



ADDIS ABABA

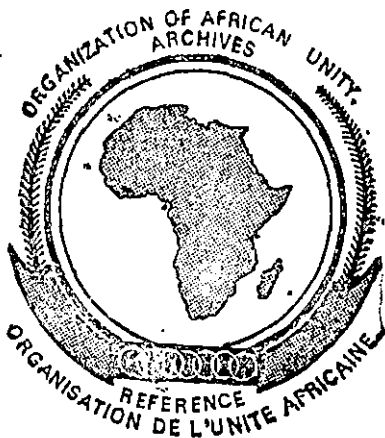
CONSEIL DES MINISTRES

Dix-septième session ordinaire

Juin 1971

CM/401

LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS



CMO 401

MICROFICHE

LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS.

1. Parce que le Secrétariat général a suivi de près, pour ce qui concerne l'Afrique, l'évolution du transport et des communications sous ses multiples aspects, il nous a paru utile de soumettre à l'appréciation du Conseil des Ministres les activités spécifiques auxquelles il s'est livré.

PREMIERE PARTIE

LE TRANSPORT AERIEN.

2. L'une des tâches principales auxquelles s'est attelé le Secrétariat général a été l'organisation de la Conférence des Etats de l'Afrique Centrale et Orientale sur le Transport aérien. Il convient de rappeler que la sixième Conférence au Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement des pays de l'Afrique Centrale et Orientale, tenue à Khartoum en janvier 1970 avait décidé d'organiser à Addis-Abéba une Conférence des responsables de l'Aviation Civile des Etats de l'Afrique Centrale et Orientale et des Compagnies de Navigation aérienne; elle avait à cet effet demandé à l'OUA de fournir toute l'assistance nécessaire à l'organisation de cette conférence. Ce fut donc à la demande du Sommet de Khartoum que le Secrétariat général procéda à l'élaboration de l'ordre du jour et des documents de travail pour la Conférence sur le Transport Aérien qui siégea à Addis-Abéba du 25 au 28 novembre 1970. On trouvera à l'annexe I, II et III l'ordre du jour, le document de travail de base de la Conférence ainsi que le discours d'ouverture du Secrétaire général.

3. Au terme de ses travaux, la Conférence a adopté diverses recommandations qui seront examinées lors de la septième réunion au Sommet des Etats de l'Afrique Centrale et Orientale prévue pour le début de l'automne prochain à Mogadiseio. Les Secrétariats de l'OUA et de la CEA ont priés d'élaborer un projet d'accord sur une convention des services aériens multinationaux et d'étudier les meilleurs voies et moyens en vue d'aboutir à la création d'une Compagnie Aérienne Multinationale. L'OUA et la CEA travaillent donc présentement, de façon conjointe, à ces documents qui seront distribués aux Etats membres et qui feront ultérieurement l'objet de délibérations au sein de la Conférence au Sommet à Mogadiseio.

4. Il importe de souligner ici que les activités des Etats de l'Afrique Centrale et Orientale dans le domaine du transport aérien sont des plus encourageantes. Une fois adoptée, la convention sur les services aériens multinationaux et la création d'une Compagnie aérienne multinationale représenteront un progrès sensible dans la voie d'une coopération tangible et significative entre les Etats africains. Cet accord est susceptible de constituer en outre un modèle vivant de ce que peut être un effort collectif des pays africains dans le domaine du transport aérien.

5. Enfin, il y a lieu de signaler que l'OUA a pris part aux débats de la réunion du Comité Sectoriel des Etats de l'Afrique Centrale et Orientale sur le Transport et les Communications qui eut lieu à Addis-Abéba du 30 novembre au 4 décembre 1970. Cette réunion a discuté des divers aspects de coopération dans le développement des réseaux routiers et ferroviaires, de la navigation côtière, du transport fluvial, des postes et télécommunications ainsi que du rapport de la Conférence sur le Transport Aérien, rapport qui a été adopté à l'unanimité. Dans tous ces domaines, les Etats de l'Afrique Centrale et Orientale s'enrichissent d'expériences très encourageantes qui pourront jouer un rôle significatif dans le cadre des efforts que déploient, à l'échelle du Continent, les pays africains qui cherchent à se développer en s'entr'aidant. Le rapport du Comité Sectoriel sera également discuté par le Sommet de Mogadiscio.

6. Le Secrétariat général coopère dans divers domaines avec la CEA pour ce qui est du transport routier et ferroviaire. N'ayant pas réussi à obtenir par deux fois le quorum requis pour la réunion du Comité Intérimaire des Huit appelé à statuer sur la création d'une Association Routière Africaine, les Secrétariats de l'OUA et de la CEA étudient actuellement la possibilité de faire une troisième tentative dans ce sens vers la fin de cette année. Le Conseil pourrait juger utile de demander aux membres du sous-comité de répondre favorablement à l'invitation une fois fixées les nouvelles dates de la convocation.

