DYNAMIQUE DU TRAFIC AERIEN A L'AEROPORT MAYA-MAYA DE BRAZZAVILLE AU CONGO : PRINCIPALES TENDANCES ET DEFIS A RELEVER

OKOUYA CLOTAIRE CLAVER

Maître-Assistant, Université Marien Ngouabi, E-mail: cokouya@gmail.com

***Résumé**: La situation du transport aérien est en pleine expansion dans le monde, en relation directe avec l'accroissement de la richesse mondiale. Mais, en Afrique, à l'exception de quelques rares pays, la situation n'est guère reluisante, malgré l'émergence des compagnies privées, tant souhaitée par la Décision de Yamoussoukro de 1999. Au Congo, de nombreux aménagements aéroportuaires ont été faits au cours de la dernière décennie, suite aux opérations dites de « municipalisation accélérée », mais le trafic aérien, qui avait pris de l'envol, peine à se consolider dans ses différentes dimensions commerciales. La présente étude vise non seulement à montrer la place et le rôle de l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville dans le paysage aérien congolais, mais surtout à dévoiler les composantes du trafic de cet aéroport, au triple plan national, régional et international, et à passer en revue les principaux problèmes auxquels sont confrontés les usagers et les compagnies aériennes. Pour ce faire, outre les visites de terrain, un effort de collecte de données a été fait auprès d'organismes publics et parapublics en charge du secteur aérien, qui a permis non seulement de confectionner des tableaux et graphiques traduisant les tendances de l'évolution du trafic, mais aussi d'apprécier, l'écart du comportement des acteurs en présence aux normes édictées par la Convention de Chicago et la Décision de Yamoussoukro. A l'issue de l'analyse, il est établi que le trafic global à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville, comme au Congo en général, ne suit pas forcément l'évolution de la richesse du pays. Si le trafic passager a plus que triplé au cours de la décennie, il n'est pas le cas du fret local qui évolue en dents de scie avant de connaître une décrue du fait de la crise économique et de la disparition de plusieurs compagnies du paysage aérien, faute de professionnalisme et de surface financière suffisante pour garantir la pérennité de leur activité.*

***Mots clés**: Trafic aérien, aéroport international, Maya-Maya, Brazzaville, Congo.*

***Abstract:** The situation of air transport is expanding worldwide, in direct relation to the increase in global wealth. But in Africa, with the exception of a few countries, is hardly rosy, despite the emergence of private companies, as desired by the Yamoussoukro Decision of 1999. In the Congo, many airport facilities have been made over the last decade, as a result of so-called "accelerated municipalization" operations, but air traffic which had taken flight, time to consolidate in its different dimensions commercial. This study seeks not only to show the place and role of the international*

airport of Brazzaville Maya-Maya in the Congolese air landscape, but especially to unveil components of traffic from this airport to triple national, regional and International, and review the main problems facing users and airlines. To do this, in addition to field visits, a data collection effort has been made with public and parapublic organizations in charge of the airline industry, which has allowed not only to make tables and graphs reflecting the trends of the evolution of the traffic, but also to appreciate, the difference in the behavior of the players involved in the standards set by the Chicago Convention and the Yamoussoukro Decision. At the end of the analysis, it is established that overall traffic at the airport of Brazzaville Maya-Maya, as in the Congo in general, does not necessarily follow the evolution of the wealth of the country. If passenger traffic has more than tripled over the Decade, it is not the case of the local freight evolving sawtooth before a recession due to the economic crisis and the disappearance of several companies of the aerial landscape lack of professionalism and financial sufficient surface to ensure the durability of their activity.

***Key words**: Air traffic, international airport, Maya-Maya, Brazzaville, Congo.*

Introduction

Le trafic aérien joue un rôle de premier plan dans les déplacements des personnes en Afrique et apporte une grande contribution à l'intégration physique. Si au cours des deux dernières décennies de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) en faveur des transports en Afrique, la place et le rôle des transports se sont renforcés dans l'intensification des échanges internationaux et la mondialisation, cependant de nombreux défis subsistent et alimentent les rencontres des ministres africains en charge des transports. Indiscutablement, le transport aérien est devenu un des facteurs essentiels de la mondialisation, car il remplit *« la fonction de coordination des systèmes productifs, et l'avion joue un rôle majeur dans l'interaction des hommes à l'échelle mondiale »* (Images économiques du monde, 2016). La part des compagnies aériennes africaines dans le trafic mondial qui était presque au même point à environ 1% au cours de la décennie 1990 (CEA, 2002), bien qu'en progression de 5,7% en 2016 contre 2,3% en 2015, demeure extrêmement faible, à seulement 3% (OACI, 2017). Selon les prévisions de Boeing pour la période 2000-2019, la croissance du trafic aérien africain est de l'ordre de + 4,8% par an pour le trafic aérien passager et de +6,4% par an pour le fret (BERGONZI, 2006). Dans ce sens, la fiabilité et la rapidité des échanges de passagers et de marchandises sont des facteurs importants d'intégration et de développement économique, tant à l'échelle interne des Etats que régionale et internationale.

Cependant, le secteur souffre d'importantes insuffisances, malgré l'émergence des compagnies privées. Des réformes de gestion des aéroports et de l'espace aérien ont montré que le libre accès au marché du transport aérien donnait des avantages sur le plan de la compétition (CEA/ONU, 2002). Au Congo, comme en Afrique en général, le secteur a connu des progrès considérables depuis la Décision de Yamoussoukro en 1999 de libéraliser l'accès au marché du transport aérien. Si des progrès indéniables ont été notés dans la rénovation et la modernisation des infrastructures aéroportuaires presque dans tous les départements, il y a cependant peu d'efforts dans l'évolution du trafic tant national qu'international, ainsi que dans le respect des normes internationales par les compagnies aériennes, notamment locales.

