



**CONFERENCE DE PRESSE**

**DE**

**CHRISTIAN FOLLY-KOSSI  
SECRETAIRE GENERAL**

Douala, Cameroun, 19 avril 2006

## **INTRODUCTION**

Mesdames et Messieurs, chers amis de la Presse.

J'ai franchement plaisir à rencontrer la presse au Cameroun, un pays de grande culture aéronautique en même temps qu'un vivier de journalistes compétents.

Mes premiers mots seront pour présenter l'AFRAA. Il s'agit de l'organisation professionnelle continentale qui promeut et défend l'Industrie du transport aérien en Afrique. L'AFRAA conseille les Etats en matière de politique aéronautique internationale. Elle scrute l'horizon, analyse l'évolution du métier au niveau du monde et avise les compagnies aériennes sur les grands développements sur lesquels l'Afrique doit également avoir une stratégie.

C'est assurément pour moi une occasion opportune pour faire le point des performances de cette région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en matière de transport aérien et attirer l'attention de tous sur les tendances lourdes de l'évolution du secteur afin d'entamer la réflexion sur ce qu'il y a lieu de faire.

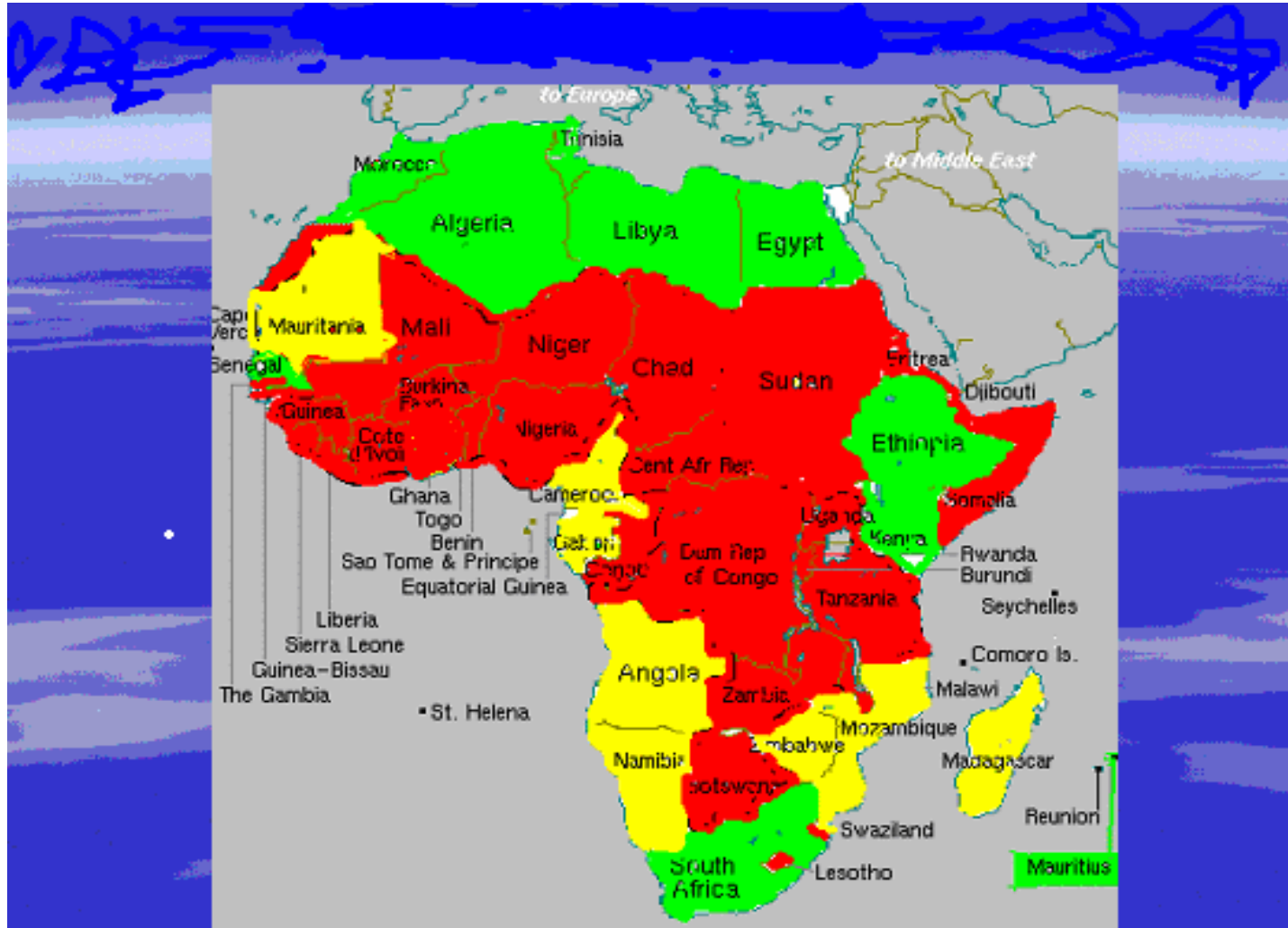
## **SITUATION DE L'INDUSTRIE DANS LA SOUS REGION**

