

Airbus bien visible, mais conditions opaques

Tribune - Edito - Ndimby A. - 12/04/12

Le premier des deux Airbus qui vont intégrer la flotte d'Air Madagascar va donc atterrir aujourd'hui à Ivato. Cela va clore le feuilleton à rebondissements émaillé de fuites, de demi-aveux, de démentis et de révélations au sujet de cette opération. La première confirmation officielle avait été donnée par Andry Rajoelina lors de l'émission « Invité du Zoma » il y a quelques semaines. Ce fut d'ailleurs la seule information fiable à ce sujet de sa part, car sur tous les points connexes, le Président de la transition (PT) s'est emmêlé dans des explications qui n'ont convaincu que lui-même. Il a par exemple affirmé qu'Air Madagascar n'aura rien à payer, alors que c'est ce que l'on appelle une vente-location qui permettra à la compagnie nationale d'acquérir l'avion au bout de six ans. Dans ce cas, si ce n'est pas la Compagnie Air Madagascar qui va casquer, qui va payer la facture ? Et quel est le montant du contrat ?

Les journalistes ont posé cette dernière question au Commandant Hugues Ratsiferana, Directeur général d'Air Madagascar lors d'une conférence de presse il y a quelques jours, mais celui-ci s'est bizarrement réfugié derrière la confidentialité du contrat. Alors qu'Andry Rajoelina avait fait de la transparence un de ses chevaux de bataille au sujet de l'achat d'Air Force One number two ou de l'affaire Daewoo, voilà qu'une fois arrivé au pouvoir il s'empresse d'encourager l'opacité des opérations avec l'argent public. Inacceptable, à moins que ces avions ne soient des cadeaux (mais le généreux Kadhafi est mort), ou que l'argent public n'est pas concerné par ces achats : il y a peut-être des opérateurs économiques (par exemple dans le domaine du bois de rose) qui aimeraient faire un geste, en échange d'avantages. Avec ce manque de transparence pitoyable de la part de ceux qui ont critiqué Marc Ravalomanana pour les mêmes raisons, il n'est donc pas étonnant que les rumeurs de commissions fleurissent dans les conversations de salon et sur Internet.

Il y a un autre point qui en a amusé beaucoup lors de l'émission « Invité du Zoma citée précédemment. Tout fier d'annoncer l'opération Airbus, et avec sa manie égocentrique de toujours penser que le Soleil est apparu dans l'Univers uniquement quand il est arrivé au pouvoir, Andry Rajoelina a affirmé que pour la première fois de son histoire, Air Madagascar allait posséder son propre avion, car la Compagnie n'avait fait que des locations depuis. C'est ramener l'histoire d'Air Madagascar à une décennie, et oublier qu'elle a fêté dernièrement ses cinquante ans d'existence. Ceux-ci ont été parsemés de l'achat de nombreux avions qui appartiennent à la Compagnie et dont le nom de baptême ont fait partie de la légende du pays : Boina, Sambirano, Tolom-piavotana, sans oublier les Twin-Otter et l'ATR-42 Victor Tango. Après renseignements pris, les premières locations n'ont eu lieu que vers la fin des années 90, avec les B767 et les B737-300 ; par contre les deux ATR72 acquis du temps de Lufthansa sont également en finance lease, et appartiendront à terme à la Compagnie.

Mais cela ne gêne pas Monsieur Cémoikikaféça de s'enorgueillir de déflorer une porte qui est ouverte depuis longtemps. On imagine avec amusement la joie enfantine des adolescents attardés du régime lors de l'arrivée de ces avions, qui vont contribuer à la propension au paraître des dirigeants pour tenter de cacher leur manque d'être. On se souvient par exemple que, toujours lors de la fameuse et récente interview d'Andry Rajoelina par Onitiana Realy, le Grand Hâtif s'est gargarisé de la construction d'hôpitaux modernes grâce à lui (xie xie pourrait-il dire aux gens de Wisco), alors que le matin même, nos confrères de Les nouvelles révélaient sur leur page une que l'Hôpital militaire (Homi) de Soavinandriana était en risque de situation de cessation de paiement à cause des ... arriérés de l'État. Il est vrai qu'honorer les factures de l'Homi ou financer la nécessaire réfection des hôpitaux existants est moins valorisant pour l'ego que l'inauguration d'un hôpital flambant neuf, avec son nom inscrit sur une plaque de marbre dans le hall