Pourtant, la position géographique du Congo est un avantage pour la mise en œuvre des stratégies commerciales de développement des aéroports sur les axes de trafic Nord-Sud, Est-Ouest et multipolaire en Afrique. Les flux sont essentiellement distribués en étoile au départ de Brazzaville et non en réseau maillé, et se relient donc par l'Aéroport international Maya-Maya, au réseau international dont cet aéroport fait partie. Depuis l'embellissement et la modernisation de cet aéroport, la gestion du trafic est devenue un défi permanent dont il faut rechercher les causes dans le désengagement de l'Etat du transport public et le non-respect des textes en vigueur par les principaux opérateurs aériens. Le cas d'Equatorial Air Lines (Ecair) est symptomatique d'un pilotage peu professionnel d'un maillon d'une chaîne très capitalistique qui requiert une expertise technique et une capacité managériale à toute épreuve. Par vagues successives, les compagnies aériennes créées s'éliminent du paysage aérien, sans toutefois atteindre les objectifs fixés par les promoteurs. Outre le besoin d'assistance technique par les partenaires au développement qui ont suscité la libéralisation, se pose la problématique du financement durable et de la pérennité ou survie de ces compagnies aériennes qui éprouvent de réels besoins de fonds de roulement et d'investissement supplémentaire en équipements aériens.

C'est en considération de ce contraste que l'étude se propose comme objectif principal d'apprécier les principales tendances de l'évolution du trafic aérien à l'Aéroport international Maya-Maya de Brazzaville et d'en analyser les facteurs explicatifs. Dans un premier temps, un bref aperçu de l'organisation actuelle du système de transport aérien au Congo est fait afin de montrer la place et le rôle de l'aéroport de Brazzaville dans l'armature aéroportuaire du pays. Dans un deuxième temps sont examinées la structure et l'évolution du trafic aérien à

l'aéroport international de Brazzaville. L'étude passe enfin en revue les problèmes de divers ordres qui limitent l'expansion du trafic, donc son développement.

Pour y parvenir, la méthodologie adoptée a consisté essentiellement en une revue documentaire, portant sur la législation et la réglementation en vigueur en matière d'aviation civile et l'analyse des séries statistiques à partir des bulletins périodiques de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). Elle a été complétée par des visites de terrain qui ont permis d'apprécier les conditions d'exercice des acteurs privés et publics d'aviation civile, ainsi que les interrelations qui s'établissent entre eux, puis par une série d'entretiens et interviews avec les cadres et experts travaillant au ministère des transports, à l'Agence pour la sécurité et la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA). Les données collectées et traitées sous Excel ont permis d'élaborer des tableaux et graphiques décrivant la structure et l'évolution du trafic.

1.1. Cadre juridique et institutionnel d'organisation du transport aérien au Congo

L'organisation du transport aérien congolais s'appuie sur les accords issus des différentes conventions qui régissent l'exploitation des espaces aériens dans le monde. Elle est faite en fonction de la hiérarchie des infrastructures aéronautiques et animée par des gestionnaires et acteurs divers dont l'énumération faite ci-dessous n'est guère exhaustive.

Le premier texte de référence est la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago signée le 7 décembre 1944. Elle définit et décrit les règles d'exploitation des aéronefs civils, des aéroports de navigation, la sécurité aérienne, les qualifications du personnel navigant, les normes internationales en matière de transport aérien civil. Ensuite, il y a la décision de Yamoussoukro de 1999 qui constitue un repère majeur pour le transport aérien africain, car elle consacre la libéralisation de l'espace aérien après plusieurs décennies de règne des monopoles étatiques. Pendant longtemps, dans presque tous les pays africains, le régime de droits de trafic était très restrictif, essentiellement réservés aux compagnies nationales. Cette situation a entravé la concurrence et entrainé des coûts très élevés par rapport à des itinéraires plus libéralisés et plus compétitifs dans d'autres régions du monde. Le marché étant très étroit et morcelé, les compagnies étaient souvent trop petites pour être efficaces sur des liaisons internationales. De plus, les services de contrôle de la navigation et du trafic sont coûteux et ne sont pas toujours au niveau des normes de technologie moderne. Dans l'espace CEMAC, a été mis en place le Code de

l'Aviation civile du 20 juillet 2000 dont les dispositions s'appliquent aux équipages, passagers et aéronefs étrangers. Ce code s'applique uniquement aux aéronefs civils et exclut les aéronefs d'Etat, les aéronefs utilisés pour des besoins militaires ou paramilitaires. Au niveau national, on note l'existence des règlements aéronautiques du Congo (RAC) du 29 février 2008 qui traitent des aspects spécifiques du domaine du transport aérien au Congo, notamment les licences du personnel, l'immatriculation des aéronefs, la navigation des aéronefs, les organismes de maintenance agréés, la certification des exploitants, etc.