7. Le Secrétariat général coopère par ailleurs avec la CEA au projet de construction d'une route transafricaine allant de Mombassa à Lagos sur une longueur de 7.870 Kms. Une résolution a été adoptée à cet effet par la Conférence des Ministres de la CEA qui a siégé à Tunis au début de

cette année. De ce fait, la réunion d'un Comité composé du Cameroun, de la République Centrafricaine, de la République Démocratique du Congo, du Kenya, du Nigéria, de l'Ouganda ainsi que des représentants de pays non-africains et d'institutions intéressées est prévue pour Addis-Abéba du 14 au 18 juin 1971.

8. L'OUA coopère d'autre part avec la CEA aux efforts que déploie celle-ci pour créer une Union Ferroviaire Africaine. A cet égard, le Gouvernement Ouest-allemand doit aider, à financer une Conférence qui aura probablement lieu au Nigéria dans le courant des années 1971/1972.

DEUXIEME PARTIE

TELECOMMUNICATIONS.

9. Dans le domaine des télécommunications, le Secrétariat général n'a cessé de tenir à jour des éléments d'informations sur la création d'un Réseau Africain de Télécommunications, et ce, grâce à ses contacts étroits avec l'Union Internationale des Télécommunications (UIT). C'est ainsi que l'OUA a été invitée, et a participé effectivement à la réunion du Comité du Plan Régional pour l'Afrique qui a siégé à Lagos, au Nigéria du 18 au 27 janvier 1971. Cette réunion, qui fut la troisième organisée par ce Comité, a eu pour objet la révision du Plan d'Addis-Abéba. Y ont assisté des représentants de trente-cinq pays africains, de onze pays non-africains ainsi que des représentants d'Organisations internationales et d'institutions scientifiques et industrielles.

10. Le Comité du Plan a désigné les groupes de travail ci-après, appelés à traiter des questions principales du Comité. Voici comment sont répartis ces groupes de travail, ainsi que les responsabilités qu'ils doivent assumer :

a) Groupe de travail sur le Téléphone

- prévisions pour 1970, 1974, 1978

- b) Groupe de travail sur le Télégraphe et le Téléx
 - prévisions pour 1970, 1974, 1978.
- c) Groupe de travail sur les Artères - grandes voies de communications internationales en Afrique avec leur équivalence en circuits.
- d) Groupe de travail sur l'organisation des Réseaux.
 - numérotage téléphonique et plan d'acheminement
 - plan d'acheminement de téléx et liste des codes de destination.
- e) Groupe de travail sur l'Assistance technique.
 - résolutions sur l'Assistance technique et le Projet-Pilote Addis-Abidjan.

11. En vue de faciliter ces tâches, les Groupes de travail ont examiné une quantité de données statistiques considérables présentées par diverses administrations et recueillies par le CCITT et le CCIR. Tous les renseignements examinés, une fois avertisés par le Comité du Plan seront très prochainement publiés dans un Plan qui portera le titre : "Groupe d'Etudes Conjoint CCITT/CCIR pour le Plan général du Développement des Télécommunications en Afrique". Lors de sa publication, le document contiendra, entre autres, les données suivantes :

- Talbeaux des trafics téléphoniques et télégraphiques en Afrique en 1970, 1974, 1978;
- Tableaux où figure le nombre prévu de circuits nécessaires aux services téléphoniques et télégraphiques entre pays africains en 1974 et 1978;
- Un tableau où figure l'acheminement télégraphique général en Afrique en 1974;
- Un tableau du trafic du téléx en Afrique en 1970, 1974, 1978;
- Un tableau des besoins estimatifs de circuits de téléx entre pays africains en 1974 et 1978;

- Un tableau montrant le nombre total des circuits télégraphiques en pays africains en 1974
- Une liste des systèmes télégraphiques de fréquence de voix existant en Afrique
- Une liste des circuits permanents existents ou en projet afférant à la diffusion du son
- Une liste des circuits permanents pour la télévision
- Une liste des besoins en matière de circuits connus d'usagers spéciaux
- Une liste de lignes métalliques internationales en Afrique
- Une liste descriptive des systèmes de relais des stations internationales de Radio en Afrique
- Une liste descriptive des circuits de Radio à haute fréquence existant ou en projet.
- Une liste de câbles sous-marins en Afrique
- Une liste des stations terrestres en Afrique
- Une carte des routes internationales déjà existant ou en projet.

12. En outre, compte-tenu du laps de temps relativement trop long entre les diverses réunions du Comité du Plan, la Conférence de Lagos a décidé de la création d'un Comité de Coordination qui est composé du Président et du Vice-Président du Comité du Plan Africain, de la République Centrafricaine, de l'Administration de l'Afrique Orientale, du Nigéria et du Maroc. Ses attributions sont les suivantes:

- a) Assister le Comité du Plan, qui se réunit en principe une fois tous les quatre ans, à maintenir le contact avec les pays membres au moyen de correspondances et de discussions bilatérales pour recueillir des informations et répondre aux questionnaires des groupes d'études et du Secrétariat du CCITT et favoriser ainsi une plus grande participation au développement planifié de la région.

- b) de convoquer, avec les membres du Secrétariat du CCITT, des réunions périodiques à intervalles réguliers entre les sessions du Comité du Plan . des lieux convenables à la majorité des pays concernés aux fins d'une étude minutieuse du progrès accompli au cours de la période.

Le Comité sera en plus appelé à coordonner la création des stations terrestres en Afrique.