Mesdames et Messieurs, chers amis de la presse,

La région d'Afrique Centrale et de l'Ouest ressort en Afrique comme la grande zone où le transport aérien local est le plus déprimé.

Après la fin tragique d'Air Afrique suivie de près par celle de Nigerian Airways et Ghana Airways, un immense vide s'est créé sur la carte de l'industrie. Ce désastre s'est davantage aggravé avec la mort progressive ou annoncée de Cameroun Airlines et d'Air Gabon.

Bref, la situation qui en est résultée sur la carte de l'industrie en Afrique est la suivante :



- Countries with no long-haul operators
- Countries with existing airlines that are fighting for survival
- Countries with prosperous airlines

En rouge, vous avez les pays où le ciel est dominé par les compagnies étrangères au Continent.

Comme vous le voyez donc, dans cette région le trafic long courrier est complètement dominé par les transporteurs européens.

Par ailleurs, je voudrais avec votre permission porter les projecteurs sur un autre phénomène, l'affluence des autres compagnies sur la région. En effet, toutes les compagnies dynamiques du continent et les autres multiplient à pas accéléré leurs vols sur cette région.

Je souhaiterais schématiser pour vous sur carte ce phénomène et partager avec vous mes réflexions a ce sujet :



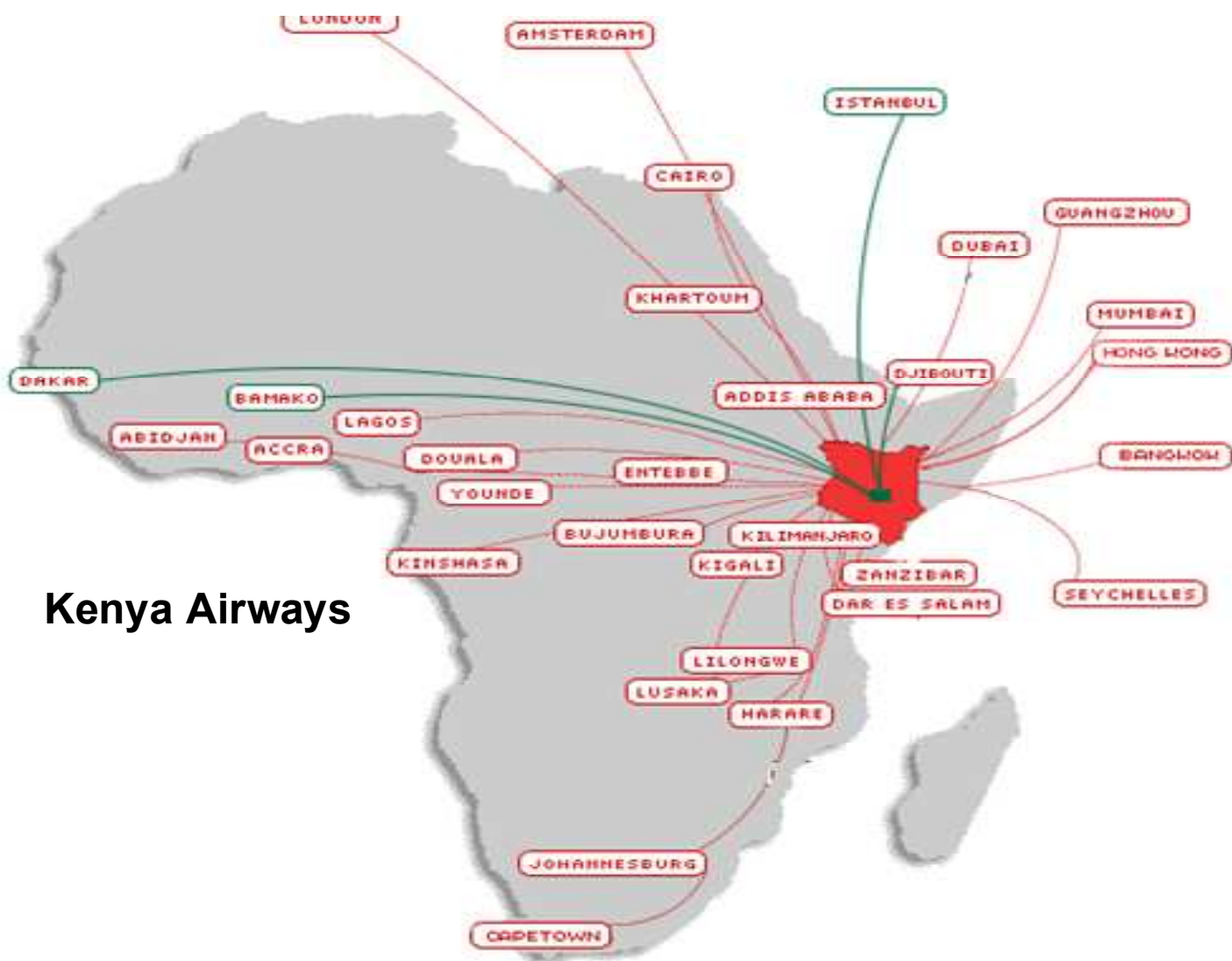
Afriqiyah Airways s'est rapidement développé sur l'ensemble des pays membres d'Air Afrique.



