoire sont desservies par les principaux modes de transport par terre, par eau et par air, dont la capacité n'est pas pleinement utilisée.

1/ Banque internationale pour la reconstruction et le développement

The Economic Development of Tanganyika: John Hopkins Press (1961), p. 272

De fait, au Tanganyika, la plupart des services intérieurs de la TAAO sont exploités en dessous de leur capacité et leurs recettes, qui représentent moins de 10 % des recettes globales de la compagnie, ne couvrent pas entièrement les frais d'exploitation^{1/}. Ces services néanmoins sont indispensables au développement économique du Tanganyika, en ce sens qu'ils mettent des liaisons sûres à la disposition des points excentriques du territoire.

9. La question de savoir s'il convient ou non de maintenir des services aériens de ce type relève largement de la politique de l'Etat; or, dans ce domaine, les décisions sont subordonnées généralement à des considérations de coût. Dans certains territoires, il peut apparaître essentiel de mettre en parallèle le coût du transport et les avantages économiques que le transport apporte à la collectivité pour planifier l'organisation des moyens de transport lorsque la demande est fortement saisonnière en raison de la prédominance de produits agricoles périssables. Si, par exemple, l'arrivée de ces produits sur les marchés est retardée par trop, l'insuffisance d'approvisionnement pourra se répercuter dans la production par une diminution. C'est dans ce secteur de la demande de transport et dans d'autres où le manque à produire peut dépasser le coût des transports, que les avantages de l'avion, à savoir sa vitesse et son indépendance vis à vis des conditions physiques, peuvent prendre tout leur prix. Dans les cas où le total du trafic est faible, il peut se révéler plus rentable, à la longue, de continuer à payer le coût unitaire élevé du transport aérien que de supporter les dépenses fixes qu'impliquent une route ou une ligne de chemin de fer dont la construction ne se justifie que pour un volume de trafic considérablement plus grand.

^{1/} Ibid., pp. 292 et 293.

BIBLIOGRAPHIE

1. East Africa Royal Commission 1953-1955 Report
Comd. 9475; HMSO, Londres (1955).
2. Banque internationale pour la reconstruction et le développement
The Economy of the Trust Territory of Somaliland;
Washington, D.C. (1957).
3. Banque internationale pour la reconstruction et le développement
The Economic Development of Tanganyika; John Hopkins Press,
Baltimore (1961).
4. Département du commerce des Etats-Unis, Business and Defense Services
Administration, World Survey of Civil Aviation
AFRICA; U.S. Government Printing Office, Washington,
D.C. (1960).
5. William A. Hance, African Economic Development;
Harper & Bros., New York (1958).
6. World Airline Record, 50 edition; Roadcap & Associates,
Chicago (1955).
7. Institut du transport aérien, Quelques réflexions sur le transport en
Afrique (mai 1960).

DEUXIEME PARTIE

Les services de navigation aérienne

Introduction

Au même titre que les autres modes de transport public, le transport aérien exige l'implantation d'installations au sol extrêmement complètes, coordonnées, garantissant la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'exploitation. Dans ce domaine, les besoins sont bien connus; ils portent sur un grand nombre de services techniques et administratifs tels que services de la circulation aérienne, réseaux de télécommunications, bureaux météorologiques, qui peuvent être fournis et exploités par des organes étatiques ou des institutions privées concessionnaires.

Il importe que l'ensemble des installations et services soit minutieusement planifié. Chaque pays devra apporter sa contribution dans la mesure où le réseau aérien intéresse son territoire; cette contribution devra être suffisamment articulée à celles des pays voisins pour que l'ensemble des moyens et services de navigation aérienne constituent une infrastructure bien liée sans qu'il en résulte pour chaque Etat intéressé des charges financières sans commune mesure avec ses besoins de transport aérien.

Pour la planification de cet ensemble, le rôle de l'OACI est essentiel.

La coordination de la planification des réseaux d'aide à la navigation aérienne dans le monde est l'une des plus importantes attributions de l'OACI depuis sa fondation. Dès ses débuts, l'Organisation a reconnu que les problèmes opérationnels et techniques découlant de l'application des règles qu'elle avait définies et de l'existence d'aides à la navigation aérienne n'étaient pas les mêmes dans toutes les régions. Les études que réclamaient ces problèmes ont été entreprises non pas sur une base mondiale, mais à partir de consultations par zones entre les pays de ces zones. En conséquence, la planification des installations et services requis se fait depuis un certain nombre d'années dans huit régions de navigation aérienne dont l'une correspond au continent africain et à la zone adjacente de l'Océan Indien. Les représentants de tous les pays intéressés, ceux de la région et ceux dont les lignes aériennes desservent la région, ont établi un plan détaillé destiné à répondre aux besoins des services aériens internationaux, qui comprend un grand nombre d'installations et services

dont tous les pays de la région profitent directement aussi pour leurs services aériens intérieurs, que ce soient des services de transport ou des services répondant à d'autres fins.

En Afrique, l'implantation d'installations et de services s'est développé assez rapidement. Le tableau ci-après, qui est extrait du Plan régional de l'OACI pour l'Afrique et la zone voisine de l'Océan Indien, permet de s'en faire une idée.