S'agissant du cadre institutionnel, on note l'existence de plusieurs organes de gestion du système de transport aérien, à savoir : l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), l'Agence de Sécurité de la Navigation en Afrique et à Madagascar (ASECNA), la Société Nationale des Pétroles du Congo (SNPC) et Aéroports du Congo (AERCO). L'ANAC est l'Autorité nationale qui gère les aérodromes se trouvant sur le territoire national, et veille à l'application des dispositions de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) au niveau local. Elle contribue aux négociations des accords aériens pour le compte de la République du Congo à travers sa Division des Accords Aériens et des Conventions Internationales (DAACI). C'est elle qui délivre les autorisations de survol et d'atterrissage, accrédite ou non l'exploitation d'une compagnie dans le domaine aéronautique, délivre les Certificats d'Exploitation Aériens (CTA) aux compagnies et aux équipages des compagnies de droit congolais. L'ANAC a sous sa responsabilité la Division de la Réglementation du Transport Aérien (DRTA), qui fournit les données statistiques du trafic aérien et météorologique au niveau national, ainsi que la Division de l'Economie du Transport Aérien (DETA). Toutes ces divisions évoluent sous la responsabilité de la Direction de la Navigation Aérienne (DNA) qui a la mission de sûreté des passagers et de leurs bagages, du fret, de la poste et de la sécurisation des aérodromes par des services légitimes étatiques, notamment la police, les douanes et la gendarmerie. Pour sa part, la SNPC s'occupe du ravitaillement en fuel de tous les aéronefs en escale au Congo, tandis que la gestion de tous les aéroports internationaux de Brazzaville, de Pointe-Noire, d'Ollombo et de tous les aérodromes du pays (Fig.n°1) est dévolue à AERCO. Au Carrefour de tous ces organes se trouve l'ASECNA, créée le 25 octobre 1974 par la Convention de Dakar (Sénégal), comme «aiguilleur du ciel» en ce qu'elle assure la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage de aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol pour l'approche et l'atterrissage sur les aéroports des Etats membres (MPATIE, 2003) qui sont

au nombre de 17 à ce jour. En outre, plusieurs sociétés privées offrent des prestations permettant le bon fonctionnement des structures aéroportuaires et leur mise aux normes internationales. Ainsi, on note par celles-ci la «SOMAC» qui surveille les entrées des aérogares; «EN-CO» qui s'occupe de l'électricité et du refroidissement; «Balai magique» et «Nicole Service» qui assurent l'entretien courant de l'aérogare de Brazzaville; le recyclage de chariots utilisés dans les aéroports est fait par ALCD, etc.

1.2. Place et rôle de Maya-Maya dans l'armature aéroportuaire du Congo

Créé durant la période coloniale, l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville a connu en 1949 l'achèvement par la société française Batignolles de ses premiers travaux d'aménagement qui ont permis la délocalisation des activités du trafic aérien de l'ancien site à Bacongo vers le site actuel, situé plutôt à Moungali au centre de la capitale. Celui-ci couvre une aire de 190 hectares, constituant un vaste espace du trafic aérien tant national qu'international qui fait partie de l'armature aéroportuaire du pays (Fig. n°1) en cours de densification.

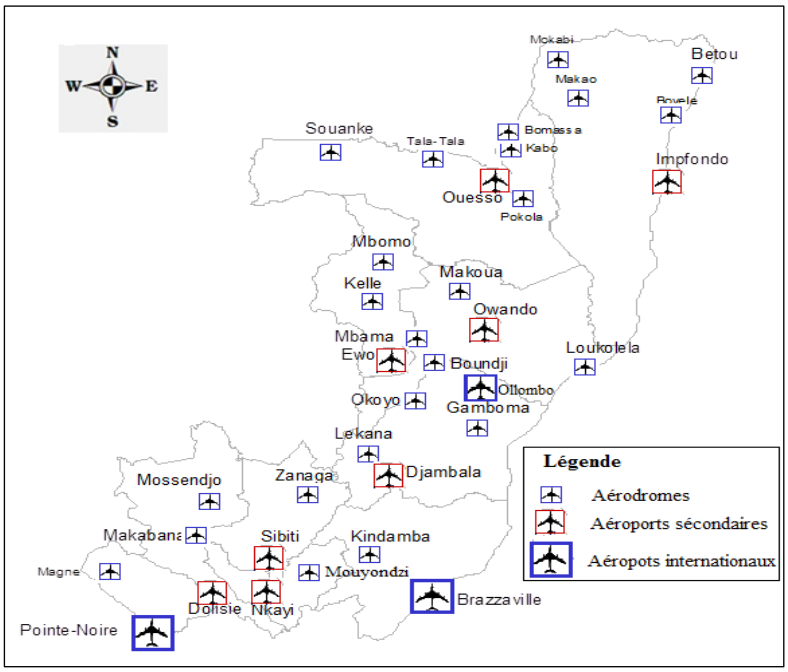


***Figure n°1*: Principaux aéroports et aérodromes du Congo**

Source : PNT, carte réactualisée par OKOUYA C. C

Le nouvel aéroport est catégorisé à deux classes: E et F. La classe E fait référence aux fréquences des aéronefs et passagers, tandis que la classe F est en lien avec les installations actuelles. Dans l'ambition de faire de Brazzaville un hub aérien régional, une nouvelle aérogare (photos 1 et 2) et une deuxième piste d'atterrissage calibrée à l'A380 ont été réalisées. Et le trafic est passé de 300 000 à 1200 000 passagers par an entre 2003 et 2015 (PCT, 2016). Aujourd'hui, l'aéroport est capable de traiter 45 vols par heure, accueillir 5000 passagers par jour, soit 150.000 par mois et 1,8 million par an.

Planche 1 : Nouveau visage de l'aéroport Maya-maya de Brazzaville



Photo 1 : Vue aérienne de Maya-Maya
http/www.africalist.directory/2015/Maya-1jpe



Photo 2 : Vue intérieure de l'aéroport Maya-Maya
cliché C. Okouya, mai 2015

2-Structure du trafic aérien à l'aéroport international « Maya-Maya»

Le trafic aérien à l'Aéroport international Maya-Maya est réparti selon la destination en trafic national, régional et international. Selon l'objet, on distingue le trafic passager, le trafic marchandises ou fret et le trafic postal. En fonction du caractère marchand, on distingue le trafic commercial qui peut être national (TCN), régional (TCR) ou international (TCI). Le trafic commercial international (TCI) a cru de façon vertigineuse entre 2002 et 2009, année du début de fléchissement qui ne s'est plus redressé durablement. Selon les données récentes, le nombre de vols en 2015 est de 20.461 dont 13.213 en TCN, 5546 en TCI et 1702 vols en TCR. (ANAC, 2015).

