



ALLOCUTION

DE

**CHRISTIAN FOLLY-KOSSI
SECRETAIRE GENERAL**

**LA SITUATION DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE
ET LES DOMAINES DE COOPERATION POSSIBLES**

Bruxelles, le 12 septembre 2006

SITUATION DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE ET DOMAINES DE COOPERATION POSSIBLES.

INTRODUCTION

Depuis pratiquement un an, l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA) collabore avec CDE-Proinvest en grande partie à travers ses consultants basés à Paris. L'AFRAA a été en effet, associée aux réunions d'Accra et d'Addis-Abeba auxquelles elle a invité ses membres et ses partenaires à participer en grand nombre. Notre espoir est de passer à présent à la phase des réalisations concrètes sur le terrain afin que chacun valorise, en Europe comme en Afrique, l'intérêt de notre coopération.

Pour cela, il me paraît indispensable qu'au sein de CDE-Proinvest et de la Commission de l'Union Européenne, l'AFRAA soit mieux connue en tant qu'Organisation ayant une mission précise, une vision et un plan d'actions auquel CDE-Proinvest pourrait apporter un concours utile.

Je suis très reconnaissant que vous ayez pu dégager du temps pour que nous puissions faire plus ample connaissance.

Ma communication sera structurée comme suit :

- 1. Présentation de l'AFRAA**
- 2. Situation de l'Industrie du transport aérien en Afrique**
- 3. Actions à Envisager et Domaines de Coopération Possibles**

1. PRESENTATION DE L'AFRAA

L'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA) est l'Organisation professionnelle qui encadre les compagnies aériennes en Afrique, défend leurs intérêts communs et organise pour elles des réunions de réflexion stratégique concertée sur les problèmes de l'Industrie, la place de l'Afrique et les besoins du futur.

A ce titre, l'AFRAA organise des cours de formation professionnelle pour ses membres ainsi que des enseignements de haut niveau en matière de gestion, de conduite des hommes et de planification.

L'Association conseille les Etats Africains sur les questions aéronautiques internationales, surtout avant et pendant les grandes conférences de l'OACI afin que les intérêts de l'Afrique soient bien défendus.

Elle communique constamment avec les Etats pour attirer leur attention sur les politiques à mettre en oeuvre afin de créer un environnement propice au développement des compagnies aériennes africaines.

Par exemple, l'AFRAA est l'Organisation qui pousse à la mise en oeuvre de la Décision de Yamoussoukro qui est le programme de libéralisation du ciel en Afrique.

L'AFRAA a été la première Organisation au monde à tirer la sonnette d'alarme sur les accidents d'avion qui endeuillent le Continent et à publier des listes de pays où ces accidents surviennent de façon fréquente, en proposant à l'appui des solutions concrètes pour réduire le nombre de ces accidents qui minent l'image de toutes les compagnies aériennes africaines dignes de ce nom, alors que celles-ci observent les normes internationales en matière de sécurité.

L'AFRAA compte 40 membres dont toutes les compagnies de référence du Continent. Son effectif est d'une vingtaine de personnes dont 6 professionnels qui coordonnent 6 comités permanents composés chacun d'une dizaine de hauts cadres des compagnies

aériennes qui se réunissent régulièrement pour travailler sur les sujets de réflexion à l'ordre du jour de l'AFRAA.

Parmi les professionnels, nous comptons un avocat, un ingénieur, un diplômé MBA, un titulaire d'une maîtrise de lettre et un comptable niveau DECS. Le Secrétaire Général qui est diplômé HEC- Jouy-en Josas (France) et titulaire d'un DEA en Economie Monétaire de l'Université Paris Dauphine, a fait un premier cycle de sociologie à la Sorbonne puis un stage de troisième cycle à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales- Collège de France.