13. Ainsi qu'il a été mentionné, le Groupe de travail sur l'Assistance technique s'est longement penché sur l'utilisation de la grande voie de communication Addis-Abéba/Abidjan. Enfin, le Groupe, en prenant acte de la Résolution CM/Res.224(XV) de l'OUA sur les Télécommunications, a adopté une résolution demandant à l'UIT d'entreprendre les tâches suivantes:

- a) évaluer et définir le volume du trafic qui peut être instauré sur cette ligne entre l'Afrique de l'Est et de l'Ouest
- b) explorer les facilités techniques et opérationnelles existant à Abidjan, Addis-Abéba et ailleurs
- c) examiner s'il y a lieu de procéder à d'autres réductions des tarifs en faveur du trafic sur la liaison-pilote dans le but d'œuvrer pour une utilisation efficace.
- d) examiner l'avenir de la liaison pilote dans le contexte du Réseau Pan-Africain projeté.

14. Une autre importante question a été débattue à la fin de la réunion du Comité du Plan; ce fut à la réunion du Groupe sur le Tarif pour l'Afrique qui a duré deux jours. Cette réunion a étudié les procédures à suivre en matière de fixation des taux comptables et des frais des perceptions. Elle a d'autre part examiné le questionnaire qui a été préparé pour être distribué aux diverses administrations.

Un expert de l'UIT a déjà été détaché pour aider le Groupe sur le Tarif et les administrations à répondre aux questionnaires en vue d'une ultime solution au problème tarifaire en Afrique.

15. Somme toute, la troisième Conférence du Comité du Plan Régionale pour l'Afrique a été couronnée de succès. En général, les administrations ont été beaucoup plus réalistes qu'elles n'avaient été lors de la réunion du Plan d'Addis-et ont pu ainsi adopter des prévisions beaucoup plus conservatrices; chose qui, mieux que les bases sur lesquelles avait été précédemment conçu le plan, est de nature à augmenter les **chances** de réalisation du Réseau Africain de Télécommunications.

16 Il est très encourageant de noter, eu égard à la question du progrès du Réseau Pan-Africain, que le Secteur Est-Africain enregistre des progrès louables. L'OUA a été informée, par suite d'une réunion convoquée par l'UIT les 25 et 26 Mars 1971 à Nairobi que les pays de l'Afrique Orientale, notamment le Botswana, l'Ethiopie; le Kenya, la Somalie, le Soudan, la Tanzanie et la Zambie, de même que les firmes sélectionnées pour effectuer les études techniques, ont discuté entre autres choses:

- a) d'un plan d'opérations et des modifications envisagées
- b) d'un programme technique de travail des Consultants
- c) des contributions de contre-parties au transport du personnel et de l'équipement
- d) de la délivrance des licences-radio aux fins de communications sur le terrain.

Dans son discours inaugural, le Directeur-Général adjoint de la Société EA & PT a fait remarquer que " ce projet est l'accomplissement des vœux de l'UIT et de l'OUA de fournir, d'améliorer et de consolider les communications entre les pays du Continent africain afin qu'il soit éventuellement possible de faire en sorte que les communications vers un état voisin cessent de transiter dans un pays étranger à l'Afrique".

C'est avec grand intérêt que l'OUA suivra ce progrès en Afrique Orientale; elle espère d'ailleurs que les autres sous-régions sauront accélérer leurs efforts pour réaliser cette infrastructure vitale au développement économique du Continent.

17. Voilà en somme, quelques-unes des activités auxquelles s'est intimement mêlé le Secrétariat général de l'OUA qui continuera à intensifier les divers efforts déployés dans ce secteur, qui constitue un préalable très important au développement économique de l'Afrique. Car, en fin de compte, la croissance et le développement rationnels et intégrés du commerce, de l'industrie et de l'agriculture en Afrique sera sérieusement entravée si les réseaux de transport et des communications ne sont pas améliorés à brève échéance.

ADDIS-ABEBA, 25 - 28 NOVEMBRE 1970

CM/401

Annexe I

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

1. Ouverture de la réunion.
2. Election des membres du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
4. Examen du mandat de la Conférence sur le transport aérien en Afrique Centrale et Orientale.
5. Problème du transport aérien dans la sous-région de l'Afrique Centrale et Orientale:
 - a) droit de trafic
 - b) coordination des services techniques et commerciaux
 - c) création d'une compagnie aérienne multinationale
 - d) possibilités d'une politique appropriée des transports aériens avec les compagnies aériennes étrangères
 - e) transporteurs africains et tourisme.
6. Adoption du rapport soumis aux Gouvernements des Etats membres..
7. Questions diverses.

NOTES EXPLICATIVES.1. Ouverture de la réunion.

La Conférence s'ouvrira le 25 novembre 1970 à 15 heures 30 à la Maison de l'Afrique. Le représentant du Gouvernement du Soudan présidera la séance d'ouverture. Des discours d'ouverture seront prononcés par le représentant du Gouvernement hôte, et S.E. Monsieur Diallo Telli.

2. Election du Bureau.

Il est proposé à la Conférence d'élire les membres du Bureau suivants :

a) un Président

b) un Vice-Président

c) un Rapporteur.

