

Kamel SAIDI
OACA - Office de l'Aviation Civile et des Aéroports
TUNISIE

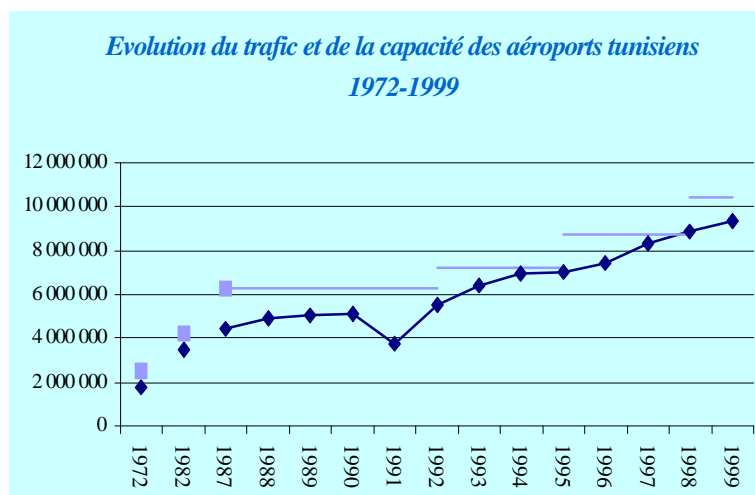
Les prévisions aéroportuaires en Tunisie

I. Présentation de l'OACA

Je vais vous présenter rapidement ce qu'est l'OACA (Office de l'Aviation Civile et des Aéroports), ses principales missions et un bref aperçu sur les différents aéroports.

L'OACA est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé en 1970, sous la loi 70-30. Cet établissement assure aujourd'hui :

- Une mission technique, qui consiste en l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et le développement des aéroports. À l'heure actuelle, l'OACA gère sept aéroports internationaux d'une capacité de 10,5 millions de passagers par an et assure le contrôle régional et local de la navigation aérienne.
- Une mission commerciale, qui consiste en l'embarquement et le débarquement, le transit et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier, ainsi que l'emmagasinage du fret à l'arrivée, la concession des installations, surfaces, terrains et locaux.
- Une mission d'étude, de maintenance et d'intégration technologique, chargée plus précisément du suivi et de la réalisation par ses propres services des études techniques et économiques relatives à l'aménagement des extensions, ainsi que de la maintenance, de l'entretien et du renouvellement des installations.
- D'autres missions, telles que le contrôle et le respect de la réglementation aéronautique et la délivrance des documents aéronautiques (licences, titres d'aéronefs).

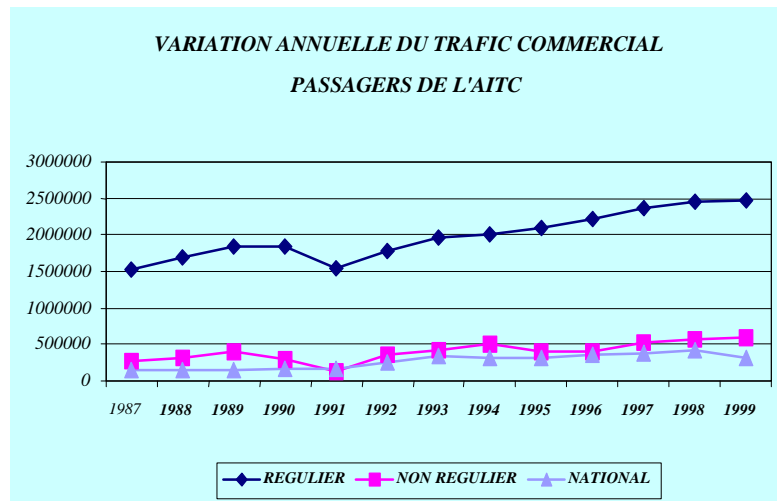


La figure à côté montre comment le trafic a évolué à partir de 1970, avec au départ trois aéroports pour arriver à sept aéroports en 1999, d'une capacité de 10,5 millions de passagers par an et avec un trafic qui a atteint en 1999 le chiffre de 9,5 millions de passagers.