d'entrée. Même si on sait que cet hôpital risque de fonctionner cahin-caha après, comme plusieurs akaninjaza (crèches) inaugurées en grandes pompes du temps de Céline Ratsiraka, et vides quelques jours après, si ce n'est le lendemain. Alors de là à garantir que l'achat de ces Airbus est ce qui va convenir à Air Madagascar sur le long terme, il y a un pas que je ne franchirai pas... Par contre, comme le mentionne avec pertinence le forumiste Rakotoson sur le blog Fijery, Andry Rajoelina aurait dû carrément faire acheter un Concorde : cela aurait été bien meilleur pour son prestige vis à vis de la plèbe et de ses griots.

N'ayant aucune compétence dans le domaine du transport aérien, je ne me hasarderai pas à juger le choix des Airbus sur le plan des performances techniques. Toutefois, en tant que client de temps en temps, je constate que les B767 d'Air Madagascar étaient vieillots et désuets, alors que les Airbus d'Air France ou d'Air Mauritius sont beaucoup plus confortables et attirants pour le passager, avec en particulier leurs écrans individuels et leurs fonctionnalités. Ainsi, du point de vue du client, l'A340 pourrait être un bon choix par rapport aux B767 utilisés. Par contre, je me demande si la situation actuelle de la Compagnie malgache lui permet de financer les coûts induits de la reconversion des équipages, des techniciens de maintenance et des outillages nécessaires depuis un système orienté Boeing vers un système Airbus, avec la culture qui va avec. Si déjà elle n'arrivait pas à entretenir correctement les B767, avec les résultats que l'on sait, comment va-t-elle faire avec des avions qu'elle va apprendre à apprivoiser ?

On se souvient des tirs à boulets rouges au nom de la souveraineté nationale sur la Place du 13 mai (et même au Palais de Mahazoarivo lors de cette séance d'ampamoaka organisée par Monja Roindefo) contre le régime Ravalomanana. Celui-ci, paraît-il, accordait trop de latitude aux étrangers en attribuant notamment la gestion de deux sociétés nationales (Air Madagascar et la Jirama) à des entreprises allemandes. Aujourd'hui, on ne peut que ricaner en voyant avec quelle frénésie le régime hâtif a finalement marché sur les pas de la vazafication, mais avec l'intelligence (ou la lâcheté) de l'hypocrisie qui tente de bien cacher les choses [1]. Avec un système de code-share (partage de sièges) à parts égales avec Air France ; des avions immatriculés en France (mais travestis sous des couleurs malgaches pour donner bonne conscience aux francophiles de tout poil et humecter l'ego hâtif) ; des équipages français pour (paraît-il) garantir l'accès à l'espace aérien européen perdu en avril 2011 avec la mise à l'index des deux B767 [2]... Tout ceci préparé en sous-main depuis des mois par un agent d'Air France Consulting (AFC) qui traînait ses guêtres du côté de la direction industrielle d'Air Madagascar à Ivato. Avec ce genre de poulain pour préparer le terrain et orienter les choix, AFC a misé sur le bon cheval, et Air Madagascar finalement a un avenir fortement dépendant du giron teinté bleu-blanc-rouge. Belle revanche pour ceux qui avaient milité pour une coopération étroite avec Air France en 2002, mais qui avaient été écartés au dernier moment par le choix de Marc Ravalomanana en faveur de Lufthansa Consulting. À la veille de son départ définitif de la Grande Ile, l'Ambassadeur Châtaignier a maintenant un motif supplémentaire de satisfaction concernant la bonne santé des intérêts français. Ho an'ny tanindrazany... Car finalement, c'est une bonne affaire pour Air France, qui peut se délester de deux avions (le second est prévu en juin 2012) en perte de valeur sur le marché, et qui n'aura pas à les envoyer à la casse.

