

Marché aérien

Un ciel nuageux pour le continent

Interview

L'Afrique a encore longtemps à attendre pour se frayer un passage dans le trafic aérien.

Ndihé F.*

L'économie du transport aérien est indispensable pour booster le développement du continent africain toujours à la traîne des profondes mutations du monde notamment celle du secteur aéronautique. En dehors de quelques compagnies aériennes d'Afrique qui font la fierté de notre continent comme South African Airways, Ethiopian Airways, Kenya Airways, Tunisair, Egyptair, Air Maroc, Air Mauritius et dans une certaine mesure Air Sénégal ou la compagnie privée Libyenne Afriqiyah Airways qui a moins de 7 ans d'existence, le ciel africain est largement dominé par les compagnies aériennes occidentales telles que Swiss, Sn Brussels, Air France, etc. Pour connaître les raisons évidentes et les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes africaines, dans le but de tirer profit du marché aérien continental devenu trop concurrentiel et qui d'ailleurs est la chasse gardée des compagnies occidentales, nous avons rencontré M. Christian Folly - Kossi de nationalité Togolaise, diplômé des hautes études commerciales (HEC) de Paris et par ailleurs, secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes africaines (Afraa) dont le siège est à Nairobi au Kenya.

Le transport aérien est une industrie génératrice de revenus pouvant permettre le décollage des économies des Etats africains toujours marginalisés. Quelles sont les stratégies qu'il faut mettre sur pied pour rattraper le retard ?

Dès les premiers jours de nos indépendances, il a été très clair pour nos pères fondateurs que la clé du développement passe par l'intégration économique. Cette intégration économique requiert des moyens de communication, de transport et voici un continent où les voies fluviales n'existent pas, à cause de la forêt touffue, par endroit des accidents de relief, la route n'a pas pu faire beaucoup de progrès. Seul, le transport aérien peut favoriser la communication et créer des infrastructures de transport requises pour cette intégration économique. Donc, c'est une nécessité indispensable. Dans tous les cas, quand bien même nous faisons l'observation que les compagnies notamment européennes viennent en abondance sur les marchés de la sous-région, vous pouvez aussi noter qu'aucune d'entre elle n'investit réellement dans un réseau d'intégration économique, facilitant les échanges entre les pays voisins et les pays de la région. Or, en économie, il est essentiel d'avoir un marché domestique fort, avant de penser à toute exportation.

Les grandes puissances économiques, telles que les Etats-Unis, ont un marché domestique plus fort que le marché extérieur. Et c'est ce que nous avons manqué de créer. Pour le faire, il faut d'abord savoir diagnosti-

quer tous les défauts liés à la pratique de notre transport aérien jusqu'à présent. A savoir que nous devons arrêter de vouloir évoluer toujours tout seul. Soyons ambitieux, raisonnons au niveau des grands marchés intégrés de la région d'abord et, du continent ensuite, dans le partage avec d'autres structures qui seront créées dans d'autres sous-régions. Il est question de changer le modèle, même du réseau d'exploitation et, de ne pas seulement se cantonner sur une desserte unique et singulière de la capitale de l'ancienne puissance coloniale. Ouvrons nous sur le monde parce que le commerce aujourd'hui a d'autres pôles d'attractions. C'est ainsi que nous pourrions créer des flux de trafic et pour venir sur nos bases respectives, telles que Douala et, pour nourrir les vols qui doivent créer des relations intercontinentales. Il s'agit véritablement de concevoir le transport aérien comme un instrument pour relier nos pays au reste du monde et, le reste du monde à l'Afrique.

Beaucoup de compagnies africaines sont en voie de disparition. Pourquoi un tel naufrage ?

Il y a ce que les marxistes appellent la contradiction principale et la contradiction secondaire. Il y a les raisons essentielles et les raisons périphériques. Souvent, l'analyse non-professionnelle s'arrête aux raisons périphériques. En allant au cœur du sujet, je vous dirai que toutes les grandes compagnies qui se sont créées au lendemain de l'indépendance ont énormément bénéficié de la règle de l'équilibre et de la réciprocité. C'est comme si on disait sur le



M. Christian Folly - Kossi,
Secrétaire Général de
l'AFRAA.

marché que quelque soit votre force de compagnies européennes ou africaines, il faudrait trouver une formule pour partager les recettes à 50% chacun. C'était une situation de sinécure terrible, de rente pour nos compagnies naissantes. L'autre qui est plus compétitif dans la qualité de ses produits doit s'arrêter un moment donné pour que tu survives.

Dans le cadre de la mondialisation, nous avons fait sauter les verrous de l'équilibre et de la réciprocité pratiquement sans décision. C'est arrivé de fait, cela n'a pas été géré. On s'est retrouvé très rapidement à mettre le faible et le fort sur le même ring pour se battre. Les résultats ne se sont pas faits attendre. Alors, quand on a vu des résultats, on a commencé à aller sur des raisons périphériques. Ces raisons sont entre autres : Est-ce qu'on a pas bien géré ? Il a pris de l'argent ? Tout cela peut-être vrai, mais ce n'est pas le cœur du sujet. Le cœur du sujet est que nous avons créé un déséquilibre, sauf si nous rediscutons comme l'Europe le fait aujourd'hui avec la Chine au sujet de certains déséquilibres du jeu des relations commerciales et exige