

dessertes les avantageant, à placer leurs nationaux respectifs. De plus, les critères des États n'ont jamais été ceux des affaires commerciales. L'un pense à la loyauté politique et l'autre à l'efficacité professionnelle. Ce temps est passé. Cependant, l'idée de mettre plusieurs Africains ensemble pour bâtir un instrument économique demeure valide aujourd'hui. Elle doit continuer à être appliquée en faisant appel au secteur privé et dans tous les cas en demandant à l'État de ne pas se mêler de gestion. Pour ce faire, il faut des structures comme Air Mauritius. C'est mon vœu le plus cher de voir ces structures africaines qui marchent féconder le regroupement parce qu'il faut aller vers la consolidation.

### **La tendance en Europe est à la libéralisation du transport aérien, ce qui n'est pas le cas en Afrique...**

Sur ce point, nous ratons plusieurs rendez-vous de l'histoire. La libéralisation du transport aérien permettrait de multiplier les services à travers le continent. Dès l'instant que cela se produit, l'effet de la compétition fait baisser les tarifs mais le plus important ce sont les échanges économiques que vous permettez. Dès que vous créez la route, les échanges se font. Notre grand drame est que le commerce intra-africain est nettement insuffisant. Un de mes combats cette année sera de ramener l'île Maurice à sa religion d'origine parce que c'est dans ce pays que nous avons lancé, en 1982, l'idée de libéralisation du ciel africain pour tous les transporteurs africains. Cette idée a évolué pour devenir la déclaration de Yamoussoukro qui préconise que toute liberté doit être donnée à toute compagnie africaine d'opérer sur toutes les lignes intra-africaines de son choix. Entretemps, pour des raisons historiques, l'île Maurice s'est mise l'écart de cette décision initiée ici.

Je vois les tendances à Maurice où on ouvre le ciel à certaines compagnies qui arrivent. Nous voulons revenir sur le principe de l'ouverture du ciel aux compagnies africaines qui voudraient desservir l'île avec, en contrepartie, bien sûr, la possibilité pour Air Mauritius de desservir tout le continent.

En dépit de législation comme l'AGOA, censées faciliter nos exportations, sans pont aérien véritable nous ne pouvons vendre en quantité. Nos pays individuels peuvent-ils avoir le volume requis pour être efficaces dans le commerce avec l'Europe et les États-Unis ? Non sauf si nous faisons ce que les transitaires appellent "regroupage". Si nous avons des vols qui peuvent quitter Maurice, s'arrêter, par exemple, à Dakar, pour compléter le chargement et aller aux États-Unis, et vice versa, nous y arriverons. Si nous avons des partenariats avec le Nigeria, le Ghana, avec les pays francophones, nous y arriverons.

### **N'êtes-vous pas en train de rêver ?**

Il n'y a jamais eu de grandes constructions sans vision, sans rêves. Je pense que le drame de l'Afrique aujourd'hui est que nous ne rêvons plus de grandeur mais que nous gérons comme des comptables.

Pourquoi donc ne pas rêver de devenir riche ? Ceux qui sont sur le terrain, le nez dans les guidons, chargés de la gestion quotidienne, doivent essayer d'apporter plus de réalisme mais le réalisme qui aboutit à l'immobilisme ne nous sortira pas du sous-développement.

### **Quelles sont les compagnies qui progressent en ce moment en Afrique ?**

Dans le Nord, c'est une zone où toutes les compagnies marchent bien avec Royal Air Maroc, Tunis Air, Egypt Air, deuxième compagnie en Afrique, Afriqiyah Airways en Libye, créé il y a six ans, qui dispose aujourd'hui de six avions et en a commandé seize, Air Algérie qui n'a pas tout le dynamisme attendu mais qui dispose d'une des plus grandes flottes d'Afrique, à parité avec Egypt Air. Le marché du Nord est aussi boosté par le tourisme parce qu'ils font des navettes au-dessus de la Méditerranée, leurs compagnies touchant toutes les capitales européennes et cela faisant un fonds de commerce important. La Tunisie et le Maroc font à peu près cinq millions de touristes. Ils ont l'ambition d'en faire 10 millions en 2010. L'Égypte fait déjà 5,5 millions. Il y en a qui commencent à descendre sur l'Afrique sub-saharienne, Royal Air Maroc par exemple qui dessert tous les pays francophones anciennement associés à Air Afrique. Afriqiyah fait la même chose. Lorsque vous