Conférence sur la connectivité dans l'Indianocéanie

Quelle stratégie pour le transport aérien ?

Discours de Jean Claude de l'Estrac, Secrétaire général de la Commission de l'océan Indien

2-3 mai, Hôtel Labourdonnais, Port-Louis

Monsieur le ministre des Affaires étrangères, de l'Intégration régionale et du Commerce international,

Mesdames, Messieurs, les représentants des gouvernements des pays membres de la COI,

Monsieur l'ambassadeur, chef de la délégation de l'Union européenne à Maurice,

Mesdames, Messieurs les représentants du corps diplomatiques,

Mesdames, Messieurs les représentants des agences partenaires au développement, de la COI,

Mesdames, Messieurs les représentants des organisations internationales,

Mesdames, Messieurs les représentants du secteur de l'aviation civile et du tourisme régional,

Distingués invités,

Mesdames, Messieurs,

En convoquant cette ambitieuse conférence sur les enjeux de la connectivité aérienne dans l'Indianocéanie, la Commission de l'océan Indien accomplit sa mission première : faciliter et accompagner l'intégration économique et commerciale de nos pays membres et promouvoir leur pleine participation à la mondialisation des échanges.

La connectivité aérienne, entre les îles de l'Indianocéanie d'abord, et avec le plus vaste monde ensuite, est un vecteur primordial de cette intégration régionale. C'est pourquoi, j'ai fait de cette problématique l'une des priorités de mon mandat.

La COI est d'autant plus préoccupée que le tourisme est l'un des piliers économiques de nos pays membres et cette industrie, chacun le sait, est largement tributaire de l'aérien. Sur 500 millions de touristes qui ont pris l'avion en 2012, nous avons attiré dans toute l'Indianocéanie à peine 2 millions de voyageurs, soit 0,004%.

Les débats que nous aurons pendant ces deux jours de conférence avec les opérateurs de l'industrie, éclairés par les interventions d'experts de l'aviation civile internationale, du tourisme mondial, de la Banque

mondiale, et ceux de la région, devraient nous inciter à regarder ensemble dans la même direction. Au regard de nos faibles résultats, il serait dommageable de continuer à disperser nos efforts, à gaspiller nos énergies au lieu de mutualiser nos ressources au bénéfice de tous.

La question est donc celle-ci : quelle stratégie pour le transport aérien dans l'Indianocéanie ?

Pour y répondre, nous avons souhaité proposer aux acteurs et aux spécialistes que nous avons réunis quelques pistes à étudier.

Partout dans le monde, la question du futur modèle aérien mobilise les gouvernements autant que les opérateurs privés. En ce moment même, une conférence sur ce thème s'ouvre au Canada. Les questions sont identiques : comment les compagnies aériennes vont-elles faire face à l'augmentation croissante du coût d'opération des couts d'opération, quel rôle aux compagnies nationales, quel rôle aux Etats, quel degré de libéralisation, comment éviter que les stratégies commerciales de survie des

transporteurs ne nuisent aux intérêts économiques globaux des pays qu'ils sont censés servir ?

Les réponses que nous trouverons à ces questions que l'on ne peut plus éviter, sous menace d'obsolescence, auront un impact direct sur l'évolution économique de la région.

Pour le secteur du tourisme, il n'y a pas lieu de débattre. Il importe à nos pays de savoir positionner, non plus une offre touristique éclatée, mais une offre combinée. C'est tout l'enjeu de la stratégie des *Iles Vanille*. Peut-être est-il opportun que je souligne que le tourisme en Afrique a enregistré, l'année dernière, une hausse de 9%. Près de nous, l'Afrique du Sud a vu ses recettes du tourisme international augmenter de 15% !

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) prévoit une progression mondiale de 3 à 4% en 2013.

Mesdames, Messieurs,

Ces perspectives intéressantes interdisent pour autant de conduire des « *business as usual* ». D'ores et déjà, les compagnies aériennes du monde entier sont occupées à revoir leur stratégie et leur modèle

opérationnel. La crise économique mondiale et les aléas du prix du pétrole ont sévèrement impacté sur les opérations. La rationalisation des activités et le maintien de leur compétitivité les poussent à s'entendre, à nouer des partenariats, à conclure des alliances stratégiques ou à fusionner.

On l'a vu en février avec la fusion d'*American Airlines* et *US Airways*. On l'a vu le mois dernier avec le renforcement du partenariat entre *Emirates* et l'australien *Qantas* qui fusionnent leurs activités pour une période de cinq ans. Pour le directeur exécutif de *Qantas*, Alan Joyce, cet accord est –je cite : « *un changement radical pour l'aviation mondiale*».

Le mouvement enclenché depuis plusieurs années s'accélère et se renforce. En 2010 déjà, Didier Bréchimier, un spécialiste du secteur, écrivait – je cite : « *Dans le secteur aérien, il y a beaucoup trop d'acteurs. La consolidation va se poursuivre, elle est nécessaire* » -fin de citation.