Ceci étant dit, ce n'est pas nécessairement l'arrivée de cet Airbus qui va résoudre les facteurs structurels d'Air Madagascar, dont les récents problèmes avaient été anticipés sur ces colonnes dès avril 2009. De l'avis de tous les observateurs objectifs de la Compagnie, celle-ci a d'abord des problèmes internes de cohésion du personnel, ce qui nuit à la qualité de ses services. À titre d'exemple, la presse a encore été inondée ces derniers jours de mails écrits manifestement par des agents de la Compagnie peu satisfaits par les acquisitions d'Airbus. Ces individus au courage caractéristique des lâches qui ne sont braves que dans les lettres anonymes, se sont crus intéressants en engageant une campagne sur Internet avec une longue liste de griefs contre les dirigeants de la Compagnie, mêlant dans un même sac des critiques contre la Direction générale et le Conseil d'administration, des tora-po, des pseudo-révélation, des insinuations de promotion-canapé et des ragots de bas étage. Cette pratique méprisante de lettres anonymes révèle de la part de certains membres du personnel, non seulement une mentalité extrêmement basse, mais également

une incapacité à comprendre que leur pratique de déstabilisation continue de leur propre entreprise risque de les entraîner dans le gouffre. Cela est dommage, car le passage sur la liste noire européenne des deux B767 d'Air Madagascar aurait dû être un électrochoc qui aurait dû permettre de ressouder le personnel. Avec cette incapacité chronique du personnel de la Compagnie à se remettre en question et à travailler de concert et de façon solidaire vers un objectif commun, faire venir un Airbus, un Tupolev ou un DC3 risque de ne pas changer grand-chose, ni à la situation, ni à la perception des touristes au sujet d'Air Madagascar.

Notes

[1] La vazafication hâtive avait même pris des détours cocasses et ridicules, comme le bwana Rabier déniché de derrière les fagots par le Ministre des sports de l'époque, avec ensuite des résultats calamiteux. Ce personnage, payé par le régime hâtif à prix faramineux (dans le contexte malgache) pour entraîner les Barea, a eu un rendement à l'image du bilan de ceux qui l'ont recruté : nul. Recrutement curieux de la part de ceux qui critiquaient Ravalomanana pour des Allemands à Air Madagascar et Lufthansa, un Mauricien à l'EDBM et des Allemands et Américains dans le collège des conseillers de la Présidence. On verra dans un an si cette initiative hâtive avec les Airbus ne sera pas qu'un bis repetita du recrutement idiot du Dada Rabier (comme l'avait surnommé mon compère Patrick A.).

[2] D'ailleurs je ne comprend pas cet argument. Ce sont nommément les deux avions B767 d'Air Madagascar qui avaient été mis à l'écart par les autorités de l'aviation civile européenne. En quoi le fait d'avoir maintenant des équipages français aux commandes des Airbus va influencer dans la résolution du problème ? À moins qu'Air France n'ait réussi à imposer une vazafication à outrance, et que le contrat (dont les clauses sont donc confidentielles) n'impose que même jusqu'à la marque du papier utilisé dans les toilettes doit être made in France. Pour pouvoir continuer à bénéficier du soutien des bwana dans le parcours du combattant vers la reconnaissance internationale, la clique hâtive est bien capable d'accepter n'importe quelle condition.

Source : <http://www.madagascar-tribune.com/Airbus-bien-visible-mais,17336.html>

Airbus A340-300 : « Un choix judicieux », d'après le DG d'Air Madagascar

Le Courrier - 13/04/12

Le choix de l'acquisition d'un avion pour renforcer la flotte aérienne malgache a déchaîné les polémiques depuis qu'il a été annoncé que la compagnie Air Madagascar se dotera cette année de nouveaux appareils. Finalement, le choix a porté sur deux Airbus A340-300 dont l'arrivée du premier aéronef dénommé « *Elatra* » a été marquée hier par une cérémonie officielle en présence du président de la transition Andry Rajoelina à la Base Aéronavale d'Ivato (BANI).

Selon les explications d'Hugues Ratsiferana, Directeur Général d'Air Madagascar, le choix de l'Airbus a été pour la compagnie un choix judicieux car le nombre de places est ainsi augmenté de 25 % par rapport à celui du B767 utilisé récemment par la compagnie. En effet, l'airbus A340-300 peut transporter 275 passagers dont 30 pour la classe affaire, 21 pour la classe intermédiaire et 224 pour la classe économique. Ces avions correspondent également aux infrastructures existantes à Madagascar et notamment à celle de l'aérodrome d'Ivato pour les vols en partance d'Antananarivo pour rejoindre les villes européennes et celles d'Asie. En outre, la capacité des cargos se trouve également augmentée de 50 %.