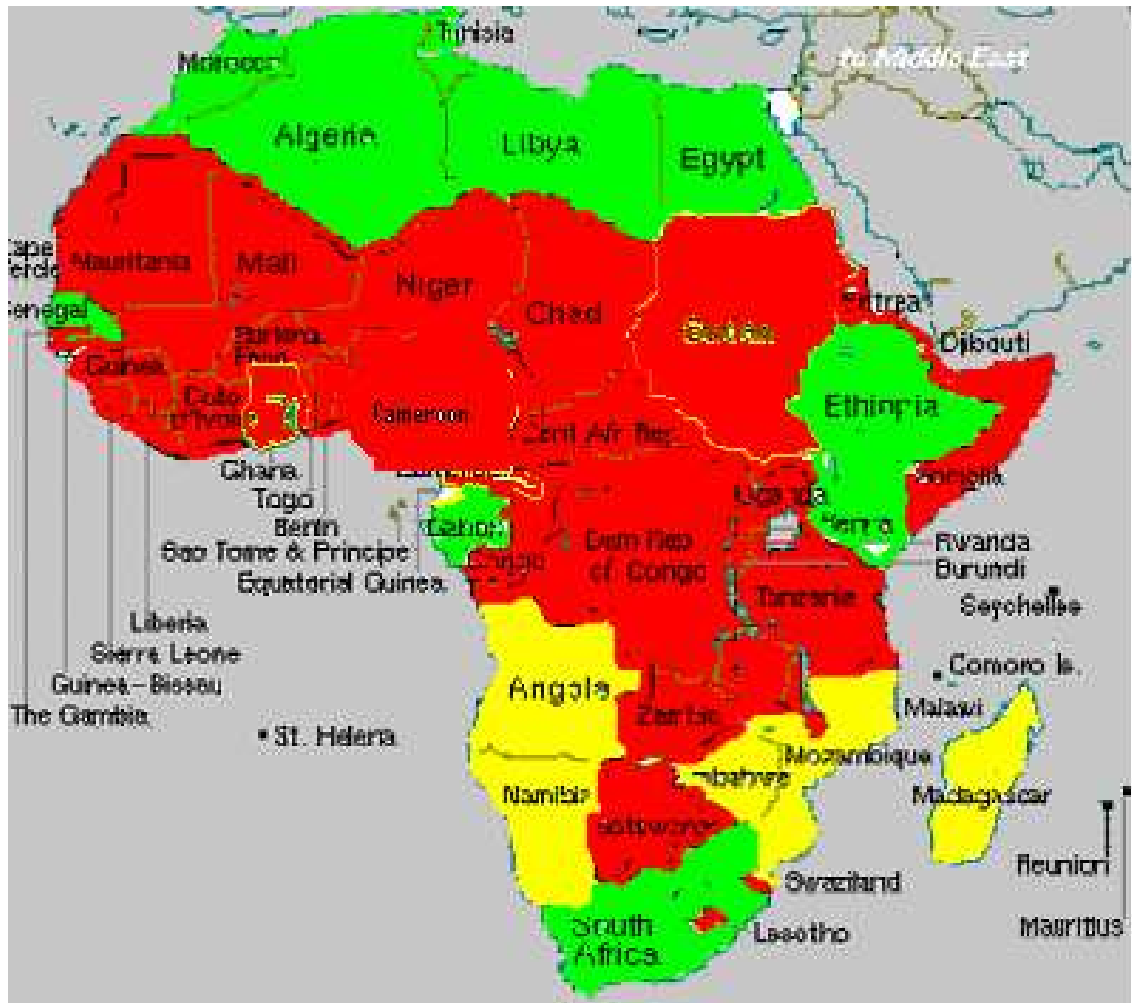
L'Organisation est sise à Nairobi où elle a construit un immeuble d'une valeur actuelle d'un million de dollars. Elle fonctionne sur un budget également d'un million de dollars dont 75% est financé par les cotisations des compagnies aériennes en fonction de leurs activités.

Dans ses fonctions de porte-parole de l'industrie en Afrique, l'AFRAA est très écoutée et ses prises de position sont souvent recherchées par les médias qui en font une large diffusion.

2. SITUATION DE L'INDUSTRIE EN AFRIQUE

Le grand défi actuel du transport aérien en Afrique est la mondialisation qui, progressivement tue les compagnies locales et détruit le réseau des services aériens intra africains.

Voici sur carte la situation de l'Industrie en Afrique :



Cette situation risque de s'aggraver avec la mise en œuvre pratique du concept de l'espace unique européen au terme duquel toute compagnie européenne pourra opérer sur toutes les destinations africaines à partir de tout aéroport situé en Europe. Il est clair que si demain, Lufthansa, British Airways et SN Brussels opèrent aux côtés d'Air France sur la route Paris/Abidjan, il y aurait très peu de perspective pour une compagnie ivoirienne sur la route.