3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.

L'ordre du jour provisoire comportant sept points est à présent soumis à la Conférence pour adoption.

L'horaire de travail suivant est aussi proposé :

Matin : 9 heures 30 - 13 heures

Après-midi : 15 heures 30 - 18 heures.

4. Examen du mandat de la Conférence.

La résolution III de la Sixième Conférence au sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement tenue à Khartoum en janvier 1970 a fixé un mandat en sept points pour la Conférence. La résolution est jointe au présent document.

5. Problème du transport aérien dans la sous-région de l'Afrique Centrale et Orientale.

Résultat de cette résolution III, les principaux points de discussion sont répartis entre les cinq chapitres qui sont maintenant soumis à la Conférence.

6. Adoption du rapport soumis aux Gouvernements des Etats membres.

Le dispositif (4) de la résolution III invite la Conférence sur le transport aérien à soumettre un rapport aux Gouvernements des Etats membres. Le rapport sera fondé sur les conclusions résultant de la discussion du point (5) de l'ordre du jour.

7. Questions diverses.

La Conférence peut discuter tout autre point qu'elle considère comme nécessaire pour compléter sa tâche.

CONFERENCE DES ETATS D'AFRIQUE
ORIENTALE ET CENTRALE SUR LES
TRANSPORTS AERIENS
ADDIS ABEBA, 25-28 NOVEMBRE 1970

Point 5 de l'ordre du jour.

Problèmes relatifs aux transports aériens dans les sous-régions de l'Afrique Orientale et Centrale.

Bien que tous les délégués soient invités à aborder cette question de manière générale, nous avons dégagé, afin de faciliter les travaux de la Commission, certains points ^{précis} que nous soumettons ci-après à son attention.

Point 5(a) de l'ordre du jour.

Droits de trafic:

En vue de mettre le marché africain à l'abri de l'exploitation de la part de transporteurs non africains en particulier et de développer l'industrie aéronautique en Afrique en général, il a été jugé utile de proposer à la discussion les points suivants relatifs aux droits de trafic applicables dans le cadre des accords des libertés techniques et commerciales figurant dans la Convention de Chicago:

1) L'octroi des pleins droits de trafic aux Etats membres de l'OUA peut s'appliquer à trois cas:

- a) Aux Etats membres possédant déjà des compagnies aériennes nationales,
- b) Aux Etats membres ne possédant pas encore une telle compagnie,
- c) Aux Etats membres qui souhaiteraient proposer une autre compagnie.

Cas (a) Etats membres possédant une compagnie aérienne nationale

- i) Il faudrait créer les conditions qui permettraient aux compagnies aériennes nationales des Etats membres d'exploiter leurs lignes et de les développer au maximum.
- ii) Etant donné que les lignes aériennes africaines ne sont pas encore développées, ce qui empêche l'établissement de lignes directes entre le pays d'origine de l'avion et le pays de destination, il serait souhaitable que les Etats membres s'octroient mutuellement une 5ème liberté de trafic.
- iii) Aucune restriction ne devrait être imposée à une compagnie aérienne qui pourrait établir une rotation plus élevée que d'autres. En effet, il est de l'intérêt d'une région d'être desservi par autant de vols que possible.

Cas(b) Etats membres ne possédant pas encore de compagnies aériennes

- i) Il faudrait permettre aux transporteurs des pays membres d'opérer sans restriction aucune.
- ii) Les Etats membres des sous-régions devraient obtenir les pleins droits de trafic et tous autres avantages qui leur permettraient d'opérer de manière satisfaisante.
- iii) Sur la base de ces dispositions, les Etats membres devraient octroyer une 5ème liberté de trafic qui s'appliquerait aux transporteurs des sous-régions.

Cas(c) Etats membres qui souhaiteraient désigner une autre compagnie

- i) Au cas où un Etat membre souhaiterait désigner une compagnie aérienne autre que sa compagnie nationale, il faudrait en principe que son choix s'effectue dans les autres Etats membres.
- ii) Cet Etat ne peut trouver une compagnie aérienne parmi les Etats membres de la sous-région à laquelle il appartient, il lui sera permis de choisir une compagnie africaine d'autres sous-régions.

iii) Tout Etat membre peut en outre choisir une compagnie aérienne non africaine à condition que ce choix soit agréé à l'unanimité par les Etats membres, et qu'il soit motivé par l'absence de toute autre compagnie aérienne africaine.

iv) Les conditions régissant l'exploitation des transports dans les sous-régions sont les mêmes que celles citées au cas (a).

Point 5(b) de l'ordre du jour.

Coordination de services commerciaux et techniques.

Nous proposons à la discussion en ce qui concerne l'utilisation commune des services techniques et commerciaux, les points suivants:

i) Afin d'éviter tout gaspillage financier et d'exploiter du point de vue économique au maximum des ressources existantes, les Etats membres disposant de tels services devraient les mettre à la disposition des autres Etats membres de la région.

