AFRAA

AFRAA News!

"Meilleurs cieux pour l'Afrique"

Dans ce Numéro

- **Points forts du magazine « African Skies »**

  Le revenue management est l'un des principaux moteurs d'une compagnie aérienne, déterminant sa rentabilité et son succès à long terme. Il suffit d'avoir le bon produit pour le bon client au bon moment et au bon prix. Par conséquent, l'évaluation et la transformation des données en informations qui définissent les profils des clients et prédisent le comportement des consommateurs, permettent aux compagnies aériennes de personnaliser les produits et de maximiser la croissance des revenus. L'expertise du marché de longue date de Lufthansa Consulting, notamment en Afrique, a démontré que le marché africain du transport aérien est différent de tout autre marché aéronautique dans le monde....**P5**

- **Entretien avec le directeur de la technologie,Rolls-Royce plc, Paul Stein**

  La décarbonisation du secteur aéronautique repose sur trois piliers fondamentaux, à savoir: Le développement continu des technologies d'avions et de moteurs pour améliorer l'efficacité; la mise au point des carburants de substitution à faible teneur en carbone; la construction de nouveaux avions dotés de nouvelles technologies de propulsion, y compris l'électrification de vol.....**P6**

- **Statistiques du transport aérien – 3e Trimestre**

  Si l'on considère l'ensemble des compagnies aériennes africaines, le trafic domestique est le plus important (39,27%) avec des opérateurs tels que Comair, Safair et Mango, les 3 principaux transporteurs domestiques en Afrique. Ceux-ci ont transporté plus de 3,46 millions de passagers au cours du troisième trimestre de 2019.....**P7**

Naviguer dans un ciel turbulent

Abdérahmane Berthé,
AFRAA Secretary General

L'année 2020 a commencé sur une note turbulente, en raison de la propagation rapide du COVID 19 qui a eu un impact sans précédent sur le secteur du transport aérien et les économies au niveau mondial. L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) s'identifie et se joint au reste du monde, et plus particulièrement à l'industrie aéronautique mondiale, dans des efforts de collaboration pour faire face à la pandémie universelle du COVID-19 et tenter de la contenir.

Au 30 mars 2020, plus de 4,861 cas de COVID-19 ont été signalés dans 46 pays africains. L'impact économique mondial de la pandémie devrait être plus profond que celui du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), un virus similaire qui s'était propagé à partir de la Chine en 2003, en raison du rôle beaucoup plus important que joue la Chine dans l'économie mondiale d'aujourd'hui. Toutefois, tout dépend de la durée de la perturbation. À l'heure actuelle, de plus en plus de gouvernements imposent des mesures de quarantaine et les économies connaissent une baisse d'activité. La demande de transport aérien a été affectée par l'épidémie du COVID-19, qui a amené les compagnies aériennes à modifier considérablement leurs programmes de vols.

L'AFRAA recommande vivement aux compagnies aériennes africaines d'exhorter leurs parties prenantes à élaborer une stratégie de réponse proactive globale qui traite de l'impact négatif du COVID-19 sur leurs activités. Les tendances mondiales montrent que l'impact du COVID-19 va être sévère; en fait il y a déjà des victimes de cette pandémie en termes de compagnies aériennes qui ont cessé leurs activités et de pays qui sont entrés en confinement. Il est de notre responsabilité collective, en tant que compagnies aériennes, de veiller à ce que notre industrie en général et nos entreprises en particulier se voient accorder la plus haute priorité dans l'allocation de ressources et, par conséquent, dans l'exécution de plans de sauvetage efficaces.

Compte tenu des conséquences du COVID-19 sur l'industrie aéronautique et l'économie mondiale en général, l'AFRAA exhorte les gouvernements africains à envisager la compensation des pertes inévitables, l'allégement des coûts d'exploitation exogènes et la subvention des compagnies aériennes africaines afin d'assurer la viabilité de l'industrie.

Compte tenu des mesures de protection proactives et des restrictions de voyage, l'AFRAA a reporté les dates des événements, réunions et ateliers qui devraient avoir lieu d'ici à mai 2020. Ainsi, la 9è Convention des parties prenantes du secteur de l'aviation se tiendra du 26 au 28 juillet 2020 à Nairobi, tandis que les dates des autres réunions et ateliers concernés seront communiquées en temps utile.

Principaux faits marquants du mois à l'AFRAA

Routes et l'AFRAA signent un accord pour stimuler la croissance du marché africain de l'aviation

L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et Routes ont signé leur premier accord officiel de l'histoire. Le protocole d'accord prévoit que l'AFRAA, la principale association commerciale des compagnies aériennes africaines, et Routes, l'organisateur des principaux événements de développement des routes de l'industrie aéronautique, travaillent ensemble pour stimuler de nouveaux services aériens et défendre l'industrie aéronautique africaine.

Les projections indiquent que, dans les 20 prochaines années, le continent africain sera l'un des marchés de l'aviation qui connaîtra la croissance la plus rapide, avec 334 millions de passagers d'ici 2037. Dans le cadre de ce partenariat qui démontre l'importance croissante de l'industrie aéronautique africaine, l'AFRAA et Routes travailleront conjointement sur le partage des données et des analyses, la promotion des questions clés qui touchent les compagnies aériennes et les aéroports en Afrique, l'accès aux opportunités médiatiques, entre autres actions mutuellement bénéfiques.

M. Abdérahmane Berthé, Secrétaire général de l'AFRAA, a déclaré : « Ce protocole d'accord est bénéfique pour soutenir le développement de l'aviation en Afrique qui connaît une croissance supérieure à la moyenne mondiale mais qui représente moins de 3 % du trafic mondial. Des partenariats solides entre les parties prenantes de l'industrie sont essentiels à la réalisation du potentiel de l'aviation africaine, qui se traduira par des avantages économiques et sociaux pour le continent. »

M. Berthé a ajouté ce qui suit : « Parmi nos nouveaux objectifs stratégiques, nous voulons devenir un centre de renseignement et d'expertise sur l'industrie aéronautique africaine. Les compagnies aériennes africaines doivent suivre l'évolution de la situation grâce à une gestion adéquate de l'information et à un renseignement sur les données. Nous comptons sur le soutien des données et des analyses de ce partenariat pour soutenir cet objectif.»

Selon M. Steven Small, directeur de marque à Routes, « Nous sommes ravis d'avoir établi un accord formel avec l'AFRAA, après de nombreuses années de collaboration étroite. Les synergies de valeurs entre nos organisations, concernant la conduite d'une industrie du transport aérien durable pour la région africaine, en font un partenariat puissant que nous sommes heureux de développer.»