2.1. Trafic passagers

D'une manière générale, le transport aérien national des passagers à l'arrivée et au départ de l'aéroport International de Brazzaville a évolué d'une manière soutenue pendant la décennie 2000. Comparativement aux autres aéroports du pays, Maya-Maya Brazzaville qui accueille

53,5% du trafic de passagers en 2015, est le premier aéroport du pays devant Agostino Neto de Pointe-Noire (43,6%). Le tableau n°1 ci-dessous montre l'évolution soutenue d'année en année de l'ensemble du trafic passager du pays qui a été multiplié par trois en dix ans. Ollombo a pu en dix ans se hisser au rang de troisième aéroport international, avec 19.000 passagers, devant Dolisie et les autres localités comme Nkayi, Ouesso et Impfondo.

Tableau n°1: Evolution du trafic des passagers des aéroports du Congo de 2004 à 2015 (en milliers)

Aéroports	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Brazzaville	444	538	625	687	746	776	805	829	955	1036	1 199	1233
Pointe-Noire	375	431	586	564	592	644	692	765	846	899	1017	1004
Ollombo	0,04	1	0,29	241	0,34	4	1	1	5	14	16	19
Dolisie	41	48	63	58	70	93	77	53	25	15	28	18
Autres (*)	73	93	82	83	62	38	36	30	18	24	30	30
Total	**937**	**1 111**	**1 357**	**1 632**	**1 470**	**3564**	**1 612**	**1 678**	**1 850**	**1989**	**2 289**	**2303**

(*) Nkayi, Impfondo, Ouesso et autres

Source : ANAC

S'agissant du nombre de vols en trafic commercial international (TCI), on peut noter qu'il ne cesse de croître depuis 2000. D'environ 1800 vols en 2000, le mouvement a atteint 4 900 vols en 2011 et un pic de 5546 vols en 2015, avant la décroissance due à la crise qui sévit actuellement. Pendant que le trafic commercial international a pris de l'envol, le trafic régional a plutôt évolué en dents de scie entre 2001 et 2011, comme on peut lire à travers le graphique de la Fig. n°2 ci-dessous. Les principales compagnies qui desservent l'aéroport international de Brazzaville et qui connaissent une évolution constante du trafic passagers sont: Air France (AFR), Ethiopian Airlines (ETH), la compagnie panafricaine ASKY et d'autres compagnies telles Rwandair qui se fraye un chemin de croissance en défiant CAMERCO, ECair, TAAG, etc. Le nombre total de passagers transportés par les deux principales compagnies est passé de 9 900 à plus de 20.000 entre 2001 et 2011.

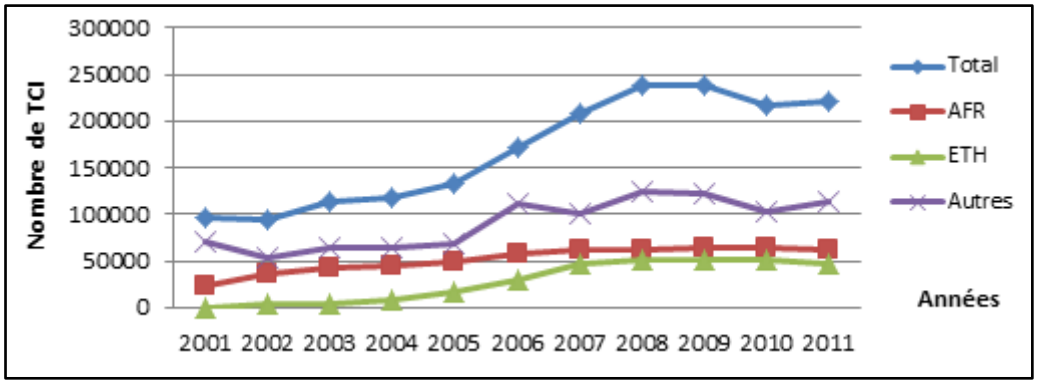


***Figure n°2*: Evolution du trafic commercial international des passagers par principales compagnies desservant l'aéroport Maya-Maya (2001-2011)**

Source : ANAC, Bulletins statistiques et données des services du transport aériens, 2013.

2.2. Trafic marchandises

S'agissant du fret local, l'évolution s'est faite en dents de scies (Fig. n°3), alors que le trafic commercial régional (TCR) est resté stationnaire. Contrairement au trafic commercial international qui a connu une évolution exponentielle depuis les années 2002, comme le montre la figure n°4. Ce trafic a connu une chute depuis plus de dix ans et peine à se remettre, en l'absence d'une compagnie régionale crédible comme l'aurait été Air CEMAC, un espoir déçu.

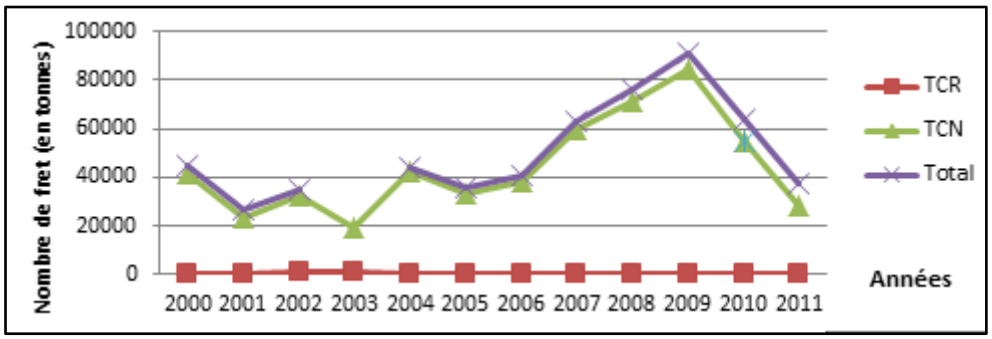


***Figure n°3*: Evolution du fret local de 2000 à 2011**

Source : ANAC, Bulletins statistiques et données des services du transport aérien, 2013.