Le dommage va plus loin, parce que cette concurrence amènerait la compagnie ivoirienne à fermer non seulement ses lignes long-courriers mais aussi, par effet induit, ses lignes intra-régionales car par péréquation, les lignes long-courriers subventionnent les lignes intra-africaines.

Le scénario catastrophique a déjà cours. Il est extrêmement difficile aujourd'hui de se déplacer dans certaines régions d'Afrique, notamment en Afrique de l'Ouest et du Centre. Voyager entre deux pays limitrophes, de Niamey à Ndjamena peut prendre facilement 3 jours.

Dans ces conditions, le commerce intra africain, et l'indispensable intégration économique régionale s'avèrent impossibles ; le tourisme, espoir de tous les économistes pour le développement de l'Afrique, ne peut guère plus s'envisager, surtout sous la forme d'un « package » permettant aux touristes de visiter plusieurs pays du voisinage une fois qu'ils sont en Afrique.

La faillite des compagnies locales africaines a des conséquences macro-économiques plus étendues. Beaucoup de petits métiers dont le secteur informel, vivent en effet du transport aérien local : le personnel des compagnies, les corps habillés qui assistent les vols, les porteurs extérieurs qui louent leurs services aux passagers, les taxis, les vendeurs de nourriture et d'accessoires divers tels que les cadenas, les sac, le scotch etc...

C'est la raison pour laquelle la disparition d'Air Afrique a créé une désolation économique persistante jusqu'aujourd'hui à l'intérieur et autour d'une grande partie des aéroports des anciens Etats membres.

Sur un plan plus général, nous sommes tous interpellés, en Europe comme en Afrique, par les conséquences gravissimes des crises économiques sectorielles comme celles du transport aérien car, in fine, une grande partie de la population y perd ses moyens de subsistance.

En effet le personnel des compagnies aériennes du continent tourne autour de 100.000 personnes. Avec les métiers annexes, une publication indiquait récemment qu'il faut compter environ 500.000 personnes travaillant directement ou indirectement autour de l'activité des compagnies aériennes. Sur cette base, si on estime qu'un salarié en Afrique fait vivre 10 personnes en moyenne, il s'agirait d'un secteur qui nourrit 5 millions d'individus qui risquent d'être réduits à l'abjecte pauvreté si par hasard, la mondialisation devait balayer les opérateurs du continent.

Nous avons le devoir de lutter contre ces perspectives de grande pauvreté qui augmenteraient le lot des « boat people » qui assiègent actuellement les frontières de l'Europe en quête de survie et celui des désespérés qui créent de plus en plus d'insécurité dans les villes Africaines.

Mesdames et Messieurs, le « laisser aller serait le laisser mourir ». A vous qui êtes soucieux d'impulser le développement et rétablir certains équilibres, la grande question est, et demeure : QUE FAIRE ?

3. ACTIONS A ENVISAGER ET DOMAINES DE COOPERATION POSSIBLES

Avec les partenaires en développement, il convient de rétablir certains fondamentaux en Afrique, amender les lois de la jungle du libéralisme a tout crin de la mondialisation en cours et promouvoir le partenariat Nord-Sud pour une plus grande complémentarité des économies et un esprit de partage plus avéré des richesses a produire ensemble.

Au chapitre des fondamentaux, il convient de relever très succinctement que l'Union Européenne, économique et politique, s'est bâtie à partir du marché commun du charbon et de l'acier et qu'à partir de là, les Etats européens ont créé entre eux une zone d'échange économique privilégié, chacun faisant des autres ses premiers partenaires commerciaux, si bien que par synergie, émulation, intégration économique et régulation progressive des déséquilibres si besoin y a par des subventions communautaires, tous les Etats ont produit plus de richesses économiques et ont accru le rythme de leur croissance en commençant par les Nations les plus défavorisées.

L'Afrique peut adopter une démarche similaire en commençant par le développement et l'intégration du secteur des transports et notamment, celui du transport aérien qui s'avère le mode de transport le plus rapide à mettre en place.