« Depuis plus d'une décennie, Routes a reconnu l'importance d'améliorer la connectivité intra-africaine. Nous sommes ravis que les hauts responsables de l'AFRAA continuent de nous soutenir et de se joindre à nous lors de nos prochains événements. », a ajouté M. Small.us lors de nos prochains événements. », a ajouté M. Small.

L'AFRAA plaide pour un meilleur environnement des affaires en vue de soutenir le marché du transport aérien en Afrique

Dakar, Sénégal – L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), association commerciale des compagnies aériennes des États membres de l'Union africaine, plaide en faveur d'un transport aérien durable, interconnecté et abordable en Afrique, où les compagnies aériennes africaines deviennent des acteurs et moteurs essentiels du développement économique de l'Afrique.

Lors de sa visite au Sénégal, Le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abdérahmane Berthé, s'est entretenu avec certains acteurs du secteur de l'aviation sur l'évolution de la situation dans la région et a participé à la troisième réunion sur l'opérationnalisation du Marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM) qui s'est tenue au siège de l'AFCAC.

S'exprimant lors d'une séance avec les médias, M. Berthé a déclaré ceci: « L'aviation en Afrique est un secteur à croissance rapide, très prometteur pour la prospérité économique du continent. Les transporteurs africains ne deviendront rentables et compétitifs au niveau mondial que lorsque toutes les parties prenantes de l'écosystème adoptent les meilleures pratiques qui permettent un environnement propice pouvant aider les compagnies aériennes à se développer et à récupérer les routes les plus rentables d'Afrique qui sont actuellement dominées par les transporteurs étrangers. »

Selon le rapport annuel 2019 de l'AFRAA, le transport aérien en Afrique soutient actuellement 6,2 millions d'emplois, contribue à 55,8 milliards de dollars de PIB et devrait croître à un taux annuel de 4,6 % au cours des 20 prochaines années. Cette croissance du trafic s'accompagne de plus en plus d'une expansion des lignes aériennes africaines.

Il a ajouté que l'association avait assisté à la renaissance du marché du transport aérien en Afrique de l'Ouest, illustrée par la relance de transporteurs disparus et le déploiement de plans d'expansion ambitieux qui réitèrent l'engagement de l'AFRAA à soutenir les transporteurs de la région dans la réalisation de leurs objectifs de croissance.

Dans une présentation faite lors d'une table ronde avec les médias, M. Berthé a souligné le fait que les compagnies aériennes africaines sont toujours confrontées à de nombreux défis, notamment les taxes et redevances élevées imposées par les gouvernements, la faible connectivité intra-africaine et les limitations d'accès au marché, des fonds bloqués qui constituent des sommes générées par une compagnie aérienne dans des opérations à l'étranger et qui ne peuvent être transférées pour une raison quelconque, ainsi que le prix excessif du carburant d'avion, pour ne citer que ceux-là. Selon des données, ces conditions ont un impact négatif sur la capacité des compagnies aériennes africaines à accroître leur empreinte et à offrir des tarifs compétitifs aux passagers pour augmenter leur trafic.

Il a été noté que la remarquable opportunité de croissance de l'Afrique sera largement débloquée grâce à l'intégration régionale sur le continent. Le Marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM), l'Accord de libre-échange continental africain (ACFTA) et le Protocole relatif à la libre circulation des personnes et des biens constituent des projets phares qui devraient améliorer la connectivité intra-africaine et ainsi faciliter les voyages, le commerce, le tourisme, les affaires et le développement socio-économique sur le continent.

L'AFRAA, qui comprend tous les grands opérateurs intercontinentaux africains représentant plus de 85 % du trafic international total, continue de mettre en œuvre des initiatives visant à relever les niveaux de sécurité et de sûreté, à renforcer la coopération entre les compagnies aériennes africaines, à résoudre les facteurs de coût des compagnies aériennes, notamment les taxes et les redevances d'usage, et à veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'infrastructures et de personnel qualifié pour soutenir la croissance du trafic sur le continent. ssaires pour soutenir la croissance du trafic sur le continent.

Les dirigeants du secteur de l'aviation réunis à la conférence « Africa Aviation Summit » appellent à la collaboration pour parvenir à un marché du transport aérien durable

Addis-Abeba, Éthiopie - L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) s'est jointe aux principales parties prenantes africaines et mondiales lors de la conférence « Africa Aviation Summit » qui est une plateforme continentale d'engagement, afin de discuter et de débattre des questions clés visant à faire progresser le marché du transport aérien en Afrique.

Convoqué sous le thème **« Créer un avenir durable pour l'industrie aéronautique africaine - sur le plan financier, opérationnel et environnemental - comment l'Afrique doit s'adapter au monde de demain »**, le sommet de deux jours qui s'est tenu à Addis-Abeba a réuni des dirigeants du secteur de l'aviation civile, des PDG de compagnies aériennes et les principaux acteurs du secteur.

Dans son allocution, le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abderahmane Berthé, a noté que la connectivité est étroitement liée au commerce, au développement des affaires et au tourisme, mais qu'actuellement, le commerce intra-africain enregistre un taux modeste de 16%, ce qui est faible par rapport à l'Europe (64%) ou à l'Asie où il est supérieur à 50%.

« Actuellement, jusqu'à 22 % des Africains voyageant entre deux villes africaines sont obligés de passer par des plaques tournantes non africaines, soit en Europe, soit au Moyen-Orient. Cette situation peut être inversée grâce à un renforcement des réseaux et de la coordination au niveau des plaques tournantes africaines, ce qui aura un impact positif sur les flux touristiques intra-africains. »

Pour garantir un meilleur ciel aux compagnies aériennes africaines et aux citoyens africains, le marché du transport aérien devrait être transformé et devrait bénéficier d'un environnement réglementaire favorable si l'on veut que l'énorme croissance du trafic prévue pour les 20 prochaines années se réalise.

Soulignant le thème de la conférence, à savoir « Créer un avenir durable pour l'industrie aéronautique africaine », Tewolde Gebre Mariam, PDG d'Ethiopian Airlines, a déclaré dans son discours d'ouverture que l'aviation africaine dispose de nombreuses opportunités, mais qu'elle fait également face à des défis que le secteur doit relever pour assurer un avenir durable au secteur de l'aviation.

« Parmi nos principaux défis à relever figure l'attitude des gouvernements africains à l'égard du secteur de l'aviation. Nous avons besoin du soutien des gouvernements, il faut réduire les taxes et améliorer les infrastructures. Nous dépendons de l'aviation pour nous connecter et pour relier le monde.