Cette approche exige un changement de paradigme. En avril 2011, le cabinet *Performances Management Consulting* basé en Afrique écrivait –je cite : « *il faut adopter une approche communautaire dans le transport*

aérien et faire en sorte que les Etats renoncent en partie au prestige qu'une compagnie portant le nom du pays peut apporter » -fin de citation.

Mesdames, Messieurs,

Malgré quelques embellies Air Austral, Air Mauritius et Air Seychelles, sont toujours dans une situation délicate et la sérénité sur le long terme n'est aucunement assurée. Pour Air Madagascar, la situation est encore plus difficile puisqu'il s'agit tout bonnement d'éviter la cessation d'activité. Nos quatre compagnies aériennes régionales ont pu compter sur des injections de capitaux publics et privés. Elles ont été contraintes d'adopter des plans de redressement, des plans de sauvetage suis-je tenté de dire, pour éviter le crash financier.

Nous ne pouvons pas continuer à nier qu'une des raisons de leurs difficultés financières tient au fait que l'offre aérienne régionale est morcelée. Chacune de nos compagnies aériennes ne dispose que d'une modeste demande domestique et doit affronter une rude compétition internationale sur nos marchés traditionnels d'Europe et ceux émergents d'Asie. Ce sont nos Etats, nos citoyens, nos entreprises

d'exportation et nos visiteurs qui en paient le prix ; le problème type des taxes d'aéroport qui comptent pour 35% à 51% du prix d'un billet d'avion qu'il soit intra-régional ou intercontinental. Si cette taxation est une source de revenus légitimes pour nos Etats, leur poids dans la structure d'un billet d'avion est préjudiciable pour nos destinations. Le secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme, Taleb Rifai, s'en est inquiété lors de la conférence mondiale du transport aérien de Montréal le 18 mars dernier. Il parle d'un «*préjudice net pour l'économie*», d'une «*distorsion du marché*», d'un «*obstacle au commerce*». Une stratégie régionale pour la consolidation du transport aérien ne peut éluder cette question.

Je crois qu'il est encore temps de suivre le grand mouvement de consolidation du transport aérien avant qu'on ne soit obligé de le subir, avec perte et fracas.

Les options sont multiples. On peut rêver, comme le fait l'éditorialiste Anver Versi, qui malheureusement, à la dernière minute, n'a pu être des nôtres. Il se demande si « *African Airlines* » n'est pas mieux que le vieux modèle à préfixes nationaux de toutes nos compagnies.

Rêvons donc, et imaginons une compagnie aérienne de l'Indianocéanie. Ce pourrait être une compagnie qui résulterait de la fusion des quatre compagnies régionales existantes. Dès le milieu des années 1990, ce débat sur la stratégie aérienne a été mené aux Antilles par exemple, et, en 2000, Air Caraïbes est née de la fusion des compagnies déficitaires Air Guadeloupe, Air Martinique, Air Saint-Martin et Air Saint-Barthélemy. Ce rêve d'une fusion n'est pas saugrenu et fait sens au plan économique et commercial.

Ce pourrait aussi être des partenariats plus approfondis entre nos quatre compagnies d'une part et avec un partenaire stratégique commun d'envergure internationale d'autre part. Dans ce cas et en complémentarité, on peut imaginer une compagnie née de l'investissement des quatre compagnies nationales pour assurer une desserte intra-régionale en harmonie avec la stratégie *Iles Vanilles*.

Je ne saurais dire qu'elle est le meilleur modèle pour l'Indianocéanie. Ce que je sais, c'est que le statu quo n'est pas une option. Une réflexion commune doit être conduite, et la COI s'engage à l'accompagner après

l'avoir provoquée à travers cette conférence. Le temps des décisions et des actions ne devra pas tarder. Ce sera aux pays membres de la COI et aux transporteurs de l'Indianocéanie, avec le concours des opérateurs du tourisme et des industries d'exportation, de décider de la formule qui sied le mieux à nos économies.

Nous nous réjouissons d'avoir pu réunir autant de professionnels et d'experts de l'aviation civile, du tourisme, et des industries d'exportation, pour débattre aux côtés des représentants des compagnies aériennes régionales et des pays membres. J'en profite pour remercier l'Union européenne, notre partenaire, qui suit avec intérêt cet enjeu de la connectivité comme vecteur de l'intégration régionale. Nous savons pouvoir compter sur son soutien pour mener à bien ce chantier d'avenir.

C'est à nous tous qu'il appartient d'ouvrir la voie à une Indianocéanie réellement intégrée, dans laquelle le mouvement entre nos îles et de nos îles vers le vaste monde est abordable et facilité. C'est dans ce sens que devra aller la feuille de route que nous adopterons demain à l'issue de notre conférence. Nos économies, nos peuples, mais aussi les compagnies aériennes ont tant à y gagner.

Je vous remercie de votre attention.