Aérodromes internationaux	Centres de contrôle de la circulation aérienne et tour de contrôle d'aéroports	Moyens de recherche et de sauvetage	Circuits de télécommunications	Radio-balises non directionnelles	Offices météorologiques	Radiophars omnidirectionnels	Ensembles d'atterrissage aux instruments
	N. E.	N. E.	N E	N E	N E	N E	N E
15	18	16 19	18 27 21	31 29	14 10	11 2	1 1

N = nécessaires; E = établis

Ce tableau fait apparaître, pour huit pays ou territoires allant de l'Éthiopie au Mozambique, la proportion existante des installations et services considérés comme expressément nécessaires à l'exploitation des lignes aériennes internationales. La plus grande partie des installations principales, telles que les centres de contrôle de la circulation aérienne, les offices météorologiques et les centres de recherche et de sauvetage, sont créés. Les installations au sol plus classiques telles que les lignes de télécommunication terrestres et les radiobalises ordinaires existent dans la plupart des cas. Les auxiliaires de navigation modernes, qui exigent des investissements importants et des frais d'entretien élevés, ne se sont installés que lentement. En l'occurrence, un autre facteur important intervient, à savoir la pénurie de personnel qualifié. Les

problèmes posés à l'occasion de la création des services nécessaires sont examinés de façon plus détaillée dans les paragraphes suivants.

Problèmes posés par la création des services au sol

Recrutement et formation du personnel

Les principaux problèmes que soulèvent la création et l'entretien des services d'infrastructure nécessaires à l'exploitation du transport aérien dans la région concernent l'approvisionnement en personnel de direction, d'exploitation et d'entretien des installations et services, la planification, l'achat et le montage de l'équipement. Il s'agit là essentiellement de questions à résoudre individuellement par chaque Etat, pour la partie qui le concerne; cependant, on pourrait obtenir de très notables résultats par une collaboration internationale et la coordination des efforts, spécialement pour tous les aspects du problème de la formation du personnel.

Il est un point important qu'il convient de ne jamais perdre de vue, celui de savoir si les ressources en personnel, en moyens financiers, en équipement, etc. resteront disponibles lorsque divers territoires dépendants seront devenus Etats indépendants. Dans ces territoires, les services sont en grande partie entretenus et exploités par un personnel européen dont une grande partie pourrait ne pas rester sur place.

Pour les programmes de formation professionnelle en cours ou en préparation, les problèmes qui se posent, ou qui risquent de se poser, tiennent à la difficulté de recruter des éléments d'un niveau d'instruction convenable et de maintenir au service les éléments formés en dépit de taux de rémunération relativement médiocres.

Les installations et services de navigation aérienne

On peut noter avec satisfaction que, dans le domaine de l'exploitation, comme nous l'avons fait dans le cas des lignes internationales, des progrès sont réalisés dans l'aménagement de divers aérodromes de la région. Plusieurs pays prévoient la création d'aérodromes nouveaux, parfaitement équipés, conçus pour répondre aux conditions d'exploitation de tous les nouveaux types d'appareils.

En matière de services de la circulation aérienne, des informations de vol sont fournies à toute la région. Toutefois, il est indispensable d'accélérer l'introduction du contrôle de la circulation aérienne sur les itinéraires empruntés par les avions à réaction. Cette nécessité particulière au domaine de l'exploitation est généralement reconnue et le Plan régional actuel réclame l'établissement du contrôle de la circulation aérienne sur la plus grande partie des routes aériennes internationales intéressant la région. En raison surtout du manque de personnel qualifié et pour d'autres causes telles que l'absence de télécommunications déparasitées et d'auxiliaires de navigation, les progrès de mise en place sont loin d'être satisfaisants dans ce domaine.

Le trafic par avions à réaction augmentant dans la région, les services de télécommunication et leur personnel sont mis à contribution de plus en plus largement. Le réseau fixe de télécommunications aéronautiques est le centre nerveux des services aéronautiques. Les retards dans la réception des messages échangés sur ce réseau ont donc dans l'immédiat une influence défavorable sur ces services. La longueur excessive du délai de transit des échanges de messages reste donc une des insuffisances les plus graves dont souffre la région. Elle est due aux lenteurs des progrès dans le remplacement des circuits à fonctionnement manuel par des radiotéléscripteurs; de plus, dans de nombreux centres de télécommunication, les manipulations laissent encore beaucoup à désirer.

Dans les zones tropicales, en particulier, l'efficacité des services de télécommunications sol/air est compromise par l'intensité sonore; de plus, dans certains centres, le personnel qualifié n'est pas suffisant numériquement. L'expédition des messages se caractérise, en outre, par diverses autres imperfections qui donnent lieu à des retards fâcheux.

Les Etats auront encore de grands efforts à faire pour améliorer leurs moyens météorologiques, et particulièrement leur réseau d'observation des couches atmosphériques supérieures. Certains pays prennent des dispositions en vue d'intensifier ces observations mais les difficultés d'établissement de prévisions exactes des conditions atmosphériques et des vents en haute

altitude proviennent, dans une large mesure, de l'absence d'uniformité des méthodes dans plusieurs pays. La difficulté de capter les messages météorologiques gêne la préparation des cartes et prévisions météorologiques.

Il n'est pas rare que les renseignements météorologiques nécessaires pour une opération de transport aérien ne soient pas reçus en temps opportun; certaines dispositions sont prises pour améliorer de ce point de vue les systèmes de télécommunication.

Enfin, bien que les centres nécessaires existent dans l'ensemble, plusieurs pays n'ont pas encore créé une organisation efficace de recherche et de sauvetage. Il importe qu'ils déploient sans délai tous leurs efforts pour coordonner la mise en oeuvre des matériels et des services publics utilisables à cette fin et pour conclure avec les pays limitrophes des accords d'assistance mutuelle en matière de recherche et de sauvetage. Il importe qu'ils déploient sans délai tous leurs efforts pour coordonner la mise en oeuvre des matériels et des services publics utilisables à cette fin et pour conclure avec les pays limitrophes des accords d'assistance mutuelle en matière de recherche et de sauvetage.

- - - - -