Concernant le commerce, les investissements des entreprises et le tourisme, les autres modes de transport ne peuvent pas bien nous servir, les gouvernements africains doivent soutenir le secteur de l'aviation », a-t-il déclaré. « Les compagnies aériennes africaines doivent également coopérer entre elles, car il y a un manque de coopération en ce moment. Actuellement, nous ne détenons que 20 % de la part du marché mondial, ce qui est douloureux. Cela signifie que nous n'avons pas la masse, il est donc temps pour nous de coopérer les uns avec les autres. »

Gebre Mariam a également évoqué le défi actuel du coronavirus, qui a constitué un thème de tendance lors de la conférence, en expliquant les implications pour l'industrie aéronautique. « Le coronavirus constitue un énorme défi. Nous constatons une baisse de 20% de la demande ; c'est un grand choc. Cependant, nous sommes habitués à ce genre de choc et nous avons l'expérience nécessaire pour le surmonter. Pour nous, il s'agit d'un problème temporaire, nous avons été confrontés à des maladies, à des catastrophes naturelles et à des flambées soudaines des prix du pétrole, et nous disposons des capacités et des compétences nécessaires pour nous remettre sur les rails. »

Les délégués présents au forum ont débattu des défis actuels et nouveaux, notamment les discussions autour du coronavirus, la durabilité et la nécessité d'un ciel africain plus ouvert. Le message retentissant était que toutes les parties prenantes doivent coopérer et collaborer pour assurer un avenir durable au secteur de l'aviation.

Transport Aérien; Interview avec Jeune Afrique

« Les gouvernements africains doivent compenser les pertes de leur compagnie aérienne »

Les gouvernements africains doivent compenser les pertes de leur compagnie aérienne » Alors que les conséquences du Coronavirus s'annoncent catastrophiques pour le transport aérien, pour Abderrahmane Berthé (Afraa), les États doivent mettre en place très rapidement des mesures pour soutenir le secteur.

Secrétaire général de l'Association Africaine des Compagnies Aériennes (AFRAA) Abdérahmane Berthé lancera un appel commun la semaine prochaine, avec l'Association internationale du transport aérien (IATA), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Commission africaine de l'aviation civile (Cafac), aux gouvernements africains pour qu'ils soutiennent leurs compagnies aériennes face aux conséquences catastrophiques de l'épidémie de coronavirus sur le secteur. Et pour qu'ils maintiennent les vols cargo

Au 11 mars, les pertes pour les compagnies Africaines dues au Coronavirus se chiffrent à 4,4 milliards de dollars selon des chiffres dévoilées, le 19 mars, par l'Association internationale du transport aérien (IATA). Si la plupart des compagnies dans le monde ont trois mois de trésorerie devant elles, les transporteurs africains n'ont souvent que quelques semaines.

Jeune Afrique: Quelles sont les mesures d'urgence que peuvent adopter dès à présent les États africains pour sauver leur compagnie?

Abdérahmane Berthé: : Partout dans le monde, les gouvernements pensent à venir au secours des entreprises, y compris aux compagnies aériennes, pour les aider à survivre. Nous avons déjà écrit le 19 mars à tous les gouvernements africains, aux ministres des finances et des transports, en préconisant plusieurs options possibles d'intervention : la compensation directe des pertes durant cette période, l'octroi de prêts aux compagnies, l'allègement des charges et de certaines taxes, et pourquoi pas des prêts ou des dons.

> " CETTE CRISE S'ANNONCE PIRE QUE CELLE QUI A SUCCÉDÉ AU 11 SEPTEMBRE ET QUE LA CRISE DE 2008"

Et nous lancerons au début de la semaine prochaine avec la IATA, l'OACI et la Cafac, une adresse aux gouvernements africains pour les appeler à soutenir tout le secteur du transport aérien, les compagnies, les aéroports, toutes les entreprises qui travaillent autour. Ces solutions sont discutables au cas par cas.

Les gouvernements ont beaucoup de priorités à gérer. Et nos compagnies étaient déjà dans une situation très fragile. Mais le transport aérien est vital pour le développement de l'Afrique.

En Afrique, notre industrie soutient 6,2 millions d'emplois et sa contribution au PIB s'élève à 2,6 %. La IATA évalue à 55,8 milliards de dollars la contribution économique du transport aérien au continent.

Que peuvent faire les compagnies pour tenter malgré tout de « limiter la casse »?

Pas grand chose. Quand la crise a commencé en Chine et que les compagnies ont arrêté les vols, on pouvait imaginer la réaffectation des avions sur d'autres lignes. Mais à partir du moment où les frontières sont fermées, la solution est de mettre tous les avions au sol.

Or les coûts fixes demeurent. La maintenance des appareils doit être pratiquée même si les appareils restent cloués au sol. Quant à renégocier les factures avec les fournisseurs, ce sera d'autant plus difficile que tous les secteurs sont concernés.

Cette crise s'annonce pire que celle qui a succédé au 11 septembre et que la crise de 2008. L'impact sur les économies africaines risquent d'être une tragédie humaine.

L'inquiétude grandit aussi du côté du cargo, essentiel pour l'acheminement des médicaments et des produits de première nécessité. Certains pays comme la Somalie ont suspendu ou restreint les vols cargo. D'autres pourraient suivre ...

Plus de 80 % du commerce en Afrique est fait avec des pays non-africains. Nous allons demander aux gouvernements de prêter une attention toute particulière aux vols cargo, que certains pays ont interdits.

Nous devons réfléchir aux mesures spécifiques qui peuvent être prises, notamment pour les équipages, afin de maintenir ces vols essentiels. Nous allons leur demander de lever l'interdiction des vols cargo.

Carnet de bord de l'AFRAA

Les secrétaires généraux de l'AFRAA et de l'AACO se rencontrent pour discuter des domaines de collaboration

Les secrétaires généraux de l'AFRAA et de l'AACO se rencontrent pour discuter des domaines de collaboration Le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abdérahmane Berthé, a rencontré le Secrétaire général de l'Organisation des transporteurs aériens arabes (AACO), M. Abdul Wahab Teffaha, le 28 janvier 2020 pour évoquer la collaboration entre leurs compagnies aériennes membres respecves et le développement de l'industrie du transport aérien. La réunion a été accueillie par le PDG d'EgyptAir, Capt Ahmed Adel au siège EgyptAir au Caire (Égypte).

Les Secrétaires généraux accompagnés de leurs proches collaborateurs ont échangé des idées sur les meilleures pratiques et les initiatives visant à faire progresser l'industrie du transport aérien sur des questions telles que les taxes, les frais et les redevances, la formation et le renforcement des capacités, la sécurité, la libéralisation, l'environnement, et la sûreté, entre autres.

Les deux associations ont également partagé des idées sur des initiatives de maîtrise des charges et des projets communs au profit de leurs membres et se sont engagées à collaborer en faveur du développement de l'industrie du transport aérien.