300 000 à 350 000 dollars/mois

Le directeur de la compagnie nationale malgache s'est déclaré satisfait de ce choix et espère que ces deux avions feront la fierté de la nation malgache. Notons que l'un de ses avions va coûter à l'Etat malgache la somme de 28 millions de dollars, soit le versement de 300 000 à 350 000 dollars par mois durant 6 ans et aux termes desquels ils deviendront la propriété de la compagnie aérienne malgache.

Pour rappel, 2011 a été pour la compagnie Air Madagascar une année très difficile suite à l'interdiction de survol des espaces aériennes européennes et asiatiques dont a fait l'objet les deux Boeings 767 malgaches. Malgré cela les dirigeants de cette société nationale malgache n'ont pas baissé les bras et ont toujours cherché des solutions, notamment l'acquisition de ces deux appareils pour redresser la compagnie. Grâce à l'arrivée de ce nouvel avion, la compagnie nationale va pouvoir effectuer des vols suivant les normes internationales et espère que les différentes sanctions seront levées d'ici peu. Rappelons qu'Air Madagascar a été depuis toujours l'une des compagnies aériennes modèles dans tout l'Océan Indien. Toutefois, un tel objectif ne sera atteint sans des améliorations au niveau de tous les secteurs concernés par ce domaine, entre autres, l'ACM (Aviation Civile de Madagascar), l'ADEMA (Aéroports de Madagascar), l'amélioration des services octroyés par la SOFITRANS et autres différentes administrations.

Source : <http://www.newsmada.com/airbus-a340-300-un-choix-judicieux-dapres-le-dg-dair-mad/>

Airbus pour Rajoelina, Boeing pour Ravalomanana: Le destin des présidents malgaches toujours lié à des avions

Ma-Laza - 13/04/12

Deux Présidents, opération similaire effectuée dans un même contexte et les mêmes polémiques en conséquence.

Et si Marc Ravalomanana et Andry Rajoelina avaient le même faible pour l'aéronautique et l'aviation ? Les deux Présidents malgaches ont décidé d'apporter deux avions à la compagnie nationale durant leur mandat respectif au moment où le contexte socio-économique national n'est pas réellement favorable à ce genre d'opération...

Leur choix du constructeur aéronautique reflète visiblement leur orientation politico-diplomatique respective, estiment les observateurs. L'américain Boeing, pour Marc Ravalomanana, et l'Européen sous grande influence française Airbus pour Andry Rajoelina.

La politique adoptée par le régime de Marc Ravalomanana durant ses deux mandats consécutifs (2001 – 2009) était plus favorable aux pays anglo-saxons tandis que le mandat d'Andry Rajoelina a mis davantage en relief les relations économiques et surtout politiques entre Antananarivo et Paris.

Le Premier, en 2002, avait acheté un Boeing 737-300 immatriculé 5RM-RF connu sous l'appellation d'Air Force One. Il coûtait 11 millions USD.

En décembre 2008, il avait acheté un autre Boeing, plus sophistiqué et plus moderne. Baptisé Air Force One Two, cet avion, destiné à remplacer l'Air Force One, coûtait la modique somme de 62 millions de dollars.

Avec l'arrivée de ce dernier, le premier avion présidentiel a été annoncé être à la disposition d'Air Madagascar, mais faute de document officiel à la restitution, il fallait attendre 2010 pour voir le premier vol de cet appareil aux couleurs de cette compagnie aérienne malgache.

L'achat d'Air Force One Two faisait partie des catalyseurs de l'effondrement du régime de Marc Ravalomanana. L'opposition s'était acharnée sur cet achat jugé « futile ».

Actuellement, l'acquisition des deux Airbus A 340-300 soulève également la polémique. Acquis pour 68 millions de dollars, ces deux appareils sont jugés par les experts en aviation comme des avions « trop vieux », coûtent chers en maintenance et consomment beaucoup plus de kérosène que la plupart de leurs concurrents de chez Airbus et surtout de chez Boeing.

Par ailleurs, la situation socio-économique du pays ne classerait sans doute pas l'achat de deux avions dans la liste des priorités absolues. D'autres projets, tels que la création d'emploi ou l'entretien de nos routes auraient dû être privilégiés.

Politiquement parlant, le régime de transition ne devrait pas signer un contrat économique à long terme. La location, avec option d'achat des deux Airbus, s'étend sur 6 ans. Faut-il encore rappeler que la Transition a pour principales tâches la continuité de l'Etat et la préparation des élections ?

Lova E.

Source : <http://www.matv.mg/?p=41263>