II. Brève présentation des aéroports tunisiens

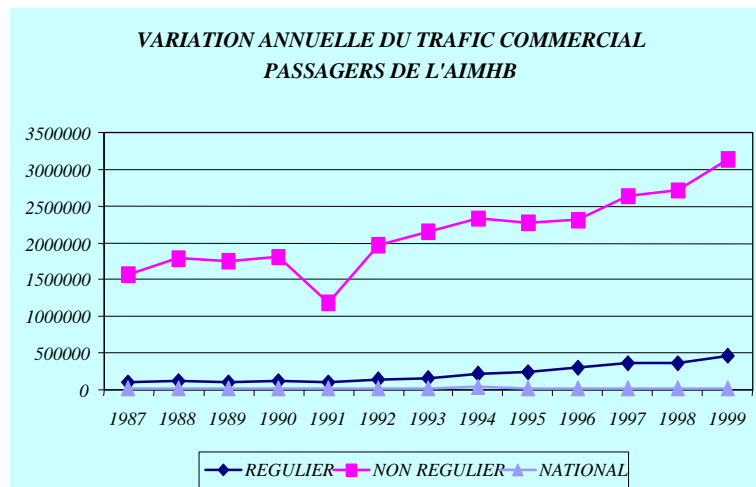
- **Aéroport international de Tunis-Carthage :**

Aéroport de la capitale, draine en moyenne 80% du trafic total régulier. Il dessert toute la région touristique de Tunis et 60% de la région de Nabeul-Hammamet. Le trafic passagers pour l'année 1999 a été de 3,4 millions pour une capacité actuelle de 4,5 millions de passagers par an.



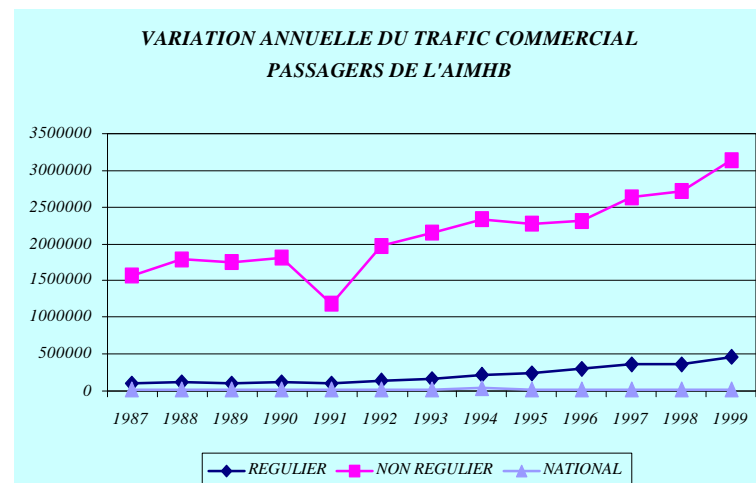
- **Aéroport international de Monastir – H. Bourguiba :** C'est l'aéroport charter par excellence. Le trafic international non régulier représente 98% du trafic international.

Le trafic passagers pour l'année 1999 a été de 3,6 millions pour une capacité de 3,5 millions de passagers par an. L'aéroport est situé en pleine zone touristique qui couvre la région de Monastir, Sousse et Mahdia et dessert à 40% la région touristique de Nabeul-Hammamet.



- **Aéroport international de Djerba-Zarzis :**

Il dessert l'île de Djerba et les côtes de Zarzis. Son trafic en 1999 a atteint plus de 2,2 millions de passagers, pour une capacité de 1,5 millions par an. En attendant la réalisation d'un nouveau module d'une capacité de 4,3

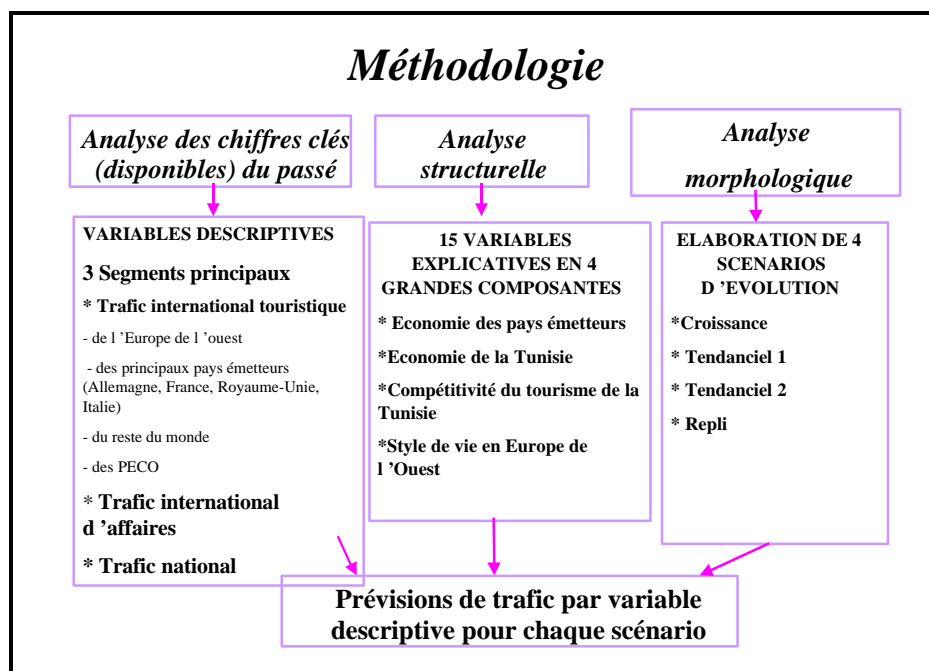


millions de passagers, des actions de remodelage de l'aérogare ont été effectuées en 2000 pour faire face au trafic prévu.