AEG FUELS rencontre l'AFRAA

A la suite de l'adhésion de AEG FUELS au Programme de partenariat de l'AFRAA, M. Paul Walker – Directeur des ventes de AEG FUELS, a effectué une visite de courtoisie au siège de l'AFRAA pour discuter des domaines de collaboration et des plans pour l'année 2020.

Le certificat de partenariat lui a été délivré par le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abdérahmane Berthé. L'AFRAA accueille chaleureusement AEG FUELS au sein de sa famille.

Le Directeur des ventes EMEAR à De Havilland Aircraft of Canada Ltd., M. James Bosse, et le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abdérahmane Berthé.

De même, le Directeur des ventes EMEAR à De Havilland Aircraft of Canada Ltd., M. James Bosse, a rendu une visite de courtoisie à l'AFRAA le 24 janvier 2020.

Cette visite avait pour objectif de discuter des domaines de collaboration mutuellement bénéfique pour le développement de l'aviation africaine et d'établir les voies et moyens de favoriser une relation de travail étroite entre les deux organisations.

Points forts du magazine « African Skies »

L' approche de l'AFRAA sur les taxes, frais et redevances en vue de meilleurs cieux africains

L'aviation africaine est un secteur en croissance rapide, très prometteur pour la prospérité économique du continent. Le transport aérien en Afrique soutient actuellement 6,2 millions d'emplois et contribue pour 55,8 milliards de dollars au PIB continental, et devrait croître à un taux de 4,6% par an au cours des 20 prochaines années.

Cette croissance du trafic concorde de plus en plus avec l'expansion des lignes aériennes par les compagnies africaines. Néanmoins, les transporteurs africains sont encore confrontés à de nombreux défis, dont notamment le niveau élevé de taxes et redevances. Ces défis affectent négativement la capacité des compagnies aériennes africaines à développer leur présence et à proposer des tarifs compétitifs aux passagers pour faire croître leur trafic.

En raison du prix élevé du carburant, des taxes aéroportuaires prohibitives, des redevances de navigation aérienne excessives, le coût des sièges-kilomètres offerts par les compagnies aériennes africaines est beaucoup plus élevé que la moyenne de l'industrie. Les transporteurs aériens africains volent avec des coefficients de remplissage beaucoup plus faibles que la moyenne de l'industrie, alors qu'ils œuvrent à développer leurs parts de marché. Aussi, leurs tarifs produisent-ils des revenus par passager-kilomètre inférieurs à ceux des transporteurs d'autres régions sur des paires de villes de distance comparable. Par conséquent, les résultats nets des compagnies aériennes africaines continuent d'être négatifs depuis 2009.

En savoir plus

Le transport aérien en Afrique: point de vue de l'AFRAA

Le continent africain héberge 17% de la population mondiale alors que son trafic aérien est inférieur à 3% du trafic mondial. Les compagnies aériennes africaines perdent en moyenne 1,54 dollars par passager transporté alors qu'au niveau mondial les compagnies aériennes gagnent 6,12 dollars par passager transporté. Dans plusieurs régions du monde aujourd'hui on peut acheter un billet d'avion à moins de 100 dollars pour un vol de 1,5 heures alors qu'en Afrique souvent la taxe totale sur le billet est supérieure à 100 dollars. Le trafic passager entre l'Afrique et le reste du monde est dominé par des compagnies non africaines qui souvent pratiquent des tarifs exorbitants. Sur les 55 états africains, seulement 8 ont des vols directs vers plus de 20 autres états africains.

En savoir plus

Opportunités de croissance des revenus pour les compagnies aériennes africaines

Le revenue management est l'un des principaux moteurs d'une compagnie aérienne, déterminant sa rentabilité et son succès à long terme. Il suffit d'avoir le bon produit pour le bon client au bon moment et au bon prix. Par conséquent, l'évaluation et la transformation des données en informations qui définissent les profils des clients et prédisent le comportement des consommateurs, permettent aux compagnies aériennes de personnaliser les produits et de maximiser la croissance des revenus. L'expertise du marché de longue date de Lufthansa Consulting, notamment en Afrique, a démontré que le marché africain du transport aérien est différent de tout autre marché aéronautique dans le monde.

Il existe un besoin naturel de transport aérien en Afrique en raison de sa situation géographique et de son énorme potentiel de croissance porté par une population jeune et croissante et l'une des régions du monde connaissant une urbanisation des plus rapides. Néanmoins, l'environnement africain est caractérisé par une demande relativement faible exprimée par un coefficient de remplissage moyen de 68% seulement en 2018 selon le rapport annuel de 2018 de Air Transport Action Group (ATAG). En outre, le marché africain du transport aérien est marqué par des coûts d'exploitation élevés. Par conséquent, Catrin Drawer, responsable du marché africain chez Lufthansa Consulting, souligne que «l'optimisation des revenus est d'une grande importance pour toutes les compagnies aériennes participantes lorsqu'on considère les caractéristiques du marché africain.»

En savoir plus

Entretien avec le directeur de la technologie, Rolls-Royce plc, Paul Stein

En dépit du fait que l'aviation n'est responsable que de 2% des émissions mondiales, elle est la cible des taxes environnementales de plus en plus prohibitives. Est-ce que cette situation détourne l'attention du monde du vrai problème?

Il est nécessaire de révolutionner toutes les industries pour soutenir notre population croissante de plus en plus urbaine. Nous sommes entrés dans une ère où la durabilité est essentielle à la survie non seulement économique, mais aussi pour nous comme espèce.

Le trafic mondial de passagers augmente de 5% en glissement annuel, l'Afrique à elle seule aura besoin de 1.000 avions de plus dans les 20 prochaines années.

En tant que leader de la technologie industrielle, nos activités ont un effet profond sur la société et l'environnement, et nous sommes à l'avant-garde du développement des innovations qui permettent d'atténuer l'impact industriel.

Le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe a fixé un objectif de réduction de 75% du CO2 par passager-km d'ici 2050, et dans cette optique, nous nous sommes fixé l'objectif de réduction de 30% de la consommation spécifique de carburant, par rapport aux premiers moteurs Trent.

Au cours des deux dernières décennies, les améliorations apportées au groupe motopropulseur et, en particulier, la turbine à gaz, ont été le véritable moteur pour réaliser des gains d'efficacité et une aviation plus verte. Jusqu'où l'enveloppe peut-elle être étirée pour rendre la turbine à gaz plus légère et plus verte?

Rolls-Royce a été pionnier en matière de vol depuis plus de 100 ans. En effet, nous avons construit le premier turbopropulseur, le premier moteur à réaction, le premier moteur pour avion de transport de passagers, et le moteur du premier et seul avion supersonique commercial (Concorde).

Nous avons conçu sept variations de Trent, notre famille leader mondial, depuis son lancement il y a plus de deux décennies; et chacune a repoussé les limites du possible.

