



**ALLOCUTION
DE**

**CHRISTIAN FOLLY-KOSSI
SECRETAIRE GENERAL
AU**

**COMITE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
DES PAYS MEMBRES DE L'ASECNA**

Bamako, MALI 07 juillet 2006

INTRODUCTION

Monsieur Le Président,

Honorables Ministres,

Monsieur le Président et Monsieur le Directeur Général de l' ASECNA

Mesdames et Messieurs les Administrateurs et Experts

Chers amis de la Presse.

C'est pour moi naturellement un insigne honneur et un plaisir immense, que d'être invité à cette réunion et d'avoir ainsi l'occasion de partager avec vous, quelques réflexions sur le transport aérien en Afrique. Le temps étant mesuré, je voudrais le consacrer aux performances en matière de transport aérien, des pays que vous représentez, notamment les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et dégager les tendances lourdes de l'évolution du secteur, afin d'entamer avec vous la réflexion sur ce qu'il y a lieu de faire.

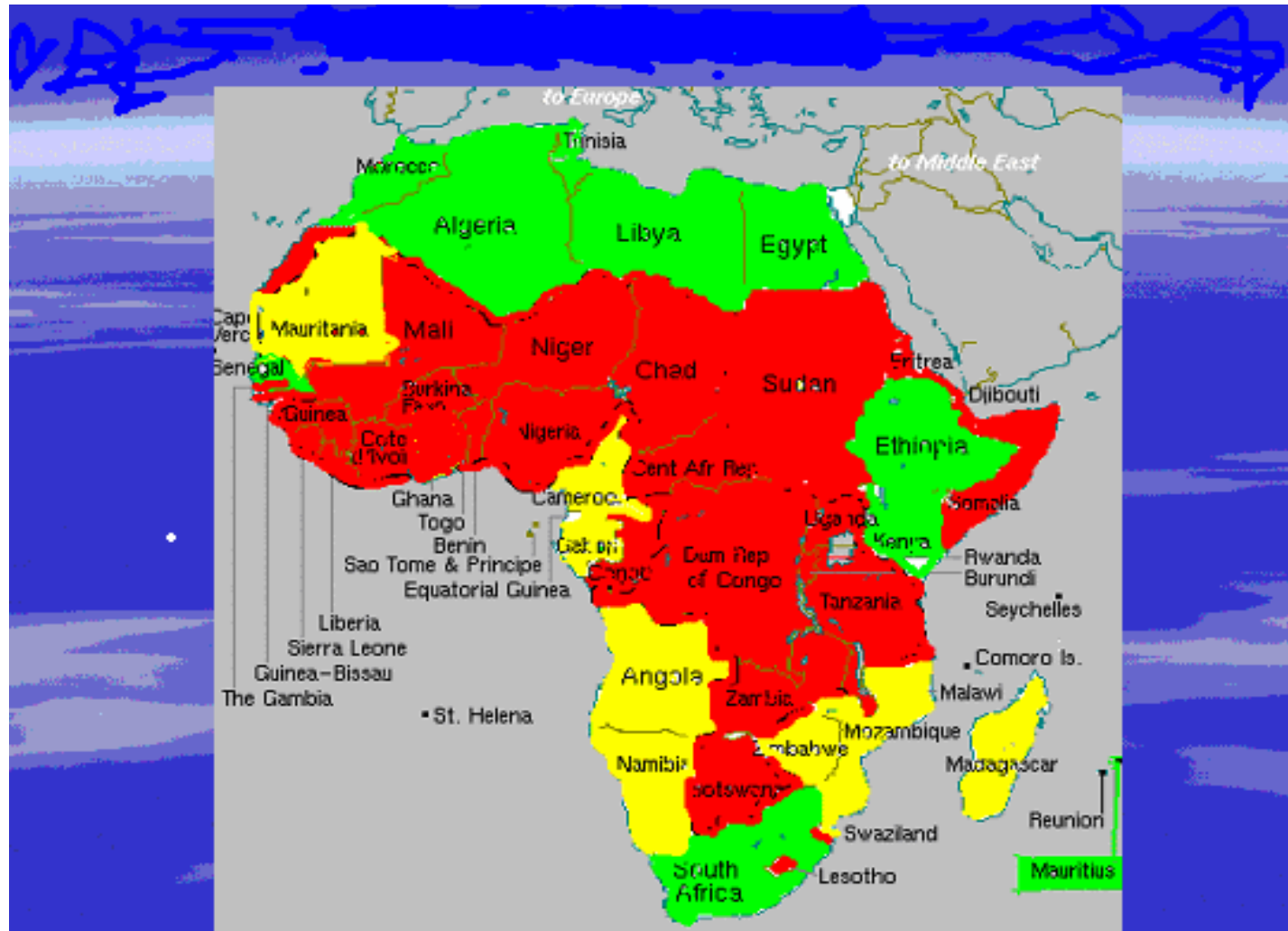
SITUATION DE L'INDUSTRIE DANS LA SOUS REGION

Monsieur le Président,

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.