Pour ce faire, nous devons soutenir, restructurer et consolider les compagnies aériennes du continent, notamment les petites et moyennes en raison du rôle indispensable qu'elles doivent jouer dans l'accroissement des échanges économiques régionaux et la promotion

du tourisme, c'est-à-dire, les deux domaines par excellence de développement économique immédiat du continent.

Plus concrètement, quelles sont les actions à entreprendre en ce qui concerne les compagnies aériennes ?

1. Appliquer la Décision de Yamoussoukro, c'est-à-dire libéraliser le ciel en Afrique pour tous les opérateurs africains.

2. Amener les grandes compagnies Africaines du réseau international à fédérer autour d'elles les petites compagnies de leur sous-régions de façon à former ensemble des groupes d'alliance permettant de développer des hubs régionaux et de créer pour elles-mêmes un pouvoir de négociation plus conséquent quand il leur faut discuter avec les grands groupes d'alliance mondiale.

3. Promouvoir la consolidation des compagnies aériennes. Encourager les prises de participation des grandes compagnies dans les petites à l'exemple de Royal Air Maroc dans Air Sénégal International ou de Kenya Airways dans Precisionair.

4. Soutenir et favoriser le partenariat gagnant-gagnant avec les compagnies communautaires à l'image de celui de KLM et de Kenya Airways.

5. Pour que tout ceci puisse se faire aisément, les compagnies aériennes concernées doivent demeurer dans le réseau de distribution mondial et observer les normes de sécurité internationales de l'Industrie. Il est donc indispensable qu'elles ne ratent ni le passage de l'industrie mondiale au billet électronique et à la biométrie, ni l'exigence des audits de sécurité IOSA instaurés par IATA pour toutes les compagnies aériennes du monde.

6. Au niveau de l'AFRAA, il devient urgent de proposer aux compagnies, un outil informatique de coordination des programmes et des horaires de vol afin de faciliter les connections et améliorer les continuations d'une compagnie à l'autre sur le continent.

7. La formation doit s'intensifier : la formation professionnelle mais aussi celle des cadres aux méthodes de gestion moderne, d'analyse

stratégique, de planification et de conduite des hommes pour atteindre les objectifs fixés, faute de quoi les compagnies ne sauraient demeurer compétitives et survivre à la mondialisation.

8. Le continent souffre d'un grand manque de statistiques fiables d'intelligence de marché à partir desquelles l'industrie conduit ses études économiques de ligne et de développement de réseau. Il est nécessaire de mettre en place une banque de données fiables pour combler ce vide.

9. Le transport aérien est polyglotte. Il requiert au moins la pratique de l'anglais et du français en Afrique. Si les compagnies aériennes veulent s'inscrire dans le réseau mondial, elles doivent se former au moins au bilinguisme.

En dehors des questions de politiques stratégiques ou générales telles que la libéralisation du ciel, les consolidations et les partenariats, tous les autres chantiers indiqués constituent des domaines de coopération potentielle avec CDE-PROINVEST. Compte tenu des budgets accessibles, nous avons sélectionné quelques-uns pour amorcer notre coopération, donner un signal fort en même temps qu'une grande visibilité à CDE-PROINVEST sur le continent.

Le billet électronique et la préparation aux audits IOSA par la formation d'auditeurs africains figurent au titre de ces actions prioritaires. L'échéance de migration obligatoire est le 31 Décembre 2007, celle de la certification IOSA est le 31 décembre 2008. A ces échéances, les compagnies qui ne seraient pas à jour cesseront d'être membres de IATA et par conséquent seront marginalisées.

Il y a là, un enjeu sur lequel l'action de CDE- PROINVEST serait hautement salutaire et populaire sur le continent. Forts de ces réalisations nous pourrions engager d'autres chantiers avec un capital de confiance et de crédibilité plus grande.

CONCLUSION

L'AFRAA compte sur ces réalisations pour donner un signal fort aux autres bailleurs de fonds, car l'enjeu à terme est de corriger les incidences négatives de la mondialisation, développer un nouvel esprit de partenariat et de partage des richesses entre le Nord et le Sud, lutter contre la pauvreté et tendre vers un monde plus juste susceptible de réduire l'émigration désespérée des pauvres et contenir les risques d'accroissement de la criminalité et du terrorisme en Afrique et dans le monde.