- **L'aéroport international de Sfax-Thyna** : Cet aéroport a une capacité de 200.000 passagers par an. En 1999 il a enregistré un trafic de 58.000 passagers. Une étude est en cours pour l'extension de cette aérogare ou la réalisation d'une nouvelle aérogare pour traiter dans de meilleures conditions les passagers de cet aéroport.
- **L'aéroport international de Tozeur-Nefta** : L'aéroport Tozeur-Nefta est un aéroport d'une capacité de 300.000 passagers par an. Situé aux abords du Sahara, il dessert la région touristique du Sud-ouest qui compte plus de 8.000 lits. Son trafic passagers en 1999 a été de 106.000 passagers.
- **L'aéroport international de Tabarka 7 novembre** : Cet aéroport, construit dans le cadre d'un projet touristique intégré, dispose actuellement d'une capacité de 250.000 passagers par an et dessert la région touristique du Nord-ouest tunisien qui dispose de plus de 3.000 lits (10.000 lits sont prévus). En 1999 il a enregistré un trafic de 60.000 passagers.
- **L'aéroport international de Gafsa El Ksar** : Cet aéroport dispose actuellement d'une capacité de 200.000 passagers par an. En 1999 il a enregistré un trafic de 5.000 passagers.

III. Prévisions aéroportuaires.

III.1 Méthodologie.



III.2. L'élaboration des scénarios prospectifs.

L'identification des facteurs déterminants du trafic

- Il s'agit des facteurs externes (c'est-à-dire lié à l'environnement de la Tunisie) susceptibles d'influencer le développement du trafic de ses aéroports.

- Ces facteurs (désignés ensuite comme des variables) ont été sélectionnés à la suite de réunions de réflexion menées après concertation avec des responsables tunisiens du secteur aéroportuaire (DGAC, OPAT), les consultants ayant eux-mêmes mené une série d'entretiens en face à face ou par téléphone tant en Tunisie qu'en Europe avec les principaux acteurs économiques et/ou touristiques.

Les 15 variables sélectionnées

*La croissance économique de l'Europe de l'Ouest
Les styles de vie en Europe de l'Ouest
L'évolution socio-économique des nouveaux pays émetteurs
(Europe de l'Est, Proche-Orient)
La croissance économique de la Tunisie
La démographie de la Tunisie
Le partenariat économique Union Européenne-Tunisie
La politique de ciel ouvert Europe/Tunisie
La géopolitique du Bassin Méditerranéen et au Proche-Orient
L'évolution du prix du pétrole
L'évolution des tarifs aériens
L'évolution du produit touristique tunisien
La concurrence des autres destinations touristiques méditerranéennes
Les investissements hôtelier
Le coût du réceptif
La création de zones de libre-échange*

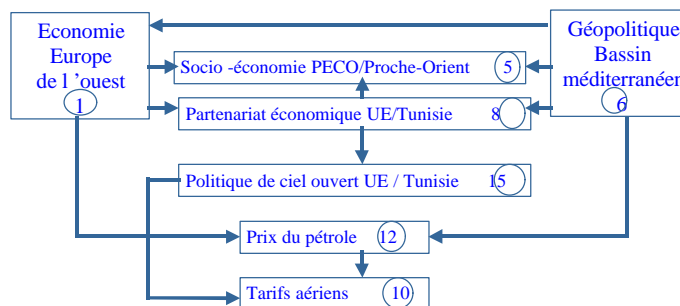
Classement des variables sélectionnées pour le trafic touristique

