



ALLOCUTION DE

**CHRISTIAN FOLLY-KOSSI
SECRETAIRE GENERAL**

A la

**2ème CONFERENCE DES MINISTRES AFRICAINS
EN CHARGE DU TRANSPORT AERIEN**

LIBREVILLE, GABON, 15-19 MAI 2006

ALLOCUTION DU SECRETAIRE GENERAL

- Monsieur le Vice Premier Ministre, Ministre des Transports et de l'Aviation Civile,
- Monsieur Le Commissaire de l'Union Africaine,
- Chers amis, Responsables de l'industrie du Transport Aérien
- Mesdames et Messieurs,
- Bien chers amis de la Presse,

C'est un privilège et un honneur de prendre aujourd'hui la parole devant vous, à cette importante réunion de l'Union Africaine destinée à passer en revue les problèmes de l'Industrie du transport aérien en Afrique et plus particulièrement ceux relatifs à la sécurité du ciel.

Je remercie tout naturellement l'Union Africaine et le Gouvernement Gabonais, pour avoir invité l'AFRAA à faire cette adresse et surtout, pour avoir pris cette initiative de réunion indiscutablement porteuse de progrès pour le développement économique de l'Afrique.

J'évoquerai essentiellement trois sujets majeurs :

- **La Sécurité du Ciel en Afrique ;**
- **La Politique Extérieure de l'Union Européenne en matière de Transport Aérien notamment vis-à-vis du Continent ;**
- **Les Recommandations de l'AFRAA pour avancer sur l'Application de la Décision de Yamoussoukro.**

Monsieur le vice- Premier Ministre,
Mesdames et Messieurs,

LA SECURITE DU CIEL EN AFRIQUE

La multiplication des accidents d'avion dans certains Etats africains interpelle toute la Nation Africaine, l'Industrie du transport aérien du continent naturellement, et donc la Commission de l'Union Africaine, pour une action circonstanciée rapide, faute de quoi, ce phénomène porterait un préjudice grave et irrémédiablement délétère à la réputation des compagnies aériennes africaines. L'immense population des

passagers du transport aérien du continent et du Monde a besoin de savoir où nous en sommes pour être rassurée.

Les Faits

Le taux de prévalence des accidents d'avion en Afrique est le plus élevé au monde. Alors que le Continent Africain ne représente qu'environ 4,5% du trafic mondial, l'Afrique a enregistré entre 1996 et 2005, près de 30% des victimes du transport aérien mondial.

Les Pays Concernés

Cela dit, la mauvaise réputation du ciel africain en matière de sécurité a été pratiquement le fait de 9 pays où 74,1% des accidents ont eu lieu.

En tête, la République Démocratique du Congo (21.1%) et l'Angola (13.3%) ont totalisé à eux seuls 34,4% des accidents d'avion arrivés en Afrique sur cette période. Viennent immédiatement après, le Soudan 11,9%, le Nigeria 9,3% et le Kenya (7%°. Au total, ces 5 premiers pays sur la liste ont totalisé 62,6 % des accidents survenus.

Les Types d'Avion Impliqués

En ce qui concerne les types d'avion impliqués, on relève qu'il s'agit essentiellement de vieux appareils de petite et moyenne capacité et généralement, de technologie dépassée, tels que les anciens avions de type Antonov ou Ilyushin, dont les registres d'historique de maintenance technique, sont ou non disponibles, ou non tenus.

Par exemple, sur les 14 accidents enregistrés en Afrique en 2005, 10 ont été causés par les Antonov, 2 par les Ilyushin, 2 par des avions de vieille génération de fabrication occidentale, 1 Boeing 737-200 et 1 DC-9-30, ces derniers cas n'étant arrivés qu'au Nigeria.

Que Faire ?

Tous les pays concernés, se doivent de prendre, des actions énergiques pour sauver la réputation de l'Afrique, sur cette question de sécurité aérienne et lui permettre, face à la concurrence, de se maintenir dans cette Industrie de haute technologie, indispensable à son émancipation économique.