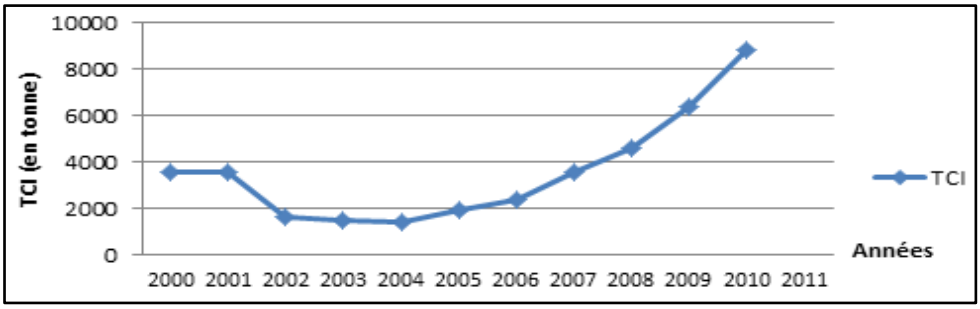


***Figure n°4*: Evolution du trafic commercial international (TCI) du fret Brazzaville de 2000 à 2011**

Source : ANAC, Bulletins statistiques et données des services du transport aériens, 2013.

3. Problèmes de développement du transport aérien au Congo

Les problèmes qui minent le secteur aérien congolais sont pratiquement les mêmes que ceux identifiés au niveau régional. En 2005, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) a épinglé sept insuffisances notoires pour caractériser ce secteur, à savoir : une concurrence limitée qui renchérit les coûts et met les passagers à la merci des rares compagnies encore en activité ; une offre en aéronefs insuffisante et d'appareils vétustes et mal entretenus, une coopération et un partenariat entre les compagnies peu développées ; une mauvaise qualité des services caractérisée en particulier par une programmation peu fiable des vols, des retards fréquents, voire systématiques, des suppressions inopinées de vols, etc. ; des dispositifs de sécurité et de sûreté insuffisantes ; une régulation et un contrôle réglementaire insuffisants, alors qu'avec la libéralisation de l'industrie aérienne, de nombreux opérateurs privés commencent à opérer sur les marchés nationaux ; des faiblesses en matière de ressources humaines, concernant notamment le maintien des compétences et des connaissances avancées. (CEA, 2005). Malgré les progrès réalisés dans les infrastructures, plusieurs de ces problèmes qui constituent de facteurs limitants marqueront encore durablement le transport aérien congolais. De manière spécifique, trois types de problèmes caractérisent la gestion de l'aéroport de Brazzaville: juridique et institutionnel, technique et climatique.

3.1. Problèmes d'ordre juridique et institutionnel

Le transport aérien congolais peine à bien fonctionner à cause de l'inadaptation du cadre institutionnel appelé à régir le fonctionnement des aéroports. Par exemple, les questions météorologiques et la veille satellitaire nécessitent un recadrage, allant au-delà de l'organigramme adopté en 2011. On est en droit de déplorer un conflit d'intérêt de gestion

entre l'ANAC qui joue le rôle d'autorité de l'aviation civile et la compagnie AERCO qui gère l'aéroport. Ce qui impose le besoin d'agence de régulation prévue dans le volet institutionnel du Plan national des transports élaboré pour l'horizon 2025 en vue de préserver la nature du trafic de chaque mode de transport. (PNT, 2004, vol.8).

Sur le plan juridique, on peut noter l'inexistence d'une réglementation interne à la plateforme aéroportuaire de régler les contentieux entre les services publics (police, douanes, etc.), les opérateurs économiques et autres usagers. Les Aéroports du Congo (AERCO), société de gestion des trois aéroports du Congo (Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo), malgré l'obtention de son agrément par l'arrêté ministériel n°6290 du 27 août 2010, n'a pas qualité d'autorité aéroportuaire pour régenter, surtout qu'elle n'a pas de certificat d'exploitation. Ensuite, à partir des renseignements recueillis auprès des exploitants, on peut noter la difficulté d'exercer l'activité de transport aérien au Congo. Qu'il s'agisse de l'accès à la profession que de l'agrément des sociétés, le processus d'acquisition des documents est lourd au plan administratif. Les exploitants sont victimes du défaut de gouvernance de la procédure d'obtention d'autorisation de vol et de la certification d'aéronefs. Certaines compagnies ont abandonné leurs activités à cause des différends qui les opposaient avec les autorités en charge de l'aviation civile. D'autres, en raison des coûts d'inopportunité générés et de l'importance des charges de structure, n'ont pas pu trouver de nouveaux appareils pour satisfaire la demande supplémentaire de trafic. Faute de mécanismes et instruments de financement adéquat, nombre d'entre elles ont été contraintes de cesser l'activité au point que rares sont les compagnies qui survivent et inscrivent leur activité dans la durée. Les cas des compagnies Aéro Services, Maouéné, Mistral Aviation, Air Congo, Ecair, etc. sont une parfait illustration. En outre, on peut déplorer la non-utilisation des droits de trafic des compagnies nationales, faute d'instruments d'exploitation suffisante des accords aériens permettant un véritable partage de responsabilité des partenaires. Il s'ensuit que les retombées para-fiscales pour le pays d'accueil ne sont pas suffisantes pour assurer l'entretien et la maintenance des équipements collectifs installés. Le crash de l'avion-cargo de la compagnie Aéro-Service a montré les limites du système de contrôle du trafic commercial du fret, alors que la demande est très forte entre les deux grandes métropoles.