On pourra aussi mettre en commun toutes les ressources en établissant de gré à gré les divers services dans des points définis des diverses régions. Les services d'entretien et de révision pourraient par exemple être installés dans le pays "A" alors que les services d'entraînement des pilotes et de formation du personnel des ventes seraient stationnés dans le pays "B".

ii) En outre et en vue de renforcer les ventes des Etats membres et de développer les transports touristes dans une région donnée il faudra accorder à ces Etats une liberté d'action totale dans le domaine des ventes en recourant par exemple à une publicité commune, à des échanges de personnel des ventes et d'informations financières.

Point 5(c) de l'ordre du jour.

Création d'une compagnie aérienne multinationale.

Il faudra réviser dans le cadre de l'examen de ce point de l'ordre du jour, la recommandation adoptée en 1964 à Addis Abéba par la Conférence des transports aériens africains. Il y a lieu d'insister sur ce point surtout en ce qui concerne:

i) Les besoins des escales intérieures dans une région donnée, il faudra tirer le maximum d'enseignement des régions où des compagnies aériennes multinationales sont déjà en opération.

ii) Le dispositif constitutionnel et opérationnel ainsi que les domaines dans lesquels il doit être appliqué- à savoir par exemple si la compagnie aérienne multinationale exploitera uniquement des lignes inter-régionales et laissera les lignes intérieures sous la responsabilité de chaque région ou si la compagnie multinationale coordonnera aussi bien les lignes intérieures qu'inter-régionales par l'entremise d'un organe central.

iii) Les transporteurs des Etats membres pourront cependant se grouper durant la période de transition en consortium qui s'occupera de certaines activités des transports aériens, en attendant d'établir des services conjoints dans une région donnée.

Points 5(d) de l'ordre du jour.

Les objectifs principaux visés par une politique des transports aériens en Afrique à l'égard des compagnies aériennes étrangères devraient remplir les conditions suivantes:

i) Le trafic aérien devrait être exploité par des transporteurs africains.

- ii) Il faudrait que les transporteurs africains puissent procéder librement à des échanges d'équipement et de droits de trafic afin de pouvoir résister à toute concurrence de la part des transporteurs étrangers qui pourrait se manifester dans la phase actuelle de développement de l'aviation en Afrique.
- iii) Tous les Etats membres devraient reviser les conditions des accords bilatéraux existants entre eux d'une part et avec des pays non-africains d'autre part, afin d'en élargir les termes qui seraient restés en deçà des objectifs sus-mentionnés.

Point 5(e) de l'ordre du jour.

Transporteurs africains et tourisme.

En vue que les transporteurs puissent satisfaire aux dispositions régissant le trafic tourisme aérien international, nous proposons l'examen des voies et moyens suivants:

- i) Adoption des droits touristes spéciaux supplémentaires applicables dans chaque région.
- ii) Levée des restrictions portant sur l'application des droits spéciaux ou de la période de validité du trafic touristique dans chaque région des Etats membres.
- iii) Les compagnies aériennes africaines, leurs agences de ventes et leurs bureaux d'émission de billets établis dans tous les pays membres devraient tout mettre en oeuvre pour vendre des billets touristes des transporteurs africains à partir et en direction de l'Afrique.

ALLOCUTION DE S.E. Mr. DIALLO TELLI, SECRETAIRE GENERAL ADMINISTRATIF
DE L'ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE A LA CONFERENCE SUR LES
TRANSPORTS AERIENS DE L'AFRIQUE ORIENTALE ET CENTRALE
ADDIS ABEBA 25 - 28 NOVEMBRE 1970

Monsieur le Président,
Honorables Délégués,

Qu'il me soit permis, en cette heureuse occasion, de vous souhaiter la bienvenue à Addis-Abéba, Siège de l'Organisation de l'Unité Africaine. Ce n'est certes pas, par pure coïncidence, que le thème central de vos débats qui commencent soit précisément consacré au mode de transport grâce auquel il vous a été possible d'atteindre si rapidement Addis-Abéba. Ce n'est pas une simple coïncidence, dis-je, car, vous en conviendrez, il vous eût été plutôt difficile de franchir autrement les multiples obstacles naturels géographiques et techniques pour venir en ces lieux, si vous n'aviez pas réussi à développer ce réseau vital de transport, en Afrique Centrale et Orientale.

Cette importance manifeste du transport aérien a un impact considérable sur l'économie de l'Afrique Centrale et Orientale, où il existe déjà huit compagnies de transport aérien dont le commerce s'avère florissant. S'il y a là un fait qu'il faut reconnaître, il n'en demeure pas moins vrai que nous devons être assez réalistes pour admettre que l'emprise qu'exerce l'héritage de la colonisation continue de se manifester dans l'ombée, cherchant à empêcher tout progrès réel dans ce secteur vital de l'économie nationale.

J'ai à peine besoin de me référer ici au préambule de la résolution adoptée par le dernier Sommet de Khartoum dans lequel les Chefs des Etats de l'Afrique Centrale et Orientale ont exprimé leur conviction que : "la survivance de la conception verticale et des séquelles de l'organisation coloniale des transports aériens en Afrique est préjudiciable à l'intérêt bien compris des Etats africains et sert principalement celui des anciennes métropoles et les intérêts impérialistes en Afrique".

