

Fret aérien : enjeux du futur

Dans la vie d'une nation, d'un peuple, d'une tribu ou d'un homme, les références dans le temps et dans l'espace sont des données incontournables pour aller de l'avant.

Ainsi :

- Héraclite 535 avant Jésus-Christ ne disait-il pas que : « seul le changement est permanent ».
- Plus près de nous Albert Einstein affirmait que : « tout problème qui n'a pas de solution est un problème mal posé »
- Nelson Mandela disait que : « la meilleure formation est la meilleure arme pour surmonter les obstacles de la vie ».
- Fidel Castro affirmait que : « l'ignorance est la pire des maladies »

Si nous regardons dans le passé, l'OACI a laissé une référence en matière de développement de l'Aviation Civile et Commerciale en Afrique datant de 1977 (c'est-à-dire il y a 40 ans) : il s'agit du **PROJET PNUD/OACI RAF/74/021 - RAPPORT FINAL MARS 1977.**

Etudes visant à déterminer la contribution que l'Aviation Civile peut apporter au développement de l'économie nationale des Etats africains.

Il faut noter, sauf trou de mémoire, que ces études ont été demandées par la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) pendant l'Assemblée Générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 1974, au cours de laquelle les Africains ont manifesté la nécessité de disposer une photographie de ce que le transport aérien pouvait apporter au développement du continent.

En se référant à ce document et aux rapports de la Réunion sur le fret aérien tenue à Lomé en 2014, on se rend compte qu'il y a eu des changements notables en Afrique en matière d'Aviation Civile et Commerciale depuis le début des indépendances en 1960, mais qu'il reste beaucoup à faire.

1) Généralité

L'outil que constitue le transport aérien des marchandises pour aider au développement des économies africaines est largement sous-utilisé.

Il existe relativement peu d'échanges par avion entre les Etats africains, surtout dans le domaine du fret aérien, bien que des possibilités existent pour des échanges commerciaux de produits complémentaires, trop souvent importés à l'heure actuelle d'autres continents.

Par exemple, il y a quelques années, les bananes consommées en Mauritanie (Afrique) provenaient de France (Europe) alors qu'elles sont produites en Côte d'Ivoire (Afrique).

Sur nos routes, on rencontre régulièrement des bananes, des tomates, des gombos, etc. qui pourrissent au soleil par manque de moyens de transformation et cela ne dérange aucune autorité politique censée s'occuper du développement de nos pays.

C'est des absurdités dont on ne peut finir d'identifier le nombre dans les relations commerciales à l'intérieur et entre pays africains.

Des marchés potentiels existent pour un grand nombre de produits, mais seulement un certain nombre d'entre ces marchés sont desservis : de nombreux marchés pourraient être trouvés pour des produits transformés par la main-d'œuvre africaine à partir de nos matières premières.

La contribution potentielle et la contribution actuelle de l'Aviation au développement de l'agriculture, de l'industrie, du commerce et du tourisme en Afrique requièrent des investissements financiers disponibles en Afrique mais que les africains préfèrent aller déposer dans les paradis fiscaux en dehors du continent.

Responsable du Groupe de haut niveau sur les flux financiers illicites d'Afrique, Thabo M'Beki, l'ancien Président de l'Afrique du Sud, a dénoncé, lors de la Réunion du Groupe de la Banque Mondiale et du Fonds Monétaire International (FMI) qui s'est tenue le Jeudi 03 Septembre 2015 à Nairobi au Kenya, une situation critique liée à la perte de 50 milliards de dollars par an au préjudice de l'Afrique.

En effet, selon Thabo M'beki, c'est la bagatelle de 50 milliards de dollars, soit 25 000 milliards CFA que perd le continent africain chaque année, perte liée aux flux financiers qui circulent illicitement entre les mains obscures, due au fait du blanchiment d'argent, du trafic de drogue, de l'achat des armes etc.

Un dixième de ce fonds, soit 5 milliards de dollars par an, investi dans la transformation des produits agroalimentaires, pourrait procurer de grandes possibilités nouvelles, offrant ainsi des millions d'emplois nouveaux et des revenus substantielles allant dans le sens de la réduction de la pauvreté des populations africaines, l'exemple de la famine dans le Soudan du Sud est un fléau humanitaire sans précédent.