RAM



Royal Air Maroc pénètre le marché avec des vols quotidiens notamment sur Abidjan et Dakar.



## Kenya Airways

Kenya Airways est partout. Ethiopian Airlines présente le même schéma.

En dehors du Continent : Emirates vient ; Qatar Airways aussi. Delta s'annonce en provenance des Etats-Unis.



Qu'est-ce que tout ceci signifie ? Cela veut dire que :

- L'Afrique de l'Ouest et du Centre est une mine d'or de trafic aérien que les transporteurs locaux ne s'organisent pas pour en faire leur richesse.
- Les compagnies aériennes de la région sont trop petites et trop faibles pour concurrencer efficacement
- Les dessertes qu'offrent ces compagnies ne répondent pas totalement aux besoins diversifiés de lignes long courrier des passagers.
- La petite taille des compagnies de la région constitue un handicap majeur autant que la structure de leur réseau.

Mesdames et Messieurs, chers amis de la presse,

J'aimerais à présent vous montrer les structures de réseau pratiquées en Afrique de l'Ouest et du Centre et les comparer aux réseaux des compagnies qui marchent bien en Afrique :

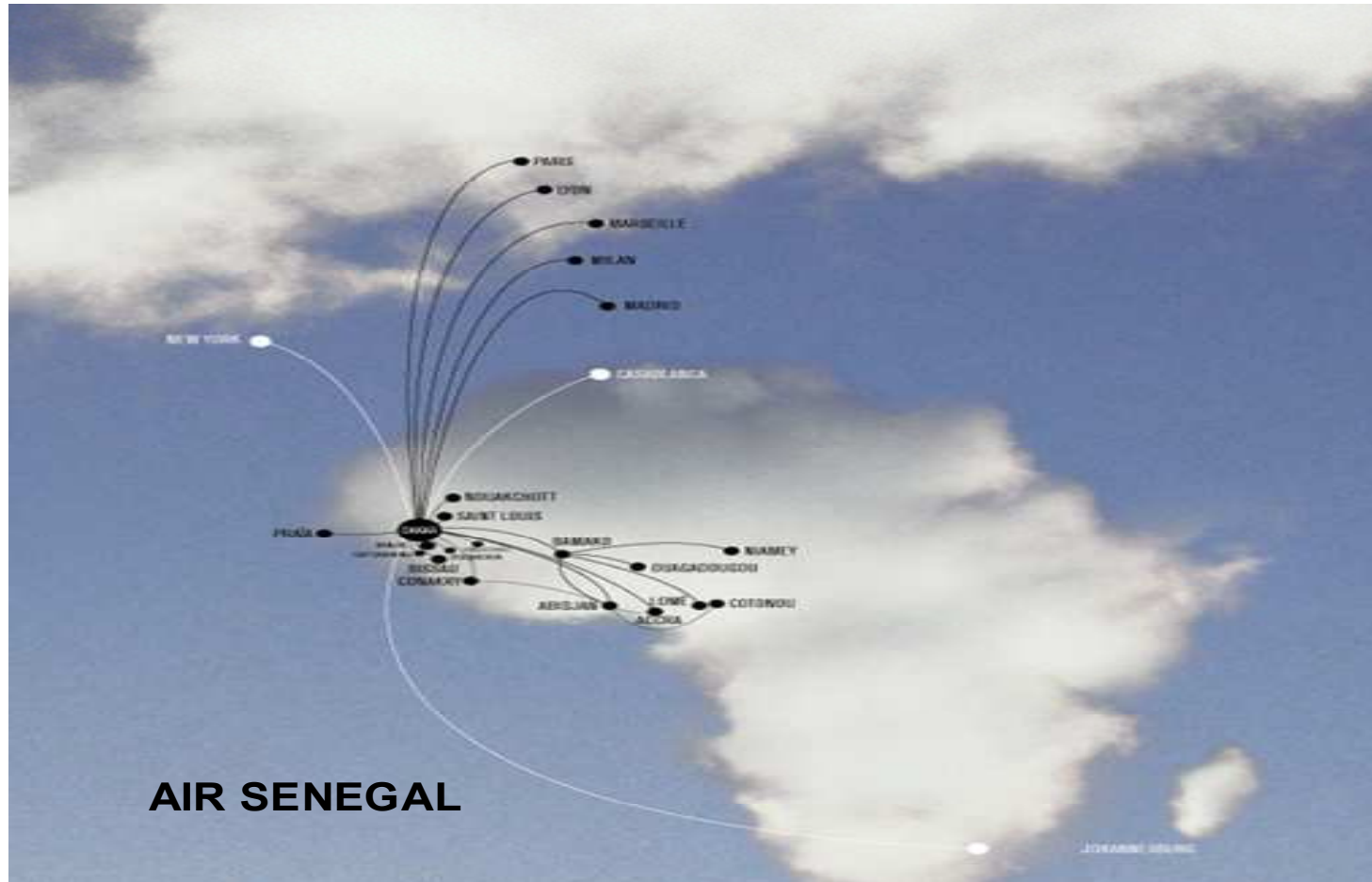
Dans cette région, il s'agit en résumé d'un modèle de transport de point à point. Je vous passe en revue les réseaux de : Air Burkina, Air Ivoire et Air Sénégal International.

**AIR BURKINA**  
*Le Sentiment d'une Bonne Compagnie*

The advertisement features a profile of a woman on the left. The central focus is a map of West Africa and parts of Europe, showing flight routes. A thick blue line connects Paris to Ouagadougou. From Ouagadougou, several blue lines radiate to other cities: Bamako, Bobo Dioulasso, Abidjan, Lomé, and Cotonou. A red line also connects Ouagadougou to Niamey. A red arrow points from Ouagadougou towards the west, labeled 'Vers Dakar'. The map includes labels for countries: MAURITANIE, MALI, SAHARA, NIGER, BURKINA FASO, GUINEE, COTE D'IVOIRE, LIBERIA, GHANA, TOGO, and BENIN. City names are also labeled: Paris, Ouagadougou, Bamako, Bobo Dioulasso, Abidjan, Lomé, Cotonou, and Niamey.



**AIR IVOIRE**



Air Sénégal International va à Madrid et Milan. C'est un bon début.