Interview | Entrevue La turbine à gaz reste essentielle à notre avenir – le Trent XWB qui motorise Airbus A350 est le moteur d'avion le plus efficace en service jamais construit et qui volera pendant des décennies. Cette technologie éprouvée va maintenant franchir une autre étape de son évolution.

Ultrafan™ sera 25% plus économe en carburant que le premier moteur Trent, avec une nouvelle architecture à réducteur et un taux de dilution trois fois plus élevé que celui du Trent 700. Les pales du ventilateur sont fabriquées à partir des matériaux composites carbone/ titane les plus récents.

La propulsion électrique a été proposée comme technologie pour le futur de l'aviation. Mais dans quelle mesure peut-elle se substituer à la turbine à gaz?

La motorisation électrique impacte déjà beaucoup de systèmes de transport et devrait avoir un effet similaire sur l'aviation que lorsque les turbines à gaz ont remplacé la propulsion à pistons.

Pour les vols moyen et long-courriers assurés par des gros porteurs, la turbine à gaz demeurera la principale source de poussée car seuls les combustibles chimiques peuvent fournir la puissance requise pour ces appareils plus lourds. Cependant, l'électrification permettra la simplification de la conception interne de la turbine à gaz, permettant de nouvelles méthodes de gestion de la trainée des avions et ouvrant de nouveaux avantages au niveau de la plate-forme.

L'acquisition récente de l'activité propulsion aéronautique électrique et hybride-électrique de Siemens, connu sous le nom eAircraft, est une occasion fantastique et a renforcé nos capacités. Nous travaillons sur plusieurs programmes de propulsion électrique, par exemple: notre projet E-Fan-X assurera la démonstration d'un vol hybride-électrique en remplaçant un moteur d'un jet de 100 places par un moteur hybride-électrique d'une puissance de deux mégawatts, doté d'un générateur à turbine à gaz de 2,5 mégawatts et d'un système de batteries.

Ce sera le générateur volant le plus puissant du monde. Cieux-d'Afrique | février – avril 2020 | 39 Interview | Entrevue Un autre exemple est le projet ACCEL qui, nous espérons, battra tous les records pour devenir l'avion 100% électrique le plus rapide pouvant atteindre une vitesse de plus de 300 mph. Cela nécessitera la batterie la plus puissante jamais construite pour le vol, assez puissante pour battre les records de vitesse et de performance, assez légère pour voler, et assez stable pour éviter la surchauffe.

Nous estimons que le poids limitera les vols entièrement électriques aux petits avions sur de courtes distances. Quant aux gros porteurs transportant des charges plus élevées sur de plus grandes distances, ils continueront d'être propulsés par la technologie de turbine à gaz pour un avenir prévisible avec un degré croissant d'hybridation au fil du temps.

Outre les véhicules aériens sans pilote, quelles sont les applications à grande échelle dans l'aviation commerciale que la propulsion électrique peut motoriser à court terme?

Bientôt, nous verrons des aéronefs électriques à décollage et atterrissage vertical de type EVTOL faisant preuve de la même polyvalence que les hélicoptères. Un grand nombre des premiers concepts utilisent uniquement la puissance des batteries et nécessitent une vaste infrastructure de recharge. Mais, au fur et à mesure que la technologie des batteries s'améliore, ces appareils voleront sur de plus grandes distances et à des vitesses plus élevées.

La taille du marché prévue pour ces premières versions est estimée à 1 milliard de livres sterling par an. L'appareil EVTOL de Rolls-Royce repose sur l'hybridation de notre moteur M250, capable de transporter 4 à 5 personnes à une vitesse de 250 mph sur une distance de plus de 500 miles.

L'industrie fait également pression en faveur du développement de carburants durables pour l'aviation. Du point de vue d'un motoriste, quels sont les obstacles qui doivent être surmontés avant que ces carburants ne puissent être considérés comme une alternative viable aux combustibles fossiles?

Rolls-Royce est déterminé à faire ce qu'il peut pour soutenir et accélérer la disponibilité des carburants durables pour l'aviation (SAF), y compris les processus de développement et de certification. Nos moteurs peuvent fonctionner à tout carburant de remplacement ayant les mêmes caractéristiques que le kérosène.

Plusieurs compagnies aériennes clientes de Rolls-Royce utilisent déjà des carburants mélangés (SAF avec combustibles fossiles). Le récent vol de livraison du 5ème Boeing 787 équipé de moteurs Rolls-Royce Trent 1000TEN d'EgyptAir fut assuré à l'aide de carburant durable. L'IATA s'est également fixée des objectifs plutôt ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Quelle combinaison de technologies faudra-t-il pour tenir ces engagements?

La décarbonisation du secteur aéronautique repose sur trois piliers fondamentaux, à savoir: Le développement continu des technologies d'avions et de moteurs pour améliorer l'efficacité; la mise au point des carburants de substitution à faible teneur en carbone; la construction de nouveaux avions dotés de nouvelles technologies de propulsion, y compris l'électrification de vol.

Nous renforçons continuellement l'efficacité de nos produits actuels, avec comme résultat une augmentation Moyenne de l'efficacité énergétique de 1% chaque année. Ces progrès sont possibles grâce à des analyses avancées de données collectées via le système de suivi de la santé du moteur qui nous montrent l'état de fonctionnement d'un moteur.

Nous pouvons alors donner des conseils à nos clients sur l'optimisation de l'efficacité énergétique et si un moteur nécessite l'entretien. En Afrique, Rolls-Royce est surtout connu pour ses produits aéronautiques.

Quelle combinaison de technologies faudra-t-il pour tenir ces engagements?

Rolls-Royce est spécialisé dans la fourniture de l'énergie vitale, quel qu'en soit la forme. Nous avons trois divisions: l'aéronautique civile, la défense et les systèmes d'énergie électrique. Notre division de l'aéronautique civile accompagne l'aviation africaine depuis près de 100 ans. Aujourd'hui, nous servons 20 opérateurs, motorisant plus de 60 gros porteurs, avec 50 appareils additionnels commandés. Le nombre d'«heures de vol» effectuées par des moteurs Rolls-Royce en Afrique a augmenté de plus de 50% au cours des cinq dernières années.