<i>1- La croissance économique de l'Europe de l'Ouest</i>	<i>12 pts</i>
<i>2- La concurrence des autres destinations touristiques</i>	<i>12 pts</i>
<i>3- Le coût du réceptif</i>	<i>10 pts</i>
<i>4- Les styles de vie en Europe de l'Ouest</i>	<i>9 pts</i>
<i>5- L'évolution socio-économique des nouveaux pays émetteurs</i>	<i>9 pts</i>
<i>6- La géopolitique du Bassin Méditerranéen et au Proche-Orient</i>	<i>8 pts</i>
<i>7- L'évolution du produit touristique tunisien</i>	<i>8 pts</i>
<i>8- Le partenariat économique Union Européenne-Tunisie</i>	<i>6 pts</i>
<i>9- Les investissements hôteliers</i>	<i>6 pts</i>
<i>10- L'évolution des tarifs aériens</i>	<i>5 pts</i>
<i>11- La croissance économique de la Tunisie</i>	<i>4 pts</i>
<i>12- L'évolution du prix du pétrole</i>	<i>4 pts</i>
<i>13- La création de zones de libre-échange</i>	<i>3 pts</i>
<i>14- La démographie de la Tunisie</i>	<i>2 pts</i>
<i>15- La politique de ciel ouvert Europe/Tunisie</i>	<i>2 pts</i>

L'ANALYSE STRUCTURELLE des relations directes et indirectes entre les variables sélectionnées fait apparaître les éléments suivants :

- Les variables 1 (Croissance économique Européenne), 5 (Évolution de la socio-économie dans PECO/Proche-Orient), 6 (Géopolitique du Bassin Méditerranéen), 8 (Partenariat économique Union Européenne/Tunisie), 15 (Politique de ciel ouvert UE/Tunisie), 12 (prix du pétrole) et 10 (Évolution des tarifs aériens), peuvent être regroupées en une seule composante clé (composante 1) Économie des pays émetteurs et géopolitique (voir la figure 1). Ces variables sont très liées entre elles, les variables 1 et 6 étant particulièrement motrices. On notera par ailleurs que la variable 10 (Évolution des tarifs aériens) est peu motrice et n'est dépendante que des variables 12 (prix du pétrole) et 15 (politique de ciel ouvert).

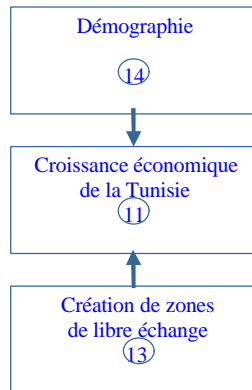
Figure 1
La composante 1 : Économie des pays émetteurs et géopolitique



L'ANALYSE STRUCTURELLE : La composante 2

Les variables 11 (croissance économique de la Tunisie), 14 (Démographie de la Tunisie), (Création de zones de libre échange), peuvent être regroupées en une seule composante-clé (composante 2) Économie de la Tunisie (voir figure 2). La variable 11 est fortement dépendante et peu motrice.

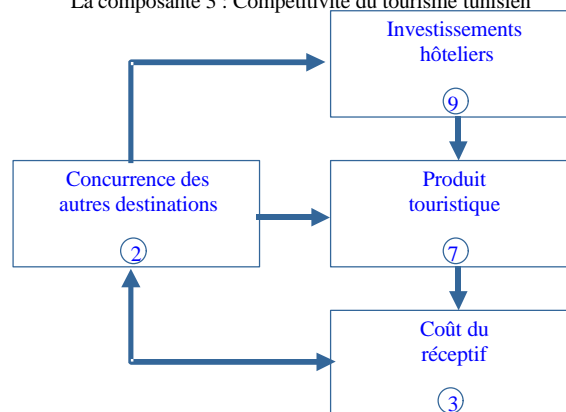
Figure 2
La composante 2 : Economie de la Tunisie



L'ANALYSE STRUCTURELLE : La composante 3

Les variables 9 (Les investissements hôteliers), 7 (L'évolution du produit touristique tunisien), 3 (Le coût du réceptif), et 2 (Concurrence des autres destinations touristiques méditerranéennes) peuvent être regroupées en une seule composante-clé (composante 3) : compétitivité du tourisme tunisien (voir figure 3). Les trois premières variables sont moyennement motrices et moyennement dépendantes mais la variable 2 est à la fois très motrice et très dépendante notamment de la composante 1 (Géopolitique du Bassin Méditerranéen).