En effet, en utilisant intelligemment le transport aérien dans la distribution de ces produits agroalimentaires et dérivés à travers le continent, la plus-value en faveur des populations africaines est d'une quantité inestimable en termes de facteurs de réduction de la pauvreté dont souffre notre continent.

2) Produits Agricoles justifiant le transport aérien

Il est prouvé de nos jours (selon le Président de la Banque Africaine de Développement, Monsieur Akinwumi Adesina, lors d'une interview en 2016, que l'Afrique détient les 64 à 65% des terres arables du monde, ce qui attire aujourd'hui et plus encore demain la convoitise des opérateurs des autres régions de notre planète.

Il ajoutait que : « ce n'est pas le taux de croissance du PIB qu'on mange ».

Aujourd'hui, des études ont mis en lumière que le transport aérien pouvait stimuler la production par l'exportation des produits agricoles ci-après :

a) Produits horticoles (fruits, légumes, fleurs coupées et plantes florales, semis et plantes médicinales)

- **Les fruits tropicaux variés** : lichées, goyaves, mangoustans, mangues, avocats, bananes, ananas, fraises, melons, papayes...
- **Les légumes exotiques** : haricots verts, piments forts, poivre, poivron, asperges, aubergines, courges, tomates, radis, salade laitue, maïs, okras, gombos, etc.
- **Denrées de base** comme manioc, Igname, patates douces etc.
- **Fleurs et plantes florales fraîches ou séchées** dont la demande est forte dans les pays développés.

b) Produits animaux (viandes fraîches, cuirs et peaux)

c) Poissons (poissons de mer et crustacés).

3) Industries et Commerce

L'Afrique dispose d'un éventail bien équilibré de ressources naturelles (agricoles, minières, énergétiques) qui tient sa valeur de son énorme potentiel et de la demande dont ces ressources continueront de faire l'objet sur les marchés extérieurs du fait de la raréfaction progressive dans le monde d'un certain nombre d'entre elles.

a) Industrie

Une occasion exceptionnelle est donc donnée à l'Afrique de tirer le plus grand bénéfice de cette double situation en valorisant au maximum ces ressources c'est-à-dire en les industrialisant malgré certains obstacles géographiques et humains auxquels elle se heurte :

- La nécessité d'élever le niveau de vie de ses populations (à cet égard le processus industriel est considérablement plus rapide que celui de l'Agriculture)
- La possibilité de se libérer des dépendances étrangères.

Exception faite des produits **des industries lourdes** (hydrocarbures, extraction des minerais, exploitation forestière), les avions se prêtent au transport des produits finis ou semi finis partant des lieux de production aux lieux de consommation dans les secteurs tels que:

- **les industries alimentaires** (boissons, jus de fruit, poissons séchés ou fumés, café, cacao, etc.)
- et **les industries manufacturières** (cycles et motocycles, l'artisanat, horlogeries, équipements électriques, électronique et informatiques...).

b) Commerce

Secteur moderne, le transport aérien peut stimuler les échanges commerciaux entre le continent africain et l'Europe, les Amériques, le Moyen Orient et l'Asie.

Un phénomène nouveau est venu se greffer au commerce traditionnel : c'est la création de **Zones Franches** tant commerciales qu'industrielles, conçues comme un enclos à l'intérieur d'un territoire douanier, bénéficiant des exemptions, importations/exportations ainsi que de tous autres impôts locaux.

Ledit enclos est physiquement isolé et procure tous services nécessaires à l'exploitation industrielle (énergie, voirie, entrepôt, transport).

La commercialisation de ces productions est en général assurée individuellement par chaque entreprise qui dispose de sa propre organisation et de ses marchés extérieurs. Le but essentiel de cette formule est de procurer de l'emploi et de faire affluer des capitaux.

Il semble que la Zone Franche industrielle devait être conçue comme une entreprise régionale, exploitée au bénéfice d'un groupe de pays africains.

Hong Kong, Singapour, Dubaï, Formose etc. offrent des exemples remarquables de succès de la Zone Franche industrielle et commerciale. Chacune des zones ne disposant pas de matières premières (contrairement à l'Afrique qui a ce double avantage), celles-ci sont importées exemptes de taxes et impôts et transformées par une main d'œuvre bon marché.

