

Christian Folly-Kossi (Association des compagnies aériennes en Afrique)**" Nous risquons de disparaître du marché du transport aérien "**

*" Nous risquons de disparaître du marché du transport aérien si nous ne voyons pas les menaces et ne réalisons pas qu'à terme cette globalisation est irréversible ", lance le secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes en Afrique, Christian Folly-Kossi. Ni pessimiste ni victime de rêveries utopiques, il est tout simplement réaliste : il mesure qu'une synergie plus résolue leur permettrait aux compagnies africaines de se positionner, possiblement en alliance, comme des *Players* non négligeables. Souhaitant une présence plus marquée d'Air Mauritius sur le continent africain, notre invité suggère que cela pourrait permettre à Maurice de devenir la plate-forme des déplacements vers l'Asie et le Pacifique.*

Quel est le but de votre mission à Maurice ?

L'année 2007 est pour nous l'année de l'île Maurice et d'Air Mauritius parce que, à la fin de l'assemblée générale du Caire, le président d'Air Mauritius, Sanjay Buckhory, a été élu président de l'AFRAA. Dans nos us et coutumes, c'est cette compagnie qui sera l'hôte de la 49e Assemblée générale des Compagnies aériennes africaines, prévue du 3 au 6 novembre 2007. C'est une perspective très réjouissante pour nous qui essayons d'organiser le métier.

Pourquoi cela ?

Nous aimons particulièrement l'expérience d'Air Mauritius qui est une compagnie de taille humaine, organisée sur le plan technologique de façon avancée, partageant le marché où elle opère à égalité avec les grandes compagnies de ce monde et offrant la même qualité de service. Il ne s'agit pas de regarder la taille, ni de l'île ni de la compagnie. Il s'agit de voir l'expertise qu'il y a ici et qu'on peut partager avec les autres. Nous étions au Caire et nous discutons de stratégies gagnantes pour l'Afrique. Nous en avons élaboré un certain nombre. Nous sommes venus à Maurice pour voir d'abord l'organisation logistique, voir les équipes que la compagnie a mises en place, cela pour les mettre en relation avec les permanents de l'AFRAA à Nairobi, pour que nous fassions une bonne conférence ici.

Nous étions 325 au Caire : nous pensons accueillir 400 personnes et peut-être plus à Maurice. Nous avons l'ambition d'organiser une conférence de standard international.

Comment peut-on situer Air Mauritius par rapport au continent africain ? Quel est son poids dans l'élaboration de la politique aérienne en Afrique ?

Air Mauritius malheureusement n'opère pas sur le continent ou très peu. Elle opère dans l'océan Indien et sur Nairobi où des accords de partage de code viennent d'être conclus avec Kenya Airways. Elle dessert Johannesburg. Personnellement, j'ai eu à faire appel à votre compagnie nationale, lui demandant de considérer le reste du continent. Il y a deux enjeux : nous avons un marché très porteur qui fait partie de ceux qui se développent le mieux (nous prévoyons une croissance de plus de 6% dans les années à venir). Nous venons immédiatement après les grands d'Asie et du Moyen-Orient, nous devons nous organiser à prendre la part du lion de cette croissance. L'Afrique elle-même se développe sur le plan macro économique. Il s'agit de voir dans ce développement ce que nous pouvons partager avec le reste du monde. Pour ce faire il faut avoir des moyens de transport.

Air Afrique a connu la faillite...

Air Afrique n'a pas marché parce que le concept n'était plus adapté au temps. Elle a été créée par onze ou douze pays membres et, à l'époque, on ne pouvait avoir les moyens de financer une entreprise de cette taille. Très vite, on s'est aperçu que l'État n'était pas bon gestionnaire et qu'avec onze États cela était encore plus difficile. Les États actionnaires ont tendance à penser aux