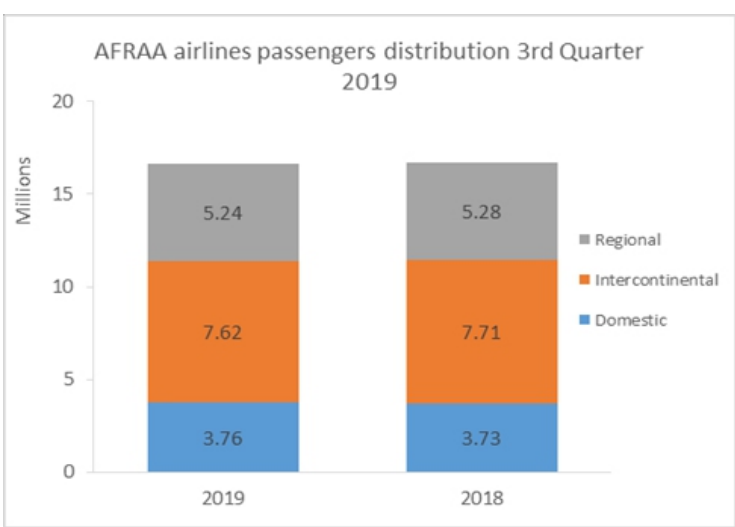
Notre activité Systèmes d'énergie électrique offre des solutions innovantes, adaptées aux exigences sociétales croissantes de l'Afrique en matière d'énergie et de mobilité. Nous offrons une gamme de solutions et de capacités de production d'énergie électrique pour toute exigence d'électrification. Des groupes électrogènes pour hôpitaux et centres de données aux solutions de micro-réseaux hybrides ruraux en passant par des centrales électriques hautement efficaces fournissant de l'électricité aux petites et grandes villes. Nous employons 120 personnes en Afrique australe, avec des bureaux au Cap et à Johannesburg, ainsi qu'un bureau régional en Zambie, et des bureaux satellites situés stratégiquement pour servir nos clients.

L'activité Défense de Rolls-Royce est un leader du marché en matière de moteurs aéronautiques pour avions militaires de transport et de patrouille notamment dans les applications de combat et d'hélicoptères. Nous avons une importante présence sur les marchés navals à travers le monde et nous sommes fiers en tant qu'autorité technique en matière de support à vie des groupes motopropulseurs nucléaires des sous-marins.

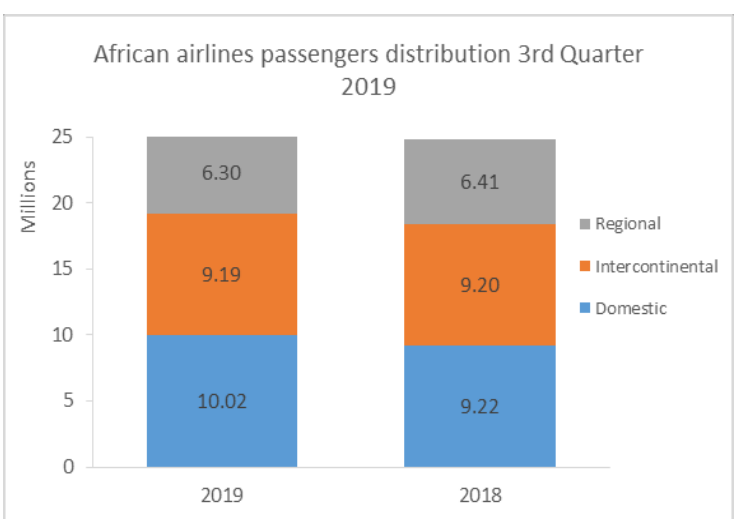
Notre division Défense entretient d'excellentes relations avec un certain nombre de pays africains depuis plusieurs décennies, au service de nombreuses forces armées, à savoir: l'Algérie, la Tunisie et l'Afrique du Sud. Rolls-Royce accompagnera la transformation des sources d'énergie du monde pour combattre le changement climatique, en fournissant des solutions adaptées. L'innovation est au cœur de notre culture, et nous nous adaptons pour répondre aux exigences énergétiques du monde de demain.

Statistiques du transport aérien – 3e Trimestre

Répartition des passagers



Source: AFRAA / Planet Optimum

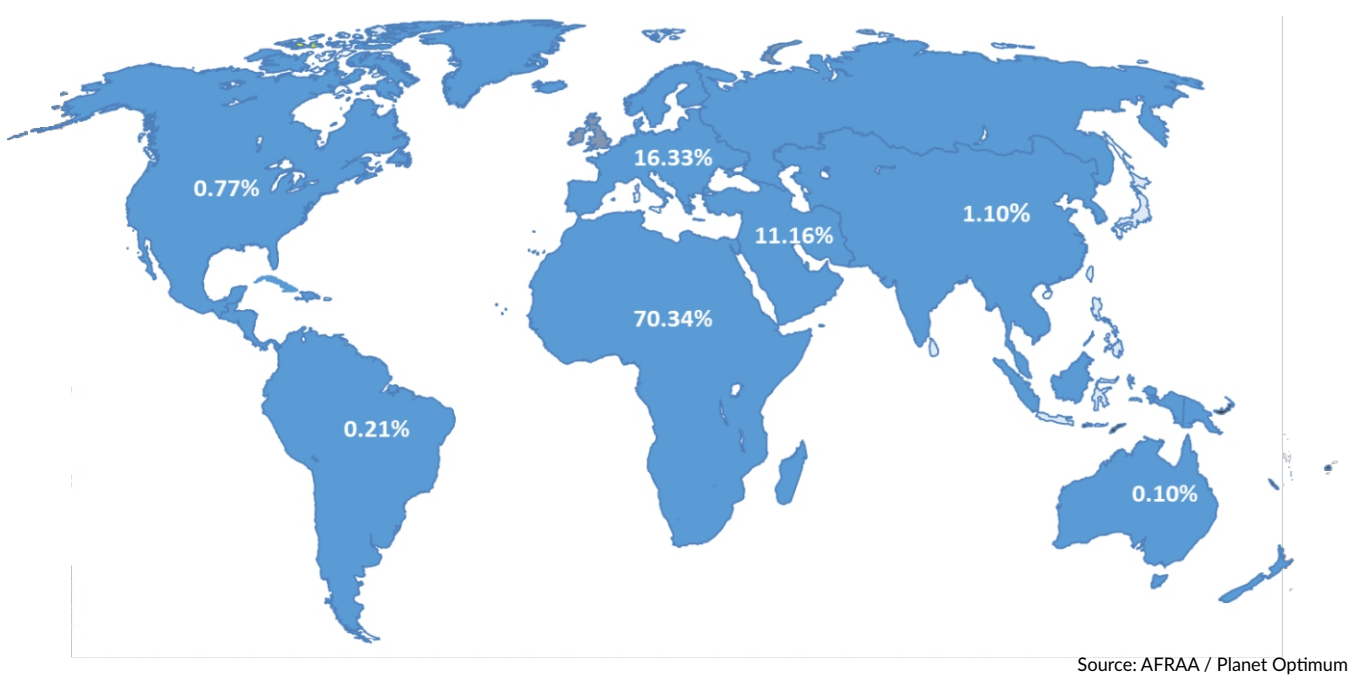


Source: AFRAA / Planet Optimum

Pour les compagnies aériennes membres de l'AFRAA, le trafic intercontinental est dominant à 45,86% car la plupart des grands transporteurs sont des membres, transportant une part importante du trafic intercontinental.