Depuis que l'Angola a interdit en 2003, l'importation des avions incriminés, ages de plus de 20 ans, ce pays n'a plus connu d'accident jusqu'à ce jour. Il y a là sans doute une piste de solution à explorer.

Conclusions et Résolutions de l'OACI

Plus généralement, l'AFRAA adhère totalement aux conclusions et résolutions prises par l'OACI à sa dernière Conférence mondiale des Directeurs d'aviation civile tenue à Montréal en mars 2006. Elle soutient et recommande notamment :

- L'autonomie des Autorités d'aviation civile.
- La création d'organisations régionales de contrôle plus particulièrement en matière de sécurité telles que les AAMAC et les projets COSCAP.
- La publication des rapports d'accident
- La transparence et la facilitation de l'accès du public aux rapports d'audit de l'OACI à partir de 2008
- L'obligation des Etats à procéder aux corrections nécessaires suite aux audits OACI

L'Afrique a le devoir de se mettre aux standards du monde, en matière de sécurité aérienne.

Liste Noire De l'Union Européenne

Nonobstant, la démarche adoptée par l'Union Européenne sur le sujet, en publiant sa liste noire unilatérale, a été très préjudiciable.

La recommandation induite et induite reçue par le marché européen, est d'éviter de prendre les compagnies aériennes africaines. Or aucune des 25 compagnies régulières africaines opérant aujourd'hui sur l'Europe, n'a été portée sur la liste.

Les compagnies listées n'opèrent pas sur l'Europe. La plupart d'entre elles n'existent pas en dehors des papiers administratifs. Quand elles existent, elles volent à l'intérieur des frontières de leurs Etats ou dans le voisinage avec les fameux Antonov et Ilyushin, sans vocation d'aller en

Europe. Dans ces conditions la démarche prend toutes les formes d'une concurrence déloyale, d'une attaque indirecte contre les concurrents africains sur le marché Europe/Afrique.

L'Union Européenne est un partenaire en développement proéminent et fidèle du Continent, elle se doit de faire attention à ces effets induits malencontreux.

Sur ce problème grave de la sécurité, nous souhaiterions plutôt obtenir son concours pour remettre à jour les aviations civiles en difficulté, et aussi pour assister les Compagnies régulières d'Afrique à financer les audits IOSA que IATA a institués pour augmenter la sécurité des compagnies aériennes dans le monde dont celles d'Afrique.

POLITIQUE EXTERIEURE DE L'UNION EUROPEENNE EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN

Nous avons également beaucoup d'appréhensions en ce qui concerne les sollicitations de la commission de l'Union Européenne pour renégocier les accords bilatéraux avec nos Etats, alors que son mandat juridique se limite au remplacement de la clause de désignation nationale par celle de la désignation communautaire.

Dans tous les cas, en attendant que l'Afrique s'organise, pour négocier de bloc à bloc, comme les Etats-Unis, la Chine et la Russie, l'AFRAA recommande que les Etats Africains qui se proposent d'accéder individuellement à la requête de révision des Accords bilatéraux, tiennent largement compte des principes et des gardes fous établis par le groupe d'experts commis par l'Union Africaine à l'analyse de ce sujet.

RECOMMANDATIONS SUR L'APPLICATION DES DECISIONS DE YAMOOUSSOUKRO

Malgré toutes les plaintes et récriminations, la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro s'avère de plus en plus effective. A l'intérieur du COMESA, de la SADC et de la CEDEAO, beaucoup de « citypairs » où le trafic est abondant, sont desservis par 14 à 70 fréquences par semaine.

Arrêtons donc de pleurnicher à longueur de réunions sur la non-application de la Décision, tout simplement parce que nous rêvons d'obtenir l'application immédiate et simultanée dans l'ensemble des 53

pays d'Afrique. Du reste beaucoup de pays enclavés en Afrique de l'Ouest et du Centre offrent la libéralisation complète aux compagnies aériennes africaines, mais ces dernières se font prier, en raison du volume réduit de ces marchés.