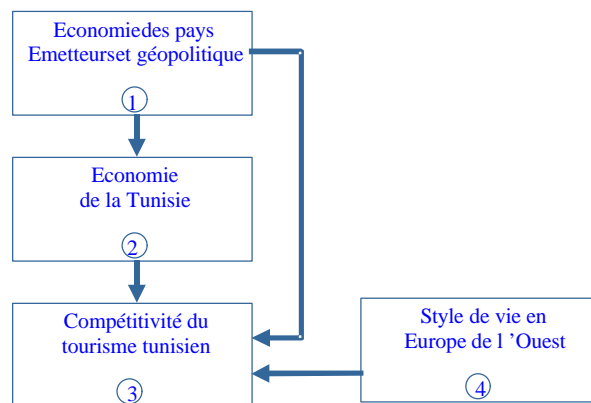
Figure 3
La composante 3 : Compétitivité du tourisme tunisien



L'ANALYSE STRUCTURELLE : La composante 4

Les variables 4 (Style de vie en Europe de l'Ouest) ne dépend d'aucune autre variable de ce modèle et elle est relativement peu motrice. Elle a donc un statut à part dans l'élaboration des scénarios, représentant une tendance de fond à prendre en compte indépendamment du rôle des autres variables. Cette variable 4 sera la composante 4 du même nom.

Figure 4



LES ETATS DE LA COMPOSANTE 1 : ECONOMIE DES PAYS EMETTEURS ET GEOPOLITIQUE

Variante 1

*Forte croissance économique en Europe de l'Ouest : +3% jusqu'à 2020
Intégration des PECO à l'U.E. et développement du Proche Orient (valeur 1)
Géopolitique favorable à la Tunisie, pas de retour de concurrents (valeur 1)
Partenariat U.E./Tunisie étendu aux services après 2010 (valeur 1) avec
politique de ciel ouvert (valeur 1)
Prix du pétrole en hausse progressive à 35\$ le baril en 2020
Tarifs aériens (charter principalement) affectés directement*

**LES ETATS DE LA COMPOSANTE 1 :
ECONOMIE DES PAYS EMETTEURS ET GEOPOLITIQUE**

Variante 2

*Croissance modérée en Europe de l'Ouest : +2,5 % jusqu'à 2020
Intégration des PECO à l'U.E. et développement du Proche Orient (valeur 1)
Géopolitique favorable à la Tunisie, pas de retour de concurrents (valeur 1)
Partenariat U.E./Tunisie étendu aux services après 2010 (valeur 1) et
politique de ciel ouvert (valeur 1)
Prix du pétrole stable d'ici à 2020
Prix du transport aérien constant*

**LES ETATS DE LA COMPOSANTE 1 :
ECONOMIE DES PAYS EMETTEURS ET GEOPOLITIQUE**

Variante 3

*Croissance modérée en Europe de l'Ouest : +2 % jusqu'à 2020
Développement limité des PECO et du Proche Orient
Géopolitique non favorable à la Tunisie, émergence de concurrents
(valeur 0) et pas de politique de ciel ouvert (valeur 0)
Prix du pétrole instable d'ici à 2020 avec tendance à la hausse
Tarif aérien en hausse*

**LES ETATS DE LA COMPOSANTE 2 : ECONOMIE DE LA
TUNISIE**

Variante 1

*Forte croissance de l'économie de la Tunisie :
+ 6,7% jusqu'à 2007, + 7,8% de 2008 à 2011 et +6,5% au delà
Succès des zones franches (valeur 1)*

Variante 2

*Croissance modérée mais soutenue de l'économie de la Tunisie :
+6% jusqu'à 2002, +6,5% de 2003 à 2007, +7,3% de 2008 à 2011 et +6% au
delà
Succès des zones franches (valeur 1)*

Variante 3

*Ralentissement de la croissance de l'économie de la Tunisie :
+ 4,5% jusqu'à 2007, + 6% de 2008 à 2011 et +4,5% au delà
Faible développement des zones franches (valeur 0)*

**LES ETATS DE LA COMPOSANTE 3 :
COMPETITIVITE DU TOURISME TUNISIEN**

Variante 1

Réalisation de 80% des investissements probables à l'horizon 2020 soit une capacité de 300 000 lits (ou en moyenne plus de 6 000 lits additionnels par an)

Diversification réussie

Maintien du coût du réceptif par rapport à la concurrence

Pas d'émergence de marché concurrent

Variante 2

Réalisation de 80% des investissements probables à l'horizon 2020 soit une capacité de 300 000 lits (ou en moyenne plus de 6 000 lits additionnels par an)

Diversification réussie

Augmentation moyenne de 0,5% du coût du réceptif par rapport à la concurrence

Emergence de marchés concurrents ou fort développement des marchés existants (Egypte, Turquie, Proche Orient)

**LES ETATS DE LA COMPOSANTE 3 :
COMPETITIVITE DU TOURISME TUNISIEN (suite)**

Variante 3

Réalisation des investissements engagés et une faible partie des autres projets soit une capacité de 260 000 lits (ou en moyenne moins de 5 000 lits additionnels par an)

Diversification partielle

Augmentation moyenne de 0,5% du coût du réceptif par rapport à la concurrence

Emergence de marchés concurrents et fort développement des marchés existants (Egypte, Turquie, Proche-Orient)

**LES ETATS DE LA COMPOSANTE 4 :
STYLE DE VIE EN EUROPE DE L'OUEST**

Les variantes de cette composante réduite à une seule variable sont en fait les hypothèses haute et basse de cette variable :

Variante 1

Augmentation de la propension à voyager, de la fréquence des voyages " vacances-soleil ".