Au regard de ces contraintes d'ordre structurel et fonctionnel, place est donnée aux compagnies dotées d'un meilleur profil organisationnel, qui récupèrent et l'espace vacant et les droits de trafic par le biais de compromis juridiques innovants. Ainsi, Rwandair, Air Ivoire, Asky et Air Mauritanie volent sur les traces de compagnies à desserte aléatoire

comme Société Nouvelle Air Congo (2007) et Equatorial Congo Airlines (ECAir) lancée en 2011, deux compagnies nationales - espoirs déçus.

3.2. Problèmes techniques

L'aéroport Maya-Maya est doté du matériel technique de nouvelles générations, de satellites. Cependant, le matériel d'acheminement du trafic marchandises reste vétuste ou souvent en panne à cause des délestages ou coupures répétitifs du courant, les groupes électrogènes existant ne permettant pas l'alimentation effective de toutes les installations de l'aérogare. Il arrive parfois que l'enregistrement des passagers se fasse manuellement à cause des coupures brusques d'électricité, l'utilisation des passerelles pour la sortie des passagers à bord qui éprouvent le besoin d'assistance pour handicap divers ou pour des aéronefs une fois stationnés. Un autre problème courant est la difficulté d'approvisionnement en carburants et lubrifiants, du fait des pénuries qui contraignent les compagnies à l'international de recourir aux soutes de pays voisins (RDC, Gabon). A ce jour, l'aéroport de Brazzaville ne dispose pas d'un atelier de maintenance moderne, les ateliers existants sont ceux laissés par Air Afrique, Lina-Congo et Aéro Service, les deux derniers ne répondant plus à la configuration actuelle des aéronefs. Pour la maintenance des aéronefs assurant le trafic commercial à l'aéroport de Brazzaville, on a recours aux compagnies de l'Afrique du Sud et à Trans Air Congo au Liban. Si des progrès ont été notés dans la capacité d'accueil, les problèmes de sûreté et de sécurité demeurent des défis permanents. Par exemple, le mur de protection dans sa façade arrière facilite l'accès des populations à la piste et à la zone des manœuvres. Certains points d'accès n'ont pas de dispositifs de détection de type scanners à rayons-X pour l'inspection des personnes et des bagages. Le fait que l'aéroport se trouve dans la ville a des conséquences sur les populations avoisinantes, le cas du crash de 2011, quand les populations se trouvant dans divers endroits ont été rattrapées par les débris de l'épave du cargo. La liste des petites défaillances techniques n'est pas exhaustive.

3.3. Problèmes de gestion des aléas climatiques

Les vols effectués sur des aéronefs d'un certain âge avancé ou peu stables en cas d'orage, ont causé des désagréments aux passagers du fait des conditions climatiques peu favorables à l'atterrissage ou au décollage des avions à l'aéroport de Brazzaville. Dans ces conditions se justifient les aéroports de dégagement, à l'exemple de celui d'Ollombo au centre du pays, car l'éloignement peut causer un crash quand l'autonomie de vol n'est pas suffisante ou la

visibilité n'est pas parfaite. Ainsi, on a assisté à des pertes d'avion-cargo de la compagnie aérienne Aéro Service, à des vols ratés de la compagnie ECAir en provenance de Pointe-Noire qui s'est finalement retrouvé à l'aéroport d'Ollombo ou de Trans Air Congo (TAC) en provenance d'Ollombo, allé en secours à l'aéroport de Pointe-Noire suite à un violent orage. Pareilles déconvenues sont fréquentes, alors que des refus de voler peuvent être opposés quand l'environnement n'est pas propice. Ce phénomène est aussi la cause de nombreux retards de vols constatés à l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville.

4.- Réflexions sur l'avenir du trafic aéroportuaire au Congo

Les perspectives en matière de trafic sont intimement liées aux projections du produit intérieur brut, notamment hors pétrole. Or, l'Etat applique les accords relatifs à la libéralisation du transport aérien entre les Etats membres de la CEMAC (Code CEMAC, 2000), s'aligne aux prescriptions de Chicago, de Yamoussoukro et d'autres instruments pertinents qui favorisent l'intégration de l'économie congolaise dans l'espace aérien sous régional et régional. C'est pour cela que le Congo, pour la reconquête de la vocation de pays de transit, doit considérer le transport aérien comme un axe majeur de politique sectorielle. Dans cette perspective, Brazzaville a été choisie pour abriter le siège de la compagnie Air CEMAC, et son aéroport serait le point de départ et d'arrivée de ses aéronefs. Mais, les incertitudes, quant au lancement effectif de cette compagnie, laissent présager une augmentation du trafic passager moins forte que le trafic marchandises à l'aéroport de Brazzaville. Pour inverser la tendance, des accommodations doivent être faites sur le plan touristique et en matière de paix et de sécurité pour retrouver la vocation de pays de transit. Si en 2004, le Congo avait élaboré un Plan national des transports (PNT), document de référence qui a marqué la carrière de nombre de cadres admis actuellement à la retraite, en dépit de toutes les contraintes de financement de sa mise en œuvre presque réussie dans ses principales artères de desserte régionale, l'exercice de planification devrait être continuel afin d'ajuster le paramétrage et parfaire le volet institutionnel de cet ambitieux plan. Le redimensionnement de l'aéroport de Brazzaville devrait donc s'inscrire dans une logique de «hub» national et régional en zone CEMAC en liaison avec les autres infrastructures d'intégration physique du territoire. Mais, le tissu économique du pays qui peine à se diversifier et surtout ne suit pas l'arsenal d'infrastructures de facilitation, condamne le Congo à être plutôt un marché d'écoulement des produits des pays voisins. On ne va pas à Brazzaville comme à Dubaï, Canton ou Cotonou pour faire des achats, on y va à la réunion. Au plan international, l'aéroport de