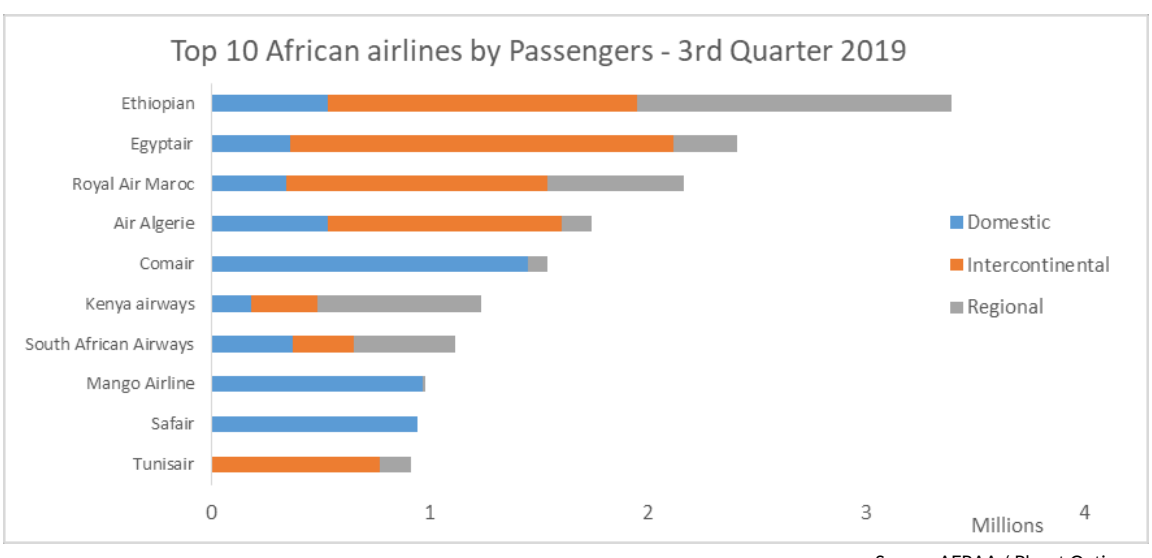
Si l'on considère l'ensemble des compagnies aériennes africaines, le trafic domestique est le plus important (39,27%) avec des opérateurs tels que Comair, Safair et Mango, les 3 principaux transporteurs domestiques en Afrique. Ceux-ci ont transporté plus de 3,46 millions de passagers au cours du troisième trimestre de 2019.

Répartition du trafic aérien à destination/en provenance de l'Afrique pour le 3ème trimestre de 2019



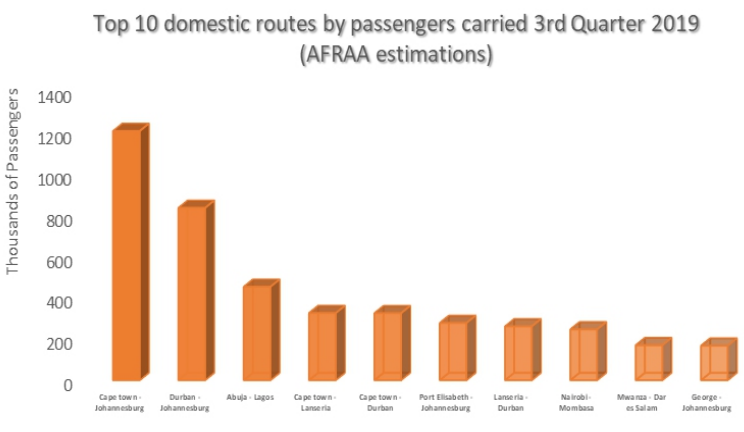
Source: AFRAA / Planet Optimum

Classement des compagnies aériennes africaines parvolume de trafic (3ème trimestre 2019)

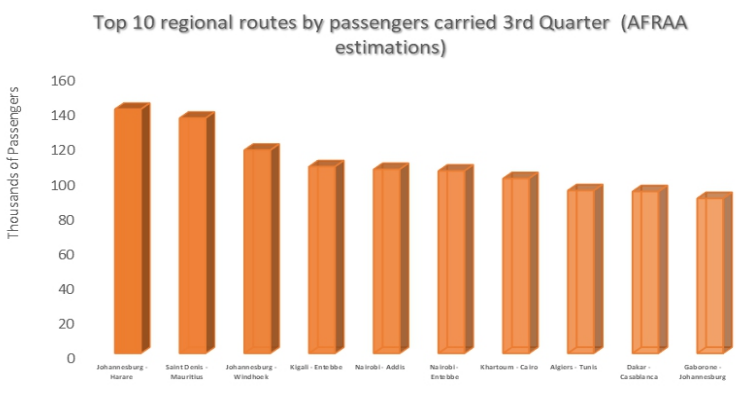


Source: AFRAA / Planet Optimum

Classement des routes par volume de trafic (3ème trimestre 2019)



