



ALLOCUTION DE

**CHRISTIAN FOLLY-KOSSI
SECRETAIRE GENERAL**

A la

**REUNION DE L'UNION AFRICAINE (UA), DE LA BANQUE AFRICAINE DE
DEVELOPPEMENT (BAD) ET DE L'ASSOCIATION DES COMPAGNIES
AERIENNES AFRICAINES (AFRAA) AVEC LES PRESIDENTS ET DIRECTEURS
GENERAUX DES COMPAGNIES AERIENNES AFRICAINES**

TUNIS, 29-30 MAI 2006, HOTEL AFRICA EL MOURADI

ALLOCUTION DU SECRETAIRE GENERAL

Monsieur le Ministre des Transports représentant le Gouvernement Tunisien,

Monsieur le Président de la Commission de l'Union Africaine,

Monsieur le Président de la Banque Africaine de Développement,

Monsieur le Secrétaire Exécutif de la CEA,

Monsieur le Président de la Conférence des Ministres Africains en charge des transports,

Messieurs les Ministres,

Monsieur le Commissaire de l'Union Africaine Chargé des transports,

Messieurs les Présidents et Directeurs Généraux des compagnies aériennes,

Chers invités partenaires de l'industrie,

Mesdames et Messieurs,

Chers amis de la Presse.

Mon Plaisir est immense de voir enfin se réaliser cette grande idée du Président Alpha Omar KONARE de réunir les Dirigeants des Compagnies aériennes pour concerter avec eux une stratégie de relance du développement du transport aérien en Afrique.

La mobilisation spontanée du Président Donald KABERUKA, dès son avènement à la tête de la Banque Africaine de Développement (BAD), pour s'associer activement à cette idée de réflexion stratégique sur le secteur, la participation aujourd'hui du nouveau Secrétaire Exécutif de la Commission

Economique pour l'Afrique, donnent une portée franchement historique à cette rencontre qui devient un événement sans précédent.

Je remercie le Gouvernement Tunisien, le Président Ben Ali et votre Excellence Monsieur le Ministre pour l'insigne honneur qui nous est fait en accueillant cette réunion à Tunis la Blanche, dans ce grand pays de l'Afrique où le développement des services, la formation des hommes et la maîtrise des nouvelles technologies de l'information fondent le dynamisme économique exemplaire que nous observons avec admiration.

Les compagnies aériennes Africaines et leur Organisation continentale l'AFRAA sont arrivées ici, pleines de foi et d'espérances. Elles viennent écouter l'appréciation des grands usagers et des décideurs politiques et économiques que vous êtes, prendre acte de la vision de l'Union Africaine, du NEPAD et de la BAD pour le secteur, afin de prendre des actions correctives sur tout ce qui peut l'être. Cela dit, elles sont également là pour faire part de leurs soucis, de leurs inquiétudes et exprimer au Président de la Commission de l'Union Africaine et à travers lui à tous les Etats leurs attentes de réforme et de soutien politique.

Elles sont venues en outre pour s'assurer que le NEPAD et la BAD, et avec eux toute la famille des bailleurs de Fonds du monde qui sont intéressés au développement de l'Afrique, accordent désormais toute la priorité nécessaire à ce secteur indispensable au décollage économique du Continent, et saisir l'occasion pour exposer leurs besoins de financement afin que dans un élan d'imagination novatrice, les bailleurs de Fonds considèrent et trouvent de nouveaux mécanismes pour les accompagner dans tous leurs efforts pour accroître les services aériens à travers le continent, relever les défis de la compétition, se restructurer, procéder aux acquisitions, fusions et consolidations nécessaires à la prospérité et à l'amélioration des services aériens sur le Continent, ce qui suppose entre autres, une politique soutenue de formation des hommes.

Quatre grands thèmes ont été proposés à notre réflexion :

- Le Cadre réglementaire du transport aérien en Afrique ;
- Le développement des services aériens sur les routes intra africains ;
- La réponse de l'Afrique face à la globalisation ;
- Les besoins de financement du secteur.

Je souhaite sur cet ensemble, partager avec vous quelques réflexions liminaires que nous aurons par la suite l'occasion de discuter ou de creuser davantage.

Le transport aérien africain est en crise profonde. Sa place sur l'échiquier mondial ne cesse de reculer. En 1932, Egyptair fut la 7ème compagnie créée au Monde. 75 ans après, cette compagnie, qui est la deuxième d'Afrique, est quelque part loin dans les rangs dans le classement mondial des compagnies par chiffre d'affaires.

Actuellement, le marché Afrique représente 4.5% du trafic du monde sur lesquels les compagnies étrangères transportent plus de 70 % laissant la part congrue aux Africains.

La domination du ciel africain par les transporteurs étrangers est une réalité patente. Sur la carte du Continent, 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, notamment dans tous les pays francophones.

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.

Actuellement, il n'existe en Afrique qu'une douzaine de compagnies digne de ce nom, dont les 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.