Brazzaville pourrait perdre une partie de son trafic commercial des passagers avec le fonctionnement effectif des aéroports d'Ollombo et de Ouesso, voire avec l'ouverture du corridor Ouesso-Sangmélima-Kribi au Cameroun. Les populations du nord Congo, habituées à venir prendre les vols à Brazzaville, pourront avoir à choisir, suivant un horaire harmonisé, l'aéroport de départ en Europe ou en Afrique ou celui de retour au Congo. Autrement dit, la faisabilité des aéroports secondaires n'aurait pas été justifiée, si tout le processus décisionnel ne se bâtit que sur le trafic passager, alors que des potentialités existent pour développer le fret aérien intérieur et régional, puis constituer des "mini hubs". Evidemment, un hub organisé avec des avions de taille moyenne permet d'exploiter des trafics trop faibles, tandis que des mini-hubs animés par des compagnies aériennes privées à bas coût peuvent redonner vie à un grand nombre d'aéroports régionaux qui, faute de clients, sont condamnés à disparaître. La création des zones économiques spéciales devrait pouvoir occasionner l'émergence de petites unités de gestion multimodale en poussant plus loin le rayon de coopération intra et interrégionale, par exemple, sur des produits agroalimentaires, les carburants et lubrifiants, etc.

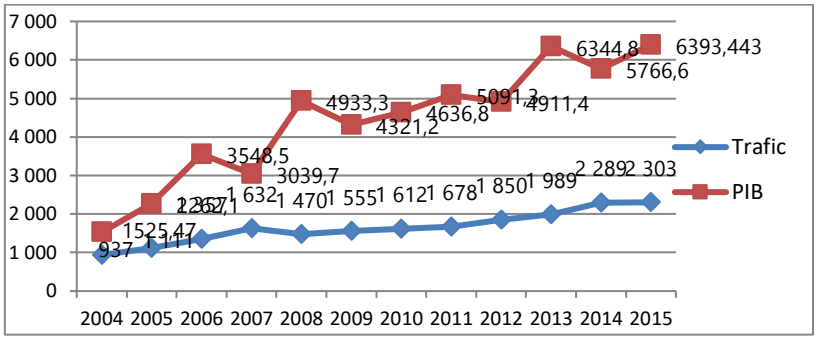


***Figure n°5*: Evolution du PIB et du trafic de 2004 à 2015**

Source**:** A base des données de l'ANAC et du CNSEE

C'est dire toute l'étroitesse du lien direct entre développement du trafic aérien et croissance économique que soutient Eric Delon, illustrant la thèse de l'économiste Clément Juglar (Capital, numéro spécial mars-avril 2017) selon laquelle les deux indicateurs suivent les mêmes cycles. En effet, parlant des atouts des mégapoles, les économistes soulignent qu'un point de croissance du PIB représente 1,5 point de hausse du trafic aérien. Ce qui n'est pas très perceptible dans le cas de l'aéroport de Brazzaville, à en juger par l'évolution contrastée des deux courbes du PIB et du trafic passagers (Fig. n°5). Les moments de creux et de pic sont loin de correspondre. Par ailleurs, faute de données fiables, l'influence de la

composante démographique de la ville n'a pas été mise en évidence, car le critère de résidence n'a pas pu être mis en évidence dans notre étude. D'autres facteurs ont joué un rôle important dans l'évolution du trafic passager à l'aéroport de Brazzaville, notamment des variables muettes comme la paix et la sécurité dans le pays qui conditionnent le choix de la destination touristique Brazzaville et justifient l'allure croissante de la courbe du trafic jusqu'à 2015.

Conclusion

L'Aéroport international «Maya-Maya» de Brazzaville a connu depuis 2000 son véritable envol de trafic, aussi bien de fret que de passagers, bien qu'en dents de scie. Qu'il s'agisse du trafic commercial international que du trafic commercial national, les tendances générales ont été à la hausse pendant les années euphoriques d'augmentation du produit intérieur brut (PIB). Cependant, le secteur aérien congolais reste peu reluisant, comparativement à certains pays enclavés comme le Rwanda dont la jeune flotte, Rwandair, occupe l'espace aérien d'Afrique centrale. Ainsi qu'il a été montré dans l'étude, plusieurs facteurs limitent les performances de l'aéroport et constituent de véritables entraves au bon fonctionnement de cette vitrine de l'économie du pays. Nombre d'entre eux sont d'ordre juridique et institutionnel, donc organisationnel, et surtout d'ordre technique et financier. Si la crise financière que connaît actuellement le pays du fait d'aléas de la conjoncture économique peut expliquer la baisse du trafic, l'impact de la rénovation aéroportuaire ne s'est pas autant ressentie dans toutes les composantes du trafic (passagers, marchandises, courrier). La corrélation entre le trafic (variable expliquée) et les facteurs explicatifs tels le PIB, la démographie, la paix et la sécurité, etc. reste un sujet d'approfondissement d'analyse, car les séries de données disponibles n'ont pas été aussi robustes pour traduire les tendances de repli qui se dessinent dans cet aéroport.