Source: AFRAA / Planet Optimum



Source: AFRAA / Planet Optimum

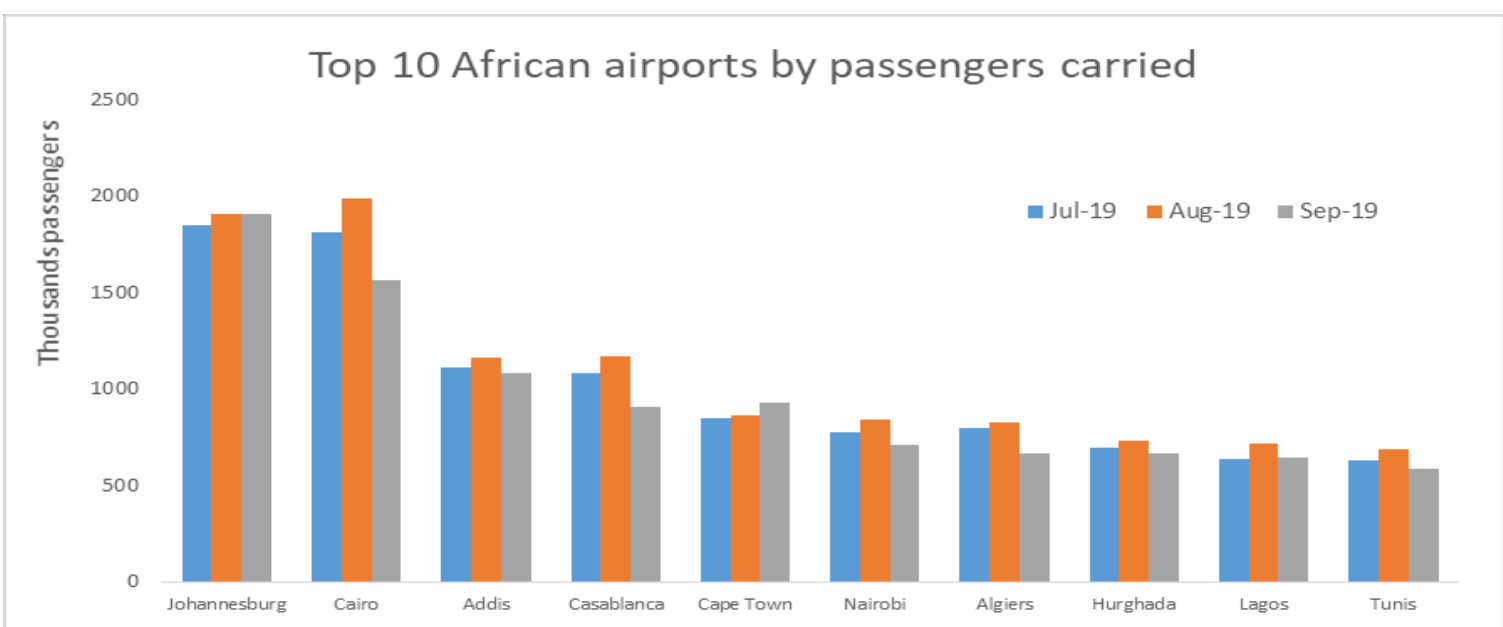
7 des 10 lignes domestiques les plus fréquentées en Afrique se trouvent en Afrique du Sud, ce qui témoigne de l'importance de ce marché. L'Afrique de l'Ouest est représentée par la route Abuja - Lagos.

Les performances en termes de trafic passagers régional sont évidentes en Afrique orientale et australe.

Source: AFRAA / Planet Optimum

Ce top 10 montre la force du trafic entre l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, notamment en provenance du Caire. Egyptair est le premier transporteur sur ces routes

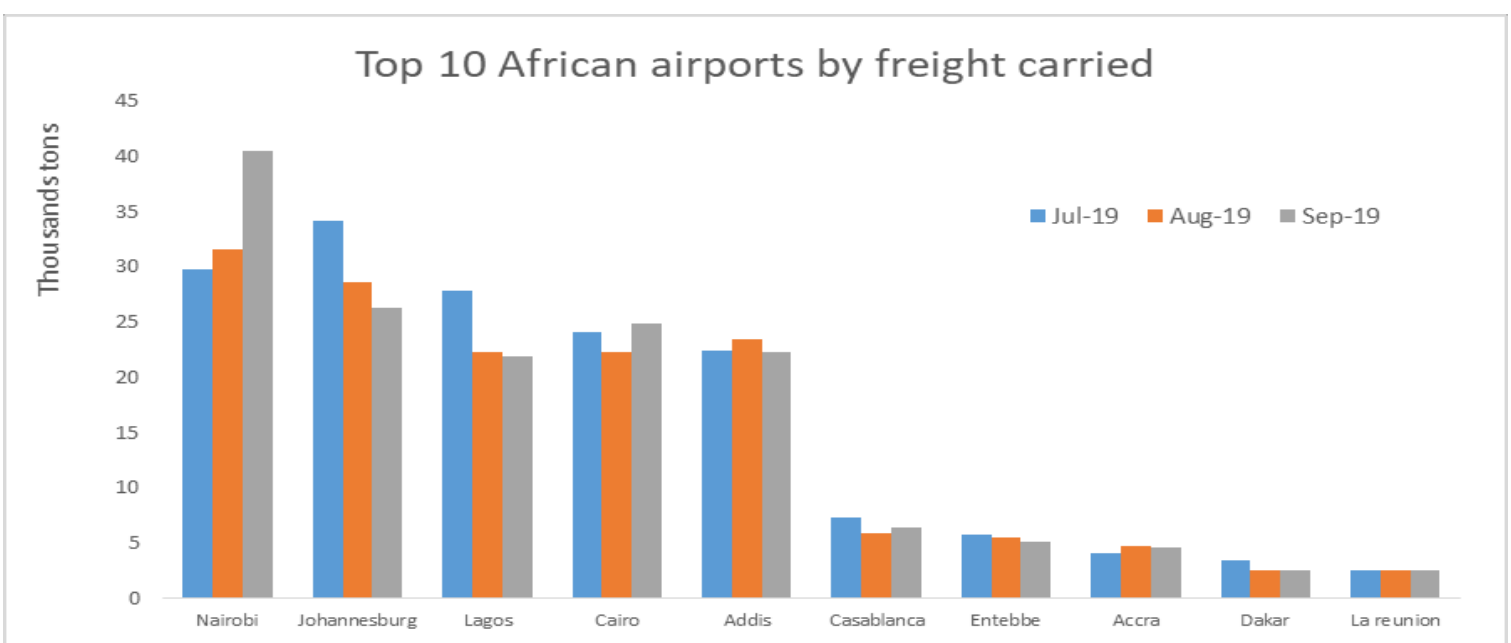
Classement des aéroports selon le trafic de passagers, 3ème trimestre 2019



Johannesburg et Le Caire sont les aéroports les plus fréquentés d'Afrique, avec respectivement 287 et 175 vols par jour. Addis-Abeba et Nairobi sont également en tête de classement, avec plus de 5 millions de passagers transportés chaque année. Lagos est le seul aéroport d'Afrique de l'Ouest et centrale (WCAF) de ce top 10.

Source: AFRAA / ACI AFRICA

Classement des aéroports selon le trafic de fret, 3ème trimestre 2019



Source: ACI AFRICA

Pour ce troisième trimestre de 2019, l'aéroport Jomo Kenyatta de Nairobi a traité plus de 101 mille tonnes de fret. Johannesbourg OR Tambo suit avec 88,96 mille tonnes. Trois aéroports d'Afrique de l'Ouest font partie du top 10, à savoir Lagos, Accra et Dakar, ce qui représente une amélioration pour la région par rapport au trimestre précédent.

Au regard des développements sur le **Coronavirus**, nous voudrions vous informer que l'AFRAA a pris la décision importante et nécessaire de reporter la **9è Convention des parties prenantes du secteur de l'aviation au 26 - 28 juillet 2020.**

Veuillez prendre note des **nouvelles dates**. Nous comptons sur votre participation.

Pour les possibilités de parrainage, d'exposition et d'allocution, veuillez contacter Mme Maureen Kahonge (mkahonge@afraa.org). Pour toutes questions relatives à l'inscription, veuillez contacter Mme Dicie Okaya (dokaya@afraa.org).