Vous êtes rassemblés aujourd'hui, en tant que responsables de l'aviation civile et des compagnies aériennes de transport dans cette région africaine pour vous atteler à la tâche primordiale qui consiste

seulement à étudier les conditions du transport, mais encore et je dirais surtout à prendre des mesures concrètes destinées à produire des résultats positifs et à veiller à la consolidation de la coopération inter-régionale dans le domaine du transport aérien. Il s'agit là d'une tâche qui revêt une importance telle, que les résultats de vos délibérations d'Addis-Abéba seront immédiatement et directement transmis aux Etats membres, conformément à la décision des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique Centrale et Orientale, prise en janvier 1970, à Khartoum.

Il serait superflu de souligner le prix et l'importance toute spéciale que l'Organisation de l'Unité Africaine attache à la réussite de la présente Conférence de l'Aviation Civile.

Il vous souvient que c'est à la Conférence de Berlin en 1885 que les nations non-africaines avaient décidé du sort de notre continent pour plus de trois générations, et c'est à cette Conférence là qu'on avait refusé le droit de jouir des ressources humaines et nationales à ceux-là mêmes auxquels on venait de confisquer les terres, les biens et autres prérogatives de souveraineté. Mais en 1963, les Chefs d'Etat africains ont décidé de placer la destinée de l'Afrique entre les mains des Africains. C'est alors que les responsables africains se sont engagés à coordonner, à harmoniser et à intensifier leur coopération et leurs efforts pour élever le niveau de vie de leurs peuples. Je ne saurais donc exagérer en disant, Monsieur le Président, Honorables Délégués, que vous êtes ici l'exemple vivant de ce voeu de coopération qu'ont formulé nos Chefs d'Etat et de Gouvernement. Bien plus, il vous incombe aujourd'hui, de traduire dans la pratique l'engagement déjà pris par les plus hauts responsables du continent.

J'aurais fort bien pu, sur le sujet de la coopération africaine en général, vous parler bien longuement. Mais il se trouve que ce qui nous intéresse pour l'heure c'est un problème particulier dans une sous-région particulière de l'Afrique. C'est en effet la question du transport aérien en Afrique Centrale et Orientale qui va dans les prochains jours mobiliser autant votre attention que votre ingéniosité.

Si on lui applique les critères de l'industrie du transport, on constate que l'état du transport aérien en Afrique laisse beaucoup à désirer. C'est d'abord un phénomène connu et courant que dans les sous-régions d'Afrique, il est plus facile pour un passager d'un pays donné de passer par un pays d'Europe pour atteindre un autre pays africain qui se trouve dans la même sous-région. Comme il a déjà été observé à maintes reprises, les principales routes aériennes sur le continent africain prennent une direction Nord-Sud plutôt que Est-Ouest et cela constitue - vous le savez - un des problèmes majeurs autant que regrettables qui affectent le transport aérien en Afrique Centrale et Orientale comme d'ailleurs dans le reste de l'Afrique. En raison de l'existence de ces lignes d'aviation établies dans le sens Nord-Sud, direction que suivent le commerce et les affaires, les services actuels prévus dans la direction Est-Ouest opèrent sur des routes qui se sont révélées non-viables. La preuve des pertes que cet état de choses entraîne réside en ceci que les compagnies qui ont établi des lignes Est-Ouest fonctionnent avec un coefficient de chargement de passagers négligeables allant jusqu'à atteindre 18 % de la capacité totale.

Devant cet état de choses, il a été suggéré que les Gouvernements intéressés développent des lignes et des réseaux supplémentaires pour réduire au maximum les pertes subies du fait du réseau limité et étroit qu'ils entretiennent présentement. Il est vrai qu'il ne saurait y avoir de compagnies aériennes affectées aux services de transport aérien sans routes aériennes, mais il faut se rendre à l'évidence que la présente méthode de négociation relative aux routes aériennes ne convient pas à l'Afrique et en particulier à cette sous-région qui nous intéresse ici : l'Afrique Centrale et Orientale. De plus, aucune des routes aériennes dont disposent les transporteurs des pays de l'Afrique Centrale et Orientale en général ne peut leur permettre d'utiliser une flotte aérienne de forte capacité, ce qui constitue la base d'une meilleure rentabilité, d'une plus grande sécurité et d'un meilleur confort. Il convient donc de rechercher les moyens les plus susceptibles de développer un réseau routier plus pratique et plus étendu, préservé de la concurrence étrangère.

Le fond de ces problèmes constitue, comme le vous le voyez, un des problèmes essentiels inscrits à votre Ordre du jour. En dernière analyse, il vous revient de travailler à la formulation d'une politique africaine appropriée qui pourra être adoptée par tous les pays de la sous-région, pour le besoin d'une croissance rapide de l'industrie du transport aérien sur l'ensemble du continent africain. Mon sentiment personnel est que les transporteurs africains réellement conscients des intérêts africains ne devraient, en aucune façon, être limités, soit dans leur capacité, soit dans leurs droits aux libertés, lorsqu'ils opèrent à l'intérieur du continent africain.

Il me faut dire, par ailleurs, combien je trouve inadmissible pour un pays africain de payer les frais de service, d'être forcé d'opérer dans plusieurs secteurs sans jouir du droit d'embarquer des passagers en cours d'escales. Aussi déplaisante que paraisse la chose, elle est conforme à la réalité d'aujourd'hui, et il vous incombe de faire face à ce problème et de trouver les voies et moyens de redresser une telle anomalie.