Toutes les compagnies aériennes du lendemain des indépendances ont disparu les unes après les autres. Il s'agit d'Air Afrique, d'Air Mali et tous ses avatars, de Nigerian Airways, de Ghana Airways, d'Air Zaïre, de Zambia Airways et plus récemment de Cameroun Airlines et d'Air Gabon. Tout cela a laissé un immense vide, rendant très difficile les déplacements intra africains, malgré les efforts louables de certains instruments qui ont essayé de prendre la relève.

Le résultat de tout ceci se lit sur carte comme suit :



- Pays où les compagnies long courrier n'existent plus
- Pays où les compagnies existent mais débattent pour la survie
- Pays où les compagnies africaines sont florissantes et prospères

Dans la quasi totalité des pays que vous représentez, la domination du ciel africain par les transporteurs étrangers est une réalité patente. De la République Démocratique du Congo en Afrique Centrale jusqu'aux portes du Sénégal en Afrique de l'Ouest, le ciel africain du transport long courrier est presque exclusivement dominé par les transporteurs européens.

Cette domination risque de s'aggraver avec la révision des accords aériens tels que demandés par l'Union Européenne en remplaçant la clause de désignation nationale par celle de la désignation communautaire ainsi que par la pénétration agressive du marché par les transporteurs des pays du Golfe qui ont suffisamment de moyens pour ne plus se préoccuper de rentabilité du moins a court terme.

Actuellement, il n'existe en Afrique qu'une douzaine de compagnies dignes de ce nom, dont 5 en Afrique du Nord, 2 en Afrique de l'Est, 2 en Afrique Australe, 1 en Afrique de l'Ouest.

La libéralisation mondiale précipitée sur le marché, sans contrôle ni garde fou, a été dévastatrice dans de nombreux pays Africains. Il en a été ainsi des Compagnies maritimes des indépendances, aucune d'entre elles n'existent plus aujourd'hui, privant le continent des moyens propres d'exportation et d'échange économique régional indispensables.

Pour le transport aérien, avant qu'il ne soit trop tard, nous avons le devoir de corriger cet état de fait. Pour ce faire, les pistes de solution et d'action se dessinent comme suit :

1- La Décision de Yamoussoukro, qui est le programme de libéralisation du ciel en Afrique pour les transporteurs du Continent doit être entièrement appliquée. Dans l'immédiat, pour accélérer le mouvement, nous vous avons écrit pour proposer la formation, sous l'égide de l'Union Africaine, d'un « club » ou d'un groupe de pilotage composé de tous les pays où le trafic aérien est substantiel, de tous les pays où des compagnies aériennes importantes existent et de tout autre pays ayant la volonté politique de contribuer à la mise en œuvre intégrale la Décision de Yamoussoukro. Je vous convie tous à être de ceux-la. Les autres Etats, c'est certain, suivraient très vite les bons exemples.

2- Sur le plan de la politique extérieure, toute l'Afrique doit se constituer en espace aérien unique. Les Etats Africains se doivent de mettre en application ce concept. Face à toutes les requêtes de renégociation des Accords aériens allant dans le sens d'une plus grande libéralisation mondiale, telle que l'exige notamment l'Union Européenne, l'Afrique se doit de s'organiser sous l'égide de l'Union Africaine (UA) pour négocier de bloc à bloc comme le font les Etats-Unis, la Russie, la Chine. Cela dit et l'Inde, en attendant que l'Union Africaine (UA) se structure à cette fin, que les Etats africains qui se proposent d'accéder individuellement à la requête de révision des Accords bilatéraux, tiennent compte des principes et des gardes fous établis par le Groupe d'experts commis par l'Union Africaine (UA) à l'analyse de ce sujet.

3- Pour sauver l'industrie, nous recommandons que les Etats encouragent l'intervention du secteur privé et soutiennent par conséquent, tous les projets de compagnies multinationales à capitaux privés, tels que le projet d'AIR CEMAC ou celui récemment initié par le Président Gervais Kofi Djondo, fondateur, auparavant, du groupe de Banque Ecobank. Même en l'absence de traité comme dans le cas d'Air Afrique, les Etats devraient concéder à ces types de compagnies, tous les droits de trafic nécessaires et les imposer comme instruments désignés aux tiers dans les accords bilatéraux.

Monsieur le Président,

D'autres défis méritent notre attention si vous voulons organiser un transport aérien digne de ce nom dans les Etats que vous représentez.