- Ces compagnies relient leurs capitales à la plupart des Etats voisins d'Afrique francophone et en sus opèrent quelques vols par semaine sur Paris/Orly.
- En réalité, elles ont du mal à prendre des passagers long courrier des autres capitales francophones pour remplir son vol de Paris parce que de ces aéroports les méga compagnies occidentales opèrent en grand nombre des vols directs sur l'Europe d'où ils offrent des vols en continuation sur le reste du monde. En outre, elles prennent tous les passagers en continuation intercontinentale.
- Bref en intra-Afrique, comme sur l'unique long courrier, sur la France, ces compagnies transportent essentiellement un trafic de point à point qui grandit difficilement en raison de la concurrence.
- Le même schéma d'exploitation est suivi par la Camair, Air Gabon, Ghana International Airlines et Virgin Nigeria Airlines.
- Le moins qu'on puisse dire est qu'il est différent du modèle d'exploitation et de réseau des grandes compagnies africaines qui prospèrent. Ces dernières fonctionnent toutes, en effet, sur le modèle « hub and Spokes ».

En voici quelques exemples :

## LE MODELE D'EXPLOITATION HUB AND SPOKES



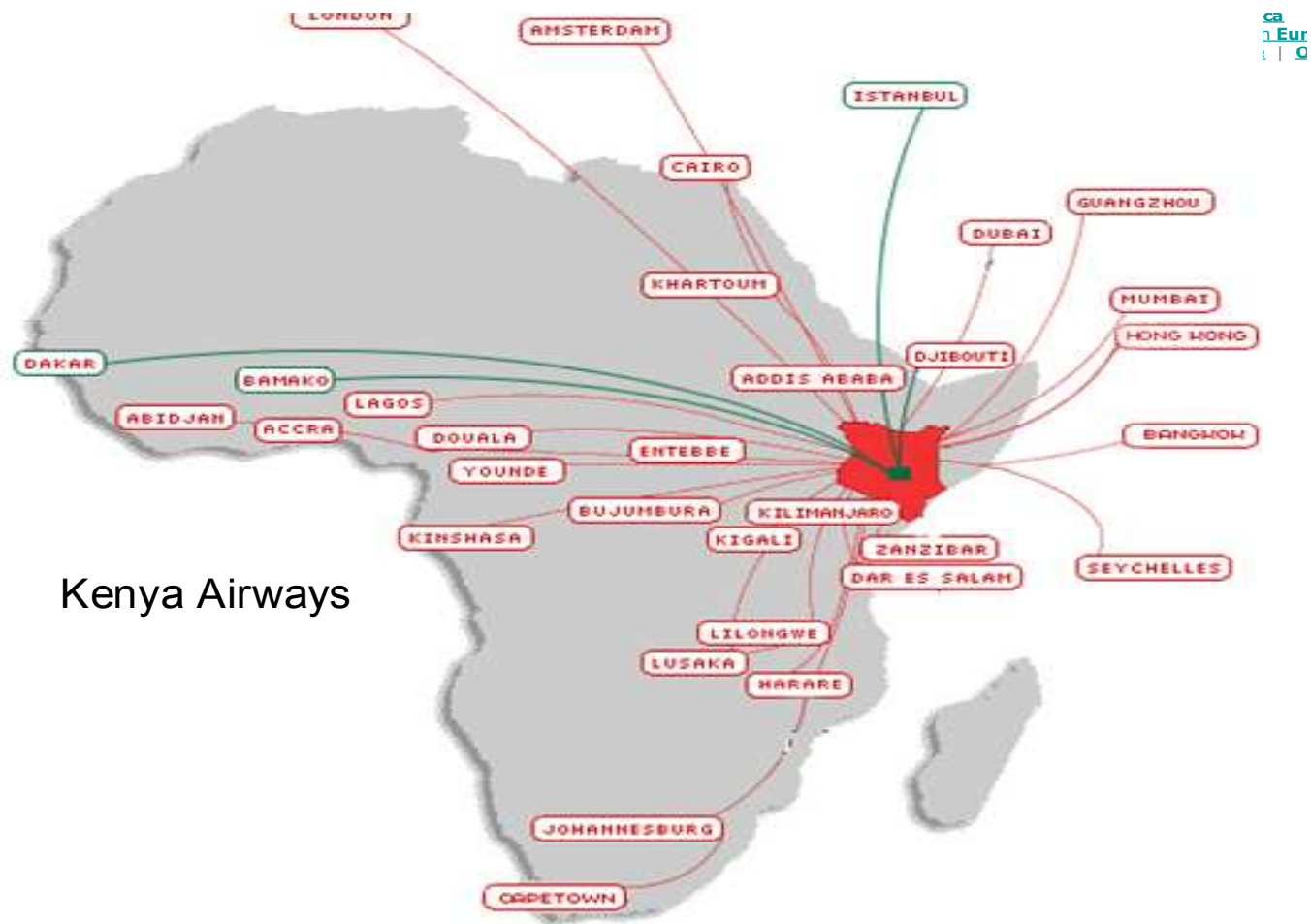
Afriqiyah Airways offre plusieurs destinations sur l'Europe et maintenant sur le Golfe.