Pour atteindre les objectifs pratiques de la Décision, c'est dire la multiplication des dessertes et l'intensification des échanges économiques, nous avons seulement besoin dans un premier temps, de sa mise en œuvre sans réserve dans les grands pays où le trafic est substantiel et/ou des compagnies aériennes importantes existent.

Notre idée serait par conséquent de lister ces pays, de les inciter à former ici et maintenant un club d'avant-garde de la mise en œuvre de la Décision et tôt ou tard les autres suivront.

Par ailleurs, le Comité de Suivi présidé par l'Union Africaine doit être saisi de toutes les difficultés rencontrées dans les autres Etats par les compagnies en expansion et désireuses d'opérer ou d'accroître leurs fréquences, afin que les plus hauts responsables des Institutions composant le Comité de suivi, interviennent politiquement aux plus hauts niveaux, pour faire progresser la mise en oeuvre de la Décision. A cet égard, la mise en place effective de l'Agence d'Exécution et de la Commission des Ministres des transports prévu par la Décision serait fort utile.

Monsieur le Vice-premier Ministre,
Mesdames, Messieurs,

L'Afrique doit avancer sur tous les sujets que nous venons d'évoquer. A cette réunion, nous avons le devoir de prendre les décisions les plus appropriées pour aller dans ce sens.

Puissions-nous toujours garder à l'esprit, que nous sommes là pour créer les conditions de développement des compagnies aériennes Africaines, que notre objectif est de les armer suffisamment contre la concurrence, afin qu'elles survivent, prospèrent et servent mieux l'Afrique !

Sur ce chapitre, nous comptons sur la volonté de coopération et l'esprit de partage avéré de l'Union Européenne, dont les compagnies aériennes sont plus que dominantes sur le marché. Le développement durable dans ce secteur le requiert.

Monsieur le Vice-Ministre, chers amis, Mesdames et Messieurs, je vous souhaite une très bonne réunion et des délibérations fructueuses. Merci de votre très aimable attention !

ANNEXE

Accidents in Africa: 1996 - 2005

Country	N° of Accidents	% Of Total
DRC	57	21.1
Angola	36	13.3
Sudan	32	11.9
Nigeria	25	9.3
Kenya	19	7.0
South Africa	9	3.3
Egypt	8	3.0
Gabon	7	2.6
Algeria	7	2.6
Rest of Continent	70	25.9
Total	270	100

Accidents Statistics on the Continent in 2004

Country	Airline	No of Fatalities	Aircraft type
Egypt	Flash Air	148	Boeing 737-300
Algeria	Tassili Airline	1	Beech 1900
Sudan	Air Cush	6	Let 410
Sudan	El Magal Aviation	1	Antonov 12
Kenya	Blue Bird Aviation	2	Let 410
Gabon	Gabon Express	19	HS-748
DRC	Transworld Safaris	3	Cessna 208
Sudan	Sarit Airlines	4	Antonov 12
Total		184 (636)	

Accidents Statistics on the Continent in 2005

Country	Airline	No. of Fatalities	Aircraft type
Uganda	Service Air	6	Antonov 12
Sudan	Air West	7	Ilyushin 76
Tanzania	Airline Transport	8	Ilyushin 76
DRC	Kisangani Airlift	10	Antonov 26
DRC	Victoria Air	27	Antonov 12
Sudan	Marshland Aviation	3	Antonov 24
Equatorial Guinea	Equatair	60	Antonov 24
DRC	Kavatshi Airlines	11	Antonov 26
DRC	Air Kasai	13	Antonov 26
DRC	Pan African Airways	2	Antonov 2
DRC	Wimbi Dira Airways	2	Antonov 12
Nigeria	Bellview Airlines	117	B737-200
Nigeria	Sosoliso Airlines	108	DC-9-30
Sudan	African Union	2	Antonov 28
Total		376 (1107)	