- a- Le trafic cargo reste à structurer. Le fret est en effet le moyen par excellence pour promouvoir le commerce régional intra africain et même dans bien des cas les exportations vers les marchés intercontinentaux.
- b- Faute de liaisons cargo, l'Afrique n'arrive pas à tirer suffisamment partie de l' AGOA, la loi américaine édictée pour promouvoir le commerce avec l'Afrique, notamment les exportations africaines sur le marché des Etats-Unis
- c- La plupart des aviations civiles et des aéroports de nos pays ne répondent pas aux exigences internationales en matière de sécurité et de sûreté, notamment à celles de la FAA pour opérer des vols directs de nos aéroports sur les Etats-Unis
- d- Comme le recommande très judicieusement l'OACI, les Autorités d'Aviation civiles doivent jouir d'une autonomie de gestion totale ; cela leur permettrait de consacrer les ressources du transport

aérien a l'amélioration des infrastructures et des conditions du transport, au premier rang desquels, la sécurité et la sûreté qui supposent qu'elles forment suffisamment de ressources humaines pour réussir les audits OACI et maintenir ses normes de sécurité.

- e- Dans cet esprit d'autonomisation totale des Autorités d'aviation civile, qu'il vous plaise d'encourager les AAMAC, de les consolider davantage avec une structure permanente, afin que progressivement nous allions vers la régionalisation de tout ou partie des fonctions de l'Aviation Civile Africaine pour plus d'indépendance et d'autonomie.
- f- C'est le lieu d'attirer également votre auguste attention, sur la multiplication délétère et le niveau élevé des taxes sur les passagers du transport aérien. Le saviez-vous ? Nous payons 94000 Frs CFA de taxes sur un billet BKO/DLA/BKO, 85500 Frs sur BKO/LBV/BKO, 72000 Frs sur BKO/ABJ/BKO, 57500 Frs CFA sur BKO/ABJ/BKO. Le train et les cars coûtent sur ces deux dernières destinations coûtent au maximum de 50.000 CFA. A ce rythme là, nous allons tuer le transport aérien ou en tout cas, il ne pourra pas répondre aux ambitions et aux besoins du commerce intra africain, c'est-à-dire ceux de l'intégration économique et politique du continent.
- g- Enfin, je sais que beaucoup attendent de moi, un mot sur la liste noire de l'Union Européenne. Après la publication de la deuxième liste, l'Afrique en est à plus de 160 compagnies aériennes bannies. Pour l'exemple, L'AFRAA compte seulement 42 compagnies et IATA 180 dans le monde

entier mais on a trouvé 160 compagnies aériennes à bannir en Afrique alors qu'aucune de nos compagnies AFRAA et IATA ne figurent sur la liste. Ces compagnies de la liste noire n'existent pas. La plupart figurent seulement sur papier, dans les archives et que sais-je, elles n'opèrent surtout pas sur Europe. Dans les rares cas où elles existent et font quelques activités, c'est à l'intérieur de leurs frontières avec des Antonov et des Ilouchins, sans jamais aucune vocation ni moyen, d'aller sur le marché européen. Les lister sans toutes ces précisions, donne à penser que toutes les compagnies aériennes africaines sont dangereuses et qu'il faille les éviter. C'est un message de concurrence déloyale qui ne devrait pas être. Nos 25 compagnies qui opèrent sur l'Europe fonctionnent aux standards internationaux en matière de sécurité. Le passager doit le savoir en Afrique, en France et à Navarre.

Cela dit, pour parer à toute éventualité, je vous inviterais à nettoyer vos écuries en résiliant toutes les licences accordées mais sans exploitation effective, afin que nul ne les ramasse pour bannir vos aviations civiles, quelqu'en soit la motivation.

CONCLUSION

Monsieur le Président,

Honorables Ministres,

Mesdames et Messieurs,

J'espère sincèrement que ces coups de projecteurs rapides sur les problèmes du transport aérien de la région et de l'Afrique, apporteront une contribution utile à votre action.

Pour ma part, cela a été un plaisir et un honneur de communiquer avec vous sur ces questions. Pour finir, je souhaiterais vous dire que je suis un ancien d'Air Afrique. A ce titre, j'apprécie douloureusement le vide laissé par la Multinationale ; j'en pleure encore avec bon nombre de cadres africains. Je vous exhorte par conséquent, à tout faire pour préserver l'ASECNA. La BCEAO et la BCEAC s'en sortent à peu près bien, parce que, en dehors des grandes orientations de politique générale, leurs statuts ont prévu de les protéger, de leur accorder une grande autonomie de gestion par rapport au Politique. Inscrivons donc toute action et toute œuvre d'aujourd'hui, dans les mêmes perspectives de durée et de pérennité.

Je vous remercie de votre aimable attention.