Une autre question majeure dont vous aurez à débattre concerne la mise en commun des ressources des compagnies existantes en Afrique Centrale et Orientale. Il ne fait pas de doute que bien des difficultés seraient levées s'il y avait une plus grande coopération et une mise en commun mieux coordonnée des ressources, à la fois dans les domaines technique et commercial, puisque le problème de base de l'envergure des compagnies aériennes de l'Afrique Centrale et Orientale qui est faible, est celui des ressources limitées dans une industrie qui se développe rapidement. Cela rend les frais opérationnels difficiles à supporter.

Il est prouvé qu'il y a une tendance générale vers une diminution des frais opérationnels à mesure que s'accroît l'importance d'une compagnie aérienne et qu'il y a des risques beaucoup plus grands d'éparpillement dans les frais opérationnels parmi les petites compagnies aériennes qu'il y en a parmi les plus grosses. En termes concrets, si une compagnie d'aviation possède un appareil commercial et qu'elle ait besoin de le réviser, elle

doit disposer d'un hangar de révision. Si elle ne possède qu'un seul type d'appareil, il lui faut faire construire un hangar mais ce hangar pourrait abriter une flotte aérienne qui peut atteindre 25 appareils. On pourrait citer d'autres exemples de cette sorte où une petite compagnie aérienne requiert certaines installations, mais où une même installation peut servir un plus grand nombre d'appareils et par conséquent étaler les frais.

Permettez-moi, puisque cette question est d'une telle importance, de vous donner un autre exemple chiffré et édifiant. On estime à environ 10 millions de dollars la construction d'une installation complète au sol qui comprend un simulateur, un hangar de révision et un atelier pour moteurs de gros appareils d'aviation. Pour un seul appareil, les frais de fonctionnement se monteraient à 285 dollars par heure. S'il y avait 5 avions, les frais seraient de 57 dollars par heure et si les mêmes installations étaient utilisées pour 30 avions, les frais reviendraient à 9,5 dollars par heure.

Il est dès lors évident que les investissements requis par les installations au sol comme les installations aériennes sont énormes et le double emploi de telles installations ne peut qu'être contraire et nuisible aux intérêts des petites compagnies d'aviation telles que nous en trouvons en Afrique Centrale et Orientale. La sous-utilisation de ces installations onéreuses qui existent dans un pays alors que le besoin s'en fait sentir dans un autre ne saurait être toléré. Si cet état de choses se perpétue, les compagnies d'aviation de la sous-région devront opérer à perte et dépendre largement des gouvernements pour des subventions, ce qui grèverait d'autant les maigres ressources si utiles par ailleurs à d'autres secteurs du développement. D'autre part, cette situation donnerait un excellent prétexte à la perpétuation de l'industrie marginale qui suit fidèlement les intérêts étrangers. Dans l'un comme dans l'autre cas, on assisterait à une régression dans la croissance économique des pays intéressés, ce qui minerait, hélas, l'indépendance de l'Afrique, si durement conquise.

Sur le plan commercial, la coopération des compagnies aériennes africaines dans les sous-régions doit viser au développement d'organisations et de politiques communes. Les compagnies aériennes africaines doivent commencer à opérer comme une seule équipe dont le but est d'atteindre un meilleur rendement et d'entrer dans une compétitivité efficace avec les lignes aériennes étrangères et plus modérément avec des compagnies aériennes soeurs, dans les autres sous-régions. Cet effort menerait à une coopération définitive de toutes les compagnies aériennes africaines.

La phase finale de la coopération commerciale entre les compagnies aériennes africaines des diverses sous-régions doit, par pure nécessité, viser à la création de compagnies aériennes africaines multinationales. Une telle coopération présenterait un avantage à la fois sur le plan des négociations relatives aux droits de trafic à l'étranger et sur le plan des débouchés à l'intérieur et hors de l'Afrique. De ce fait, son impact serait grand sur le développement commercial de l'industrie du transport aérien en Afrique Centrale et Orientale.

A ce propos, je vous rappellerai seulement que déjà, en 1964, la Conférence sur le transport aérien africain avait envisagé la création de compagnies aériennes multinationales et pour votre information, il vous sera remis, lors de vos délibérations, une copie de la résolution adoptée par ladite Conférence.

En ce qui concerne la possibilité d'une politique appropriée des transports aériens entre un Etat africain et des compagnies aériennes étrangères, on devrait pouvoir comprendre que le trafic du transport aérien africain soit assuré par des compagnies aériennes africaines. Il est évident que la plupart des compagnies aériennes étrangères souhaiteraient développer leurs relations commerciales avec l'Afrique. Jusqu'à présent, les accords bilatéraux interafricains et les accords bilatéraux avec les pays non-africains ont les uns et les autres imposé une situation de fait qui tend à désavantager les compagnies aériennes africaines. L'on doit constater, en effet, avec regret que les tentatives de certaines compagnies africaines

d'accroître leurs services en Afrique ont été freinées par diverses autorités africaines bien que ces mêmes autorités n'aient pas montré la même réticence à accorder les mêmes droits de trafic aux compagnies aériennes étrangères.