La main d'œuvre constitue pour l'avenir économique immédiat de l'Afrique, l'une de ses premières richesses en raison de son bas niveau de rémunération et de son adaptabilité.

Selon une enquête menée par le CNUCED, les salaires africains sont les moins élevés au monde.

4) Quelle est la situation du fret aérien en Côte d'Ivoire

Le Gouvernement ivoirien depuis le début de l'Indépendance en 1960, a axé son développement sur l'agriculture et le slogan dans les organes de presse, principalement la Télévision était : « la richesse de la Côte d'Ivoire repose sur l'agriculture ».

C'est ainsi qu'à l'instar d'un certain nombre de pays africains comme le Kenya, l'Afrique du Sud, le Nigéria, l'Ethiopie, le Burkina Faso, le Sénégal, la Zambie etc., la Côte d'Ivoire s'est attachée à développer l'horticulture, l'exportation par avion des fleurs et plantes florales etc.

Ces cultures étaient soutenues par des structures d'Etat telles que la SODEFEL (Société de Développement des Fruits et Légumes), l'IRFA (Institut de Recherches des Fruits et Agrumes), etc. et la promotion à l'exportation appuyée par des structures sous tutelle du

Ministère de l'Agriculture comme l'APEXCI (Association pour la promotion des Produits d'Exportation de Côte d'Ivoire).

Le premier Président de la Côte d'Ivoire, feu son Excellence Houphouët Boigny qui se disait **premier paysan de la Côte d'Ivoire**, a mis en place des infrastructures appropriées à l'Aéroport de Yamoussoukro pour faire l'exportation des fruits et légumes en fin des années 1970 sur Londres en Grande Bretagne par avions gros porteurs.

Aujourd'hui, un groupe d'opérateurs ivoiriens dont Ivoire Aéro Services (IAS) et une Société de transformation agroalimentaire, en partenariat avec des opérateurs étrangers, envisage d'exploiter deux Aéroports en BOT et spécialisés en transport de fret aérien : le produit principal de base à mettre en place au démarrage de l'exportation, au départ de la Côte d'Ivoire, est la production de champions frais dont quatre usines produiront en moyenne 400 tonnes par semaine à destination d'Europe, des Emirats Arabes et du Canada.

Des emplois directs et indirects créés au démarrage du projet sont estimés à plus de 70 000 sur le territoire ivoirien ; le projet a l'ambition d'avoir une vocation régionale.

En connexion avec les productions de champions, il est prévu des serres de production de tomates, des produits maraichers de contre saison depuis la salade à l'aubergine en passant par les piments, les concombres, etc.

L'attiéké (coucous ivoirien), outre des fruits comme la mangue, la passion, l'ananas, l'avocat, la banane, le mangoustan, les gingembres etc. seront des produits d'exportations de premier choix prévus dans le projet.

Le projet sera soutenu par une plateforme d'échanges internationaux (zone franche commerciale et industrielle) qui sera reliée au Port d'Abidjan par des trains rapides et à l'Aéroport de Yamoussoukro par autoroute.

Enfin, il est prévu une structure fiable de transport terrestre (camions frigorifiques de grand tonnage sécurisés par l'utilisation des équipements GPS) devant relier les lieux de production ou de transformation aux Aéroports, où tous les équipements et infrastructures sont prévus pour l'exportation des produits susmentionnés.

Conclusion

En résumé, l'Aviation civile et Commerciale peut apporter des contributions importantes à l'exportation/importation de divers produits adaptés à ce mode de transport, réduisant ainsi la pauvreté sur l'ensemble du continent africain.

Pour atteindre un tel objectif, il faut disposer d'équipes de professionnels et des fonds financiers importants tant au plan national qu'au plan régional et continental, en levant toutes les barrières s'agissant des droits de trafic qui, malheureusement deviennent un fonds de commerce d'enrichissements illicites de quelques fonctionnaires qui, en complicité avec des hommes politiques, constitue un frein pour ne pas dire un goulot d'étranglement au développement rapide du transport aérien en Afrique.

En conséquence, seule la volonté des décideurs tant politiques que techniques peut faire évoluer rapidement la réduction de la pauvreté en Afrique par création de nombreux emplois avec une main d'œuvre bon marché et ayant pour support logistique le transport aérien de fret.