Variante 2

Stagnation de la propension à voyager.

L'ANALYSE MORPHOLOGIQUE

● Les configurations (états) des composantes-clés ont été tirées de l'analyse structurelle.

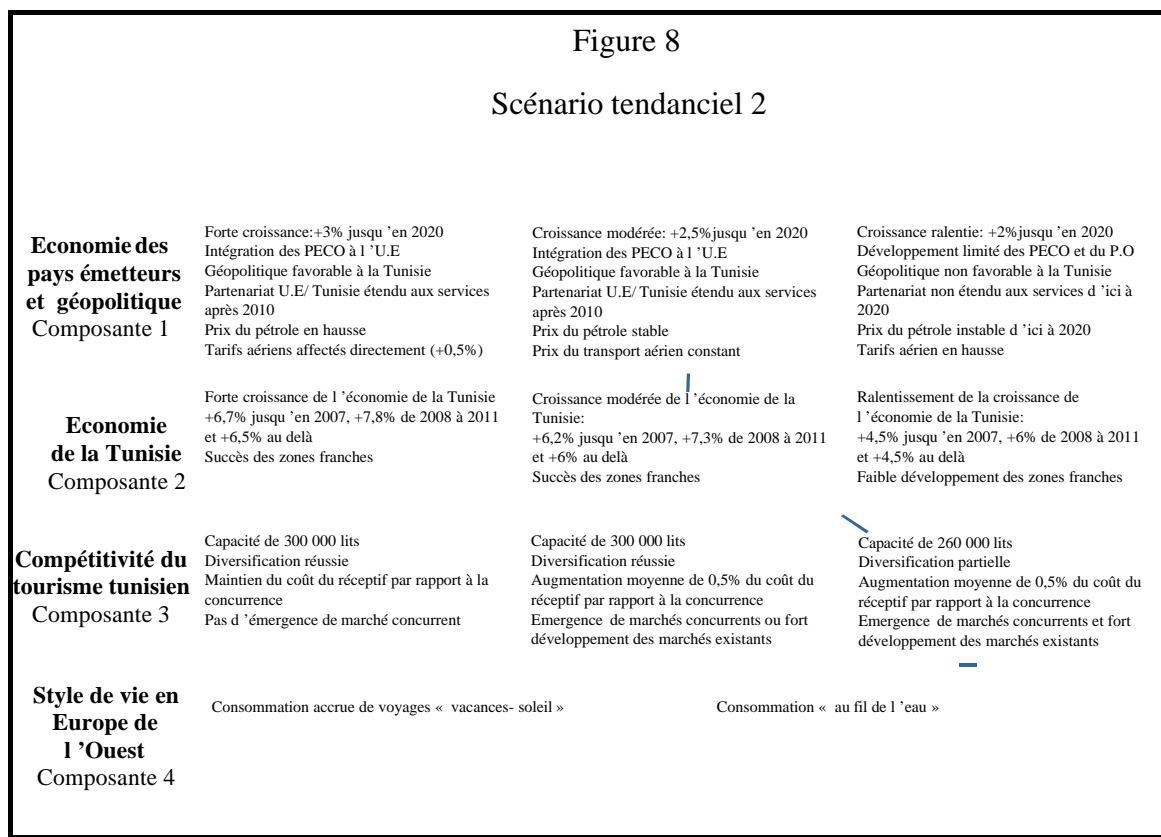
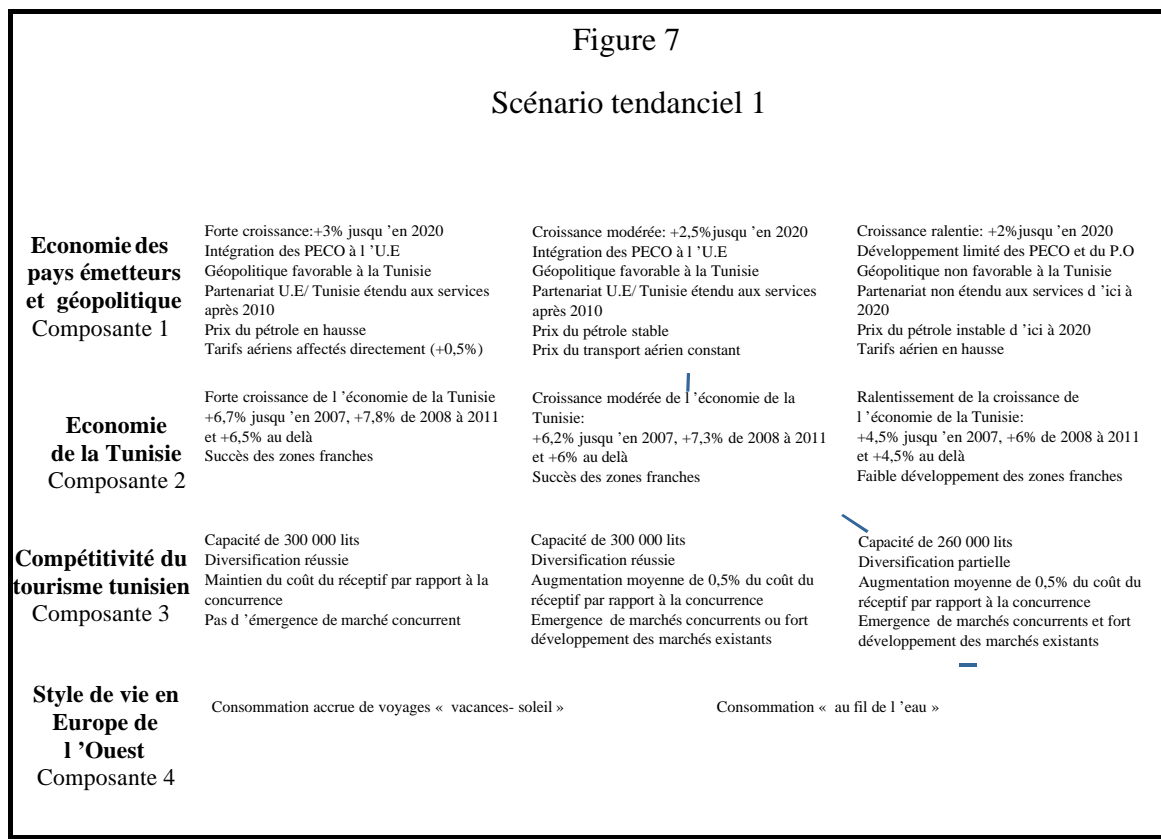
● Puis, l'analyse combinatoire des scénarios possibles a conduit à la sélection de quatre scénarios dont les configurations relatives à chaque composante-clé sont indiquées dans les pages suivantes. Ces scénarios sont :

