



COMMISSION DE
L'OCÉAN INDIEN



Conférence sur la connectivité dans l'Indianocéanie

Note conceptuelle



“ It is a time to drop the ‘Kenya’, ‘South Africa’ and ‘Ethiopian’ prefixes from airline logos. How does ‘African Airlines’ sound? ”

Anver Versi
African airlines – liberalise or die

« Je pose la question. N’est-il pas temps de considérer que les quatre compagnies déficitaires (Air Austral, Air Madagascar, Air Mauritius, Air Seychelles) pourraient sans doute constituer une compagnie, Air Océan Indien par exemple, rentable, solide et stratégiquement utile... à toute l’Indianocéanie ? »

Jean Claude de l’Estrac
Secrétaire général, COI

2 - 3 mai 2013

Secrétariat général, Commission de l’océan Indien (COI)
4^e étage, Blue Tower, Rue de l’Institut, Ebène, Maurice

1. CONTEXTE

Le Secrétariat général de la Commission de l'océan Indien (COI) organise une conférence régionale sur les enjeux et défis du transport aérien dans l'Indianocéanie les 2 et 3 mai 2013, à Maurice.

Cette conférence offre l'opportunité de réunir pour la première fois les principales parties prenantes concernées de l'Indianocéanie afin de débattre de la question stratégique de la connectivité aérienne régionale.

La connectivité aérienne régionale est un élément essentiel à l'intégration économique de l'Indianocéanie. Reste que les acteurs du secteur aérien, à commencer par les compagnies aériennes dans la région, font face aux mêmes limites : étroitesse des marchés, éloignement des principaux foyers émetteurs de touristes et des principaux marchés d'exportation (Union européenne, Etats-Unis), tendance haussière des prix du pétrole et donc des coûts d'opération. La capacité de l'offre aérienne régionale est morcelée entre les transporteurs nationaux, ce qui handicape leur compétitivité tant régionale qu'internationale.

De fait, le système de transport aérien régional est perçu comme un frein à l'intégration économique et au développement durable de l'Indianocéanie. La fierté nationale et les intérêts partisans des compagnies aériennes empêchent l'émergence d'une solution durable.

1.1 Analyse de la situation

1. La région de l'Indianocéanie a-t-elle les moyens d'avoir un transporteur viable et durable qui puisse rivaliser avec les géants internationaux ? Le maintien des compagnies aériennes nationales de l'Indianocéanie ne tient-il pas plus au symbole de souveraineté et de fierté nationale qu'à une logique commerciale et économique ?
2. Les pays de l'Indianocéanie doivent-ils continuer à dépendre autant des transporteurs étrangers pour se connecter entre eux et avec le reste du monde ?
3. La connectivité régionale reste problématique pour les touristes, le milieu des affaires et le grand public. La difficulté que connaissent les compagnies pour atteindre un niveau de fréquentation suffisant et stable sur les lignes régionales affecte leur rentabilité. Cette situation pourrait à terme compromettre leur maintien. Dans les faits, les déplacements aériens inter-île dans la région sont pénalisés par les rapports de distance-

coût et de distance-temps. Il y a là une réflexion collective à mener pour rationaliser la connectivité aérienne régionale.

4. Les capacités limitées des compagnies aériennes de l'Indianocéanie ne leur permettent pas d'être compétitives face aux compagnies aériennes internationales sur les liaisons hors Indianocéanie. Ainsi, la desserte aérienne actuelle ne permet d'apporter une réponse appropriée pour l'intégration nécessaire au développement de notre région insulaire.
5. La crise financière mondiale a un fort impact sur les opérations et la rentabilité des compagnies aériennes régionales. Cela oblige les compagnies à revoir leurs plans stratégiques, notamment la fréquence et le maintien de certains vols à destination des marchés émergents, caractérisés par une faible rentabilité à court terme, bien que nécessaires au développement touristique de la région.

2. OBJECTIFS DU PROJET

La COI développe une stratégie régionale sur le transport aérien destinée à répondre aux besoins d'un développement socioéconomique durable de l'Indianocéanie.

Cette initiative vise à définir des propositions concrètes pour lever les barrières à l'amélioration de l'infrastructure aérienne régionale. Il s'agit de faciliter l'intégration régionale de l'Indianocéanie tout en assurant l'insertion des économies insulaires qui composent la région dans les flux d'échanges internationaux.

2.1 Quelles suites ?

Plusieurs options peuvent être étudiées :

1. La création d'une compagnie aérienne régionale dont le champ d'opération serait limité à l'Indianocéