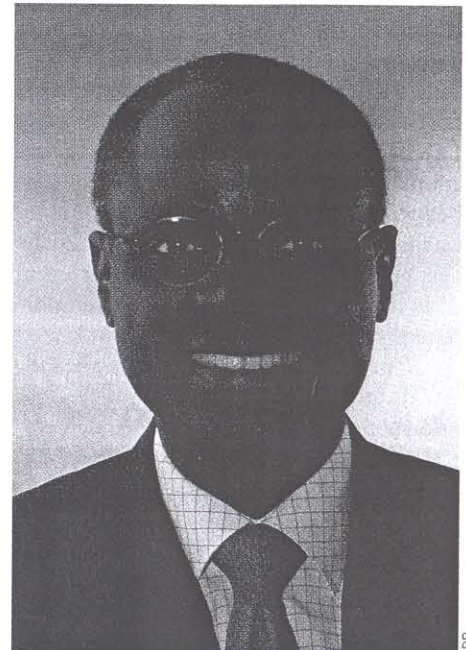




Christian Folly Kosi, Secrétaire Général de l'AFRAA, au centre, et Bakary Canara, Président du REAO, à droite.

Djibril Baba Tabouré, codirecteur du premier AAF.



Gervais Koffi Djondo, Président de la SPCAR aux côtés de Fousséni Konate.

tentaculaires en Afrique et qui desservent aussi des destinations intercontinentales en Amérique et en Asie? Pour réussir, ne faudrait-il pas commencer aussi par remettre à niveau nos aéroports et notre aviation civile? J'ajoute que la publication par l'Europe de la liste noire des compagnies aériennes nous enfonce encore. Car, aux yeux des usagers, les compagnies visées représentent l'ensemble des transporteurs africains. Ce qui est évidemment faux! » Réponse de Youssouf Mahamat, directeur général de l'Asecna : « Les 17 États qui constituent l'Asecna répondent parfaite-

ment aux exigences de la convention de Chicago en matière de gestion de la sécurité de l'espace aérien. Notre ambition n'est autre que de représenter un exemple à suivre dans le domaine de la navigation aérienne. »

Développement rapide

Pour Raphaël Kuuchi, directeur commercial de l'Afraa, « l'industrie de l'aviation en Afrique se développe particulièrement vite. Avant 1980, les grandes compagnies en Afrique étaient des compagnies... africaines! Mais, la privatisation est arrivée au niveau mondial et l'Afrique n'a pas su

s'adapter. D'où ses faiblesses. En revanche, le rajeunissement des flottes, en particulier Ethiopian avec ses futurs B (en 2008) et la réorganisation de certaines compagnies autour de hubs forts constituent une force pour l'Afrique. Alors même que les compagnies européennes n'assurent que des liaisons point-à-point entre l'Europe et l'Afrique. Quant aux opportunités telles qu'un retour à l'équilibre des économies et une réelle stabilité politique, elles devraient être saisies par les compagnies africaines, faute de quoi leur essor reste voué à l'échec. »