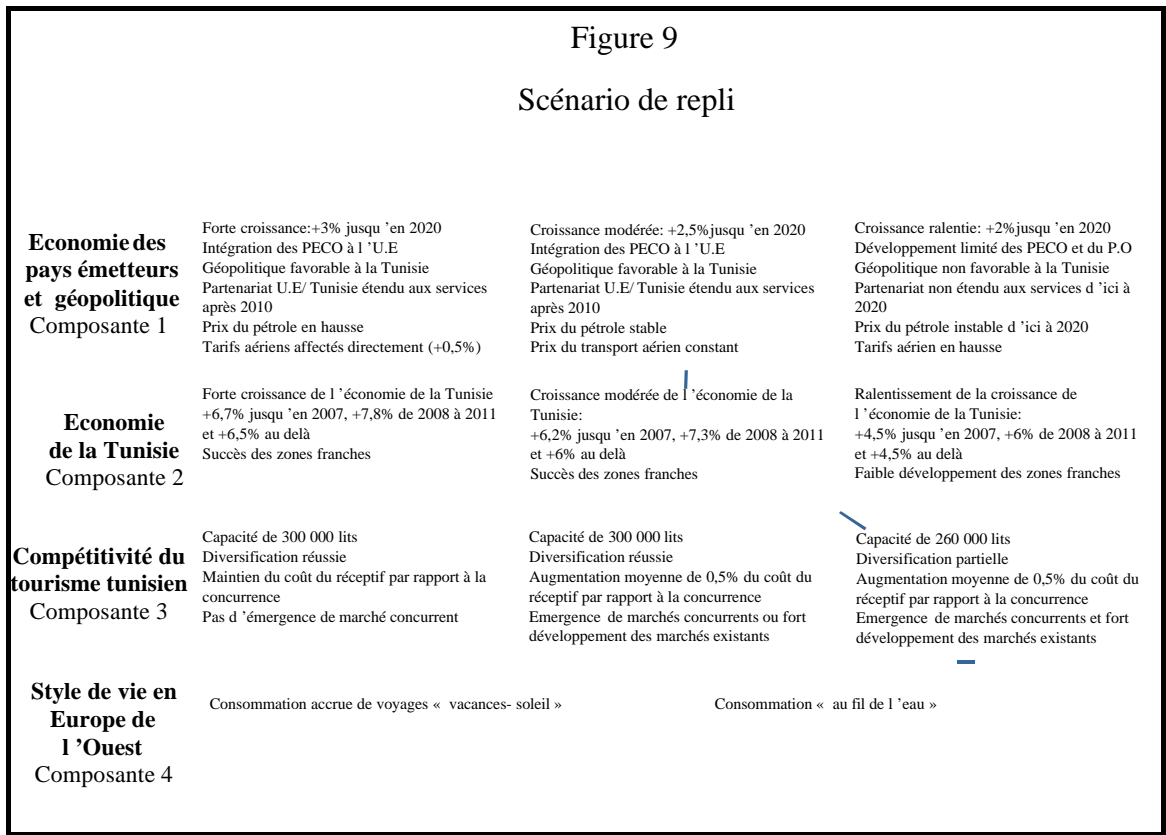
- ◆ Un scénario de croissance
- ◆ Un scénario tendanciel (variante 1)
- ◆ Un autre scénario tendanciel (variante 2)
- ◆ Un scénario de repli