## Royal Air Maroc



Royal Air Maroc opère sur tous les pays de l'Europe, le Golfe, les Etats-Unis.



Kenya Airways et Ethiopian Airlines sont partout jusqu'en Chine.









Les caractéristiques essentielles communes à toutes ces grandes compagnies africaines qui marchent bien sont les suivantes :

- Réseau tentaculaire à travers le Continent ;
- Vols long courriers sur plusieurs destinations intercontinentales.

Cela leur permet de réunir des passagers de différents pays africains pour remplir les vols en direction de leur hub avant d'acheminer les uns et les autres vers leurs destinations intercontinentales finales.

**Question** : Est-ce-que ce type de compagnie est encore possible en Afrique de l'Ouest et du Centre ?

Il est bon de savoir que toute la densité et la richesse du réseau de Kenya Airways a été bâtie en moins de 10 ans. Afriqiyah Airways n'a pas plus de 6 ans. Ce qui compte c'est d'avoir une vision, des objectifs très clairs et une stratégie appropriée de mise en œuvre.

Eu égard au potentiel de la région en matière de trafic, je crois en ce qui me concerne que ce développement est encore possible mais à condition de rompre avec les pratiques de compagnies de petite taille.

Les compagnies de la région doivent consolider voire fusionner. J'apprécie à cet égard la dimension du projet en cours du Président Djondo qu'il aura l'occasion de vous présenter au cours de ce forum. Mes recommandations seraient néanmoins qu'on en accélère la mise en œuvre pratique. Comme la plupart des responsables des compagnies locales sont dans l'assistance de ce forum, l'occasion pourrait s'avérer des plus propices pour discuter de la façon dont vous pourriez ensemble faire germer cette compagnie en harmonie, ou en fusion avec les autres.

Il y a de la place dans la région pour plusieurs compagnies pourvu que nous ayons à l'esprit d'éviter de faire toujours petit et tout seul.

L'autre exigence serait que les compagnies changent de modèle d'exploitation et passent au système de hub et Spokes.

Cette région est stratégiquement bien positionnée pour développer des lignes sûres vers les USA, le Canada, le Brésil, et l'Amérique Latine. Plusieurs des plateformes de la région sont très proches de ces destinations qui pourraient se rajouter à celles de l'Europe.

Si les compagnies de la région s'ouvrent à ces ambitions, le modèle d'exploitation hub et spokes serait effectif ; ce qui leur permettrait d'offrir aux autres compagnies africaines, des vols en partage de code sur l'Amérique, comme ces dernières pourraient coopérer avec elles sur le Golfe, l'Asie et l'Extrême Orient.

C'est de cette façon et de cette façon seulement que les compagnies africaines pourraient récupérer une partie de leur trafic intercontinentale, aujourd'hui perdue en faveur de la concurrence européenne. Cela suppose aussi naturellement une mise à jour des aéroports et des aviations civiles aux normes internationales.

## **CONCLUSION**

Mesdames et Messieurs, chers amis de la presse,

J'espère sincèrement que ces coups de projecteurs rapides sur l'évolution du transport aérien dans cette région apporteront une contribution utile à la réflexion de ce forum.

Pour ma part, cela a été un plaisir et un honneur de communiquer avec vous sur la question.

Avant l'ultime mot de conclusion, je sais parce que, actualité oblige, que certains auraient aimé me voir dire un mot sur la sécurité aérienne et la liste noire de l'Union Européenne. Je vous ferai distribuer la réaction officielle de l'AFRAA, qui regrette que par effet induit, la publication de cette liste n'incite l'utilisateur européen à se garder par réaction de prudence, de voyager sur toutes les compagnies africaines opérant sur l'Europe, alors que celle-ci sont environ 25 compagnies dont aucune ne figure sur cette fameuse liste noire.

Je vous remercie de votre aimable attention.