Vos délibérations devraient avoir pour principale préoccupation de prendre des initiatives appropriées qui permettraient aux transports aériens de l'Afrique Centrale et Orientale de résister à certains avantages compétitifs et prohibitifs dont jouissent ou sont appelés à jouir les transports aériens étrangers. Il dépend donc de vous de recommander une politique claire qui permette à tous les Etats membres de l'Afrique Centrale et Orientale de réviser les accords bilatéraux existants par rapport à l'un ou l'autre pays africain ainsi qu'avec les compagnies aériennes étrangères afin d'élargir les conditions et le champ des accords existants, là où ils n'ont pas suffisamment réussi à satisfaire les objectifs, les droits et les intérêts réels des transports aériens africains.

Un autre aspect capital de l'industrie du transport aérien en Afrique et un point important de votre Ordre du jour est le problème de l'accroissement de l'utilisation des compagnies aériennes africaines dans le transport des touristes à l'intérieur comme en dehors de l'Afrique. Le tourisme international est actuellement l'unique plus grand secteur du commerce international dont le revenu annuel s'élève à 14.000 millions de dollars. Il est important au transport aérien car aujourd'hui un nombre toujours croissant de touristes voyagent par avion.

De plus, il convient de mettre l'accent sur le fait que l'un des facteurs les plus importants de l'économie africaine est, sans doute, le développement du tourisme. Le rôle joué par le transport aérien est donc indispensable depuis que l'avion s'est avéré être le seul moyen efficace de transport sur le continent et en particulier dans la sous-région de l'Afrique Centrale et Orientale. Les statistiques de l'I.A.T.A. ont indiqué que de 1968 à 1969 le nombre de touristes arrivés en Afrique a augmenté de 20 % et il n'y a aucun doute que les pays de l'Afrique de l'Est ont dû en recevoir une bonne partie.

La question évidente qui se pose actuellement à vous est la suivante : " les compagnies aériennes de l'Afrique Centrale et Orientale ont-elles effectivement pourvu au trafic touristique international à destination et en provenance de l'Afrique " ? Les accords et les pratiques en vigueur, tous deux fonction des trafics spéciaux et de la durée de validité des documents de voyages, ne justifient pas une réponse positive. Bien plus, le manque de correspondances directes et fréquentes dans la sous-région de l'Afrique Centrale et Orientale réduit au maximum la capacité d'accroître l'industrie du tourisme dans cette sous-région.

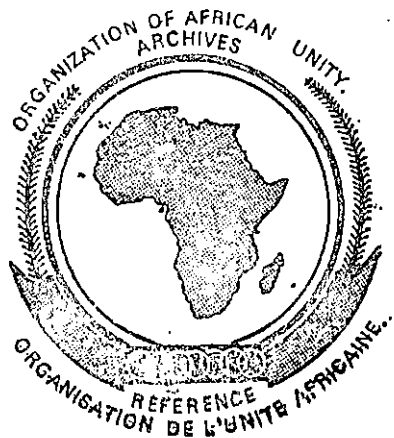
Alors qu'un grand nombre de problèmes peuvent être résolus en apportant des solutions appropriées aux questions sus-mentionnées telles que les droits de trafic, les compagnies aériennes doivent aussi considérer une meilleure coordination de leur politique, en ce qui concerne particulièrement les tarifs spéciaux pour touristes, la suppression des restrictions sur les tarifs spéciaux et une intensification commune des efforts en vue de vendre au meilleur prix les transports aériens africains au trafic des touristes.

Je ne veux pas abuser plus longtemps de votre temps, mais je souhaite seulement ajouter qu'aujourd'hui, alors que l'Afrique s'efforce de traduire son indépendance politique en bénéfice économique, c'est grâce à ces sortes d'activités telles que le transport aérien, que nous pouvons montrer notre sincérité pour une action collective en vue d'un progrès soutenu. Nous devons nous considérer comme ayant dépassé la phase des paroles et nous engager résolument dans une lutte volontaire de fait et d'action. Si les conclusions de vos débats pouvaient aboutir à confirmer la détermination de l'Afrique à lutter ensemble pour une Afrique prospère et heureuse, alors vous aurez accompli votre devoir envers les millions de soeurs et frères africains qui vous regardent et vous observent de partout en Afrique.

Et finalement, je souhaite de tout coeur le succès le plus total à vos délibérations qui commencent et vous assure, par avance, que mes collègues, mes collaborateurs et moi-même, mettons à votre disposition toute

l'assistance en notre pouvoir pour le succès de la haute mission que l'instance suprême de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique Centrale et Orientale vous a confiée dans un des secteurs les plus déterminants pour le développement rationnel et équilibré de notre continent, celui des transports aériens et de l'aviation civile, base de l'action fondamentale et concertée des dirigeants africains en vue d'offrir les meilleures conditions d'existence à leurs peuples.

Je vous remercie de votre aimable attention:-



AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

1971-06

Development in Transport and Communication

Organization of African Unity

Organization of African Unity

<https://archives.au.int/handle/123456789/7622>

Downloaded from African Union Common Repository