En somme, à l'aéroport international de Brazzaville, les principaux défis à relever restent l'augmentation soutenue du trafic par le remplissage du parking d'appareils volants et le positionnement des acteurs locaux dans l'offre de transport et services connexes. Le fait que les compagnies étrangères dominent le parking fait naturellement perdre à l'Etat le bénéfice de son investissement colossal dans l'infrastructure aéroportuaire.

Malgré ces constats, parfois pessimistes, les potentialités du transport aérien au Congo sont énormes, compte tenu de la position géographique de Brazzaville. Les efforts qui doivent être

fournis pour dynamiser ce secteur sont à leur hauteur, des progrès significatifs sont en cours de réalisation, même si ceux-ci restent encore insuffisants notamment s'agissant de la viabilité des compagnies aériennes. Le souci constant de rentabilité devrait préoccuper les promoteurs et aussi les pouvoirs publics, car il s'agit d'un « secteur de service très capitalistique, qui demande des investissements colossaux et n'offre que des marges très faibles » et pour optimiser les recettes, les compagnies « doivent éviter au maximum d'avoir les sièges vides », il faut également « faire voler les avions le plus possible, car un avion qui vole est un avion qui rapporte » (Lumineau, 2017). Ainsi, autant que le souci de sécurité et de sûreté, le souci de rentabilité économique et financière devrait préoccuper les acteurs en charge de l'aviation civile, à commencer par l'Etat qui s'investit fortement dans la mise en place d'infrastructures de facilitation et dans l'intégration économique et sociale des peuples, la mobilité aérienne étant un aspect de cette vaste ambition.

Bibliographie

ANAC, Bulletins statistiques, numéros successifs des années 2004 à 2015;

Bergonzi, D. (2006) : Les transports aériens en Afrique, African Airlines Forum, UE, PROINVEST, ACP/CDE, Mali, 69 p.

Bost, F., Carroue, Humain-Lamoure, A-L., Sanmartin, O., Teurtrie, D. (2015) : Images économiques du monde 2016, rubrique Transports internationaux (p.95-104), Paris, Armand Colin, 439 p.

CEA/ONU (2002): La voie à suivre, Rapport de la 12ème réunion de la Conférence des ministres africains des transports et communications, Addis-Abeba, mai 2002, 30 p.

CEA/ONU (2005): Les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique centrale, Gemenos, Groupe Horizon, 92 p.

CEMAC (2012) : Règlement 07/12-UEAC-006-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code de l'aviation civile des Etats de la CEMAC, 27 p..

CEMAC (1999) : Règlement n°6-99/CEMAC-CM-02 du 17 août 1999 portant adoption de l'Accord relatif au Transport aérien entre les Etats membres de la CEMAC

CMATC (1999) : *Déclaration de Yamoussoukro*, Conférence des Ministres africains des transports et communications, Yamoussoukro, 14 novembre 1999 ;

Charfeddine, S. (2004): Optimisation de l'offre d'une compagnie aérienne en environnement incertain. Thèse de Doctorat option mathématique et informatique, Université de Toulouse II – Le MIRAIL, 198 p.

CNSEE, Notes de conjoncture, années 2005 à 2016;

Dacharry, M., (1981) : Géographie du transport aérien, Paris, Librairies Techniques, Paris, p. 162-175.

Delon, E., (2017) : 100 ans de transport aérien et de mondialisation, In : Capital, n°13, Dossier spécial, mars-avril 2017, p.56-57.

Ebindabeka, L. D. (2005) : Quelles stratégies marketing pour les compagnies aériennes dans le contexte de libéralisation au Congo Brazzaville. Mémoire d'ingénieur, option gestion commerciale, ESGAE, 72 p.

ECAir Inflight Magazine, N°2, novembre 2012 Congo (Brazzaville)

Ehini Ossete A. Y. (2013) : Le trafic aérien à l'aéroport de Brazzaville « Maya-Maya» : structure et évolution. Mémoire de Maîtrise, Géographie humaine et économique, Université Marien Ngouabi, Brazzaville, 267 p.

Lumineau, L. (2017), Les compagnies aériennes, des entreprises pas comme les autres, In : Capital, n°13, Dossier spécial, mars-avril 2017, p.58-59.MPATIE (2004), Plan national des transports, Rapport final, volume 7 Plan directeur.

Mpatie (2004) : Plan national des transports (PNT), Rapport final, Thales Engeneering & Consulting, Brazzaville, volume 8, 138 p.

Mpatie (2003) : Plan national des transports (PNT), Rapport intermédiaire, Thales Engeneering & Consulting, Brazzaville, volume 2, 164 p.

Nguida-Oyah J. C. C. (2011) : La gestion de la relation client dans les compagnies aériennes congolaises : cas de la SNAC. In : *Revue Congolaise de Gestion*, N°13, ESGAE., Paris, p. 31-48.

Ondzeat Ngala R. (2009) : Le transport aérien au Congo : problèmes et perspectives.

Mémoire de Master, option management des PME et prospective stratégique, ESGAE, Paris, 57 p.

Organisation de l'aviation civile internationale (2017),

PARTI CONGOLAIS DU TRAVAIL (2016) : Bilan du septennat de la transfiguration du territoire 2009-2016, 38 p.

Pouebe p. V. (2008) : La réglementation du transport aérien au Congo, problèmes et perspectives. Mémoire de Master, option management des PME et prospective stratégique, ESGAE, 55 p.

Tsiba f. et Kossaloba N. (2006) : Transport aérien dans la Société Congolaise, Ministère des transports et de l'aviation civile, Brazzaville, 15 p.

Wolkowistsch M. (1982) : Géographie des Transports, Paris, Armand Colin, nouvelle édition mise à jour, p.64-80.