L'effet sans appel de cette mondialisation dans l'aérien est la disparition des instruments africains tels que Air Afrique, Ghana Airways, Nigeria Airways, Zambia Airways ou Air Zaïre, et le gros vide que ces disparitions ont laissé sur la carte des dessertes aériennes intra africaines faisant des voyages de

véritables galères, ce qui constitue dans le même temps un frein terrible aux échanges économiques, à l'intégration et à l'union politique du continent.

Nous avons le devoir de corriger cet état de fait. Le laisser aller serait le laisser mourir. Pour ce faire, les pistes de solutions et d'action se dessinent comme suit :

- 1) Le marché domestique continental doit être bâti, libéralisé et contrôlé par les transporteurs du continent. Le cadre réglementaire de cette politique est la Décision de Yamoussoukro dont l'application efficace requiert à présent beaucoup de pragmatisme. Au stade où nous sommes, l'Union Africaine (UA) aiderait en s'assurant que tous les pays où le trafic est substantiel et/ou des compagnies aériennes importantes existent, appliquent intégralement la Décision de Yamoussoukro. Les autres suivraient très vite les bons exemples.

La nécessité de mettre en place les organes prévus par la Décision s'impose, mais au delà, les compagnies dynamiques ayant une politique d'expansion et désireuses d'accroître leurs fréquences, devraient pouvoir en référer par l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA) à l'Union Africaine (UA) pour vaincre politiquement les résistances à la multiplication des dessertes en direction tout Etat Africain non coopératif à souhait.

- 2) Comme le prescrit la Décision de Yamoussoukro, toute l'Afrique devrait, de jure et de facto, constituer un espace aérien unique. L'Union Africaine (UA) a la responsabilité d'amener les Etats à accepter la mise en œuvre de ce concept. C'est dans ce cadre qu'il est également de sa mission de soutenir politiquement toutes les nouvelles créations de compagnies multinationales sur la base de capitaux privés tels que le projet désormais silencieux d'AIR CEMAC et celui initié par le Président Gervais Kofi Djondo, fondateur, auparavant, du groupe de Banque Ecobank que Siphon Mseleku, Président des Chambres de Commerce de la SADC, a rejoint pour en faire une réalisation en ligne avec le NEPAD. Même en l'absence de traité, l'Union Africaine (UA) devrait amener les Etats à concéder à ces types de compagnies, tous les droits de trafic nécessaires et imposer ces compagnies aux Etats tiers.

- 3) Face à toutes les requêtes de renégociation des Accords aériens 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, et la Chine.

Cela dit, 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 garde fous établis par le Groupe d'experts commis par l'Union Africaine (UA) à l'analyse de ce sujet.

- 4) Nous comptons sur le Groupe de la Banque Africaine de Développement (BAD) pour amener les institutions financières du monde à s'engager de façon plus effective et plus ample dans le soutien aux entreprises commerciales stratégiques telles que les compagnies aériennes, notamment celles émanant de l'initiative privée.

Nous avons listé nos besoins à court, à moyen et à long terme. Il s'agit pour l'essentiel d'aider les grandes compagnies, qui nous font déjà honneur, à se consolider et s'étendre davantage, accompagner l'ensemble du secteur pour effectuer sa modernisation par l'adoption des outils de gestion des nouvelles technologies de l'information, l'acquisition de flottes appropriées, la pratique de la gestion du risque.

L'autre défi du moment serait de trouver les instruments financiers idoines pour soutenir le secteur privé qui s'avise de créer des compagnies pour aider à répondre aux besoins criards de manque de services aériens, économiques, fiables et sûrs dans certaines régions.

Dans l'immédiat, beaucoup de compagnies ont besoin de soutiens financiers pour opérer leur migration au billet électronique, se faire auditer et améliorer leur niveau de sécurité dans le cadre du programme d'audit IOSA de IATA. Les échéances à ne pas manquer sont respectivement de décembre 2007 et 2008 pour ces deux besoins urgents.

La Banque Africaine de Développement (BAD) devrait examiner, avec des études de faisabilité appropriées, l'idée de création d'un Fonds spécial de développement des compagnies aériennes africaines ainsi que celle d'une Société de Leasing dont le rôle serait de résoudre, à moindre coût, les problèmes de flotte des compagnies, en achetant les avions en plus grand nombre pour bénéficier de l'économie d'échelle et en amenant les compagnies à maximiser l'utilisation de cette flotte par le partage des heures de vol.

Pour ce faire, nous sommes prêts au credo de la bonne gouvernance d'entreprise, des outils de gestion du risque et à examiner avec la BAD et ses partenaires en développement, tout mécanisme pour minimiser le risque africain dont le niveau élevé obère nos coûts financiers.

Monsieur le Ministre, Messieurs les Présidents, nous avons l'obligation de faire de cette réunion historique le point de départ d'une Renaissance vraie qui serve les compagnies aériennes mais aussi crédibilise encore davantage l'Union Africaine (UA) et la Banque Africaine de Développement (BAD).

Je vous remercie de tout ce que vous ferez ainsi que de votre aimable attention.

* *
*