Figure 6

Scénario de croissance

<p>Economie des pays émetteurs et géopolitique Composante 1</p>	<p>Forte croissance: +3% jusqu'en 2020 Intégration des PECO à l'U.E Géopolitique favorable à la Tunisie Partenariat U.E/ Tunisie étendu aux services après 2010 Prix du pétrole en hausse Tarifs aériens affectés directement (+0,5%)</p>	<p>Croissance modérée: +2,5% jusqu'en 2020 Intégration des PECO à l'U.E Géopolitique favorable à la Tunisie Partenariat U.E/ Tunisie étendu aux services après 2010 Prix du pétrole stable Prix du transport aérien constant</p>	<p>Croissance ralentie: +2% jusqu'en 2020 Développement limité des PECO et du P.O Géopolitique non favorable à la Tunisie Partenariat non étendu aux services d'ici à 2020 Prix du pétrole instable d'ici à 2020 Tarifs aérien en hausse</p>
<p>Economie de la Tunisie Composante 2</p>	<p>Forte croissance de l'économie de la Tunisie +6,7% jusqu'en 2007, +7,8% de 2008 à 2011 et +6,5% au delà Succès des zones franches</p>	<p>Croissance modérée de l'économie de la Tunisie: +6,2% jusqu'en 2007, +7,3% de 2008 à 2011 et +6% au delà Succès des zones franches</p>	<p>Ralentissement de la croissance de l'économie de la Tunisie: +4,5% jusqu'en 2007, +6% de 2008 à 2011 et +4,5% au delà Faible développement des zones franches</p>
<p>Compétitivité du tourisme tunisien Composante 3</p>	<p>Capacité de 300 000 lits Diversification réussie Maintien du coût du réceptif par rapport à la concurrence Pas d'émergence de marché concurrent</p>	<p>Capacité de 300 000 lits Diversification réussie Augmentation moyenne de 0,5% du coût du réceptif par rapport à la concurrence Emergence de marchés concurrents ou fort développement des marchés existants</p>	<p>Capacité de 260 000 lits Diversification partielle Augmentation moyenne de 0,5% du coût du réceptif par rapport à la concurrence Emergence de marchés concurrents et fort développement des marchés existants</p>
<p>Style de vie en Europe de l'Ouest Composante 4</p>	<p>Consommation accrue de voyages « vacances- soleil »</p>	<p>Consommation « au fil de l'eau »</p>	





III.3 Quantification des scénarios.

LA QUANTIFICATION DES SCENARIOS

	1996	2001	2005	2010	2015	2020
Scénario de croissance (Taux de croissance annuel moyen/1996)	7,4	10,0	12,1	15,4	19,3	23,1
		+6,2%	+5,6%	+5,4%	+5,2%	+4,9%
Scénario tendanciel 1 (Taux de croissance annuel moyen/1996)	7,4	9,8	11,7	14,8	18,4	22,1
		+5,7%	+5,3%	+5,1%	+4,9%	+4,7%
Scénario tendanciel 2 (Taux de croissance annuel moyen/1996)	7,4	9,6	11,5	14,3	17,6	20,9
		+5,4%	+5,0%	+4,8%	+4,7%	+4,4%
Scénario de repli (Taux de croissance annuel moyen/1996)	7,4	8,7	9,7	11,3	13,0	14,7
		+3,3%	+3,1%	+3,0%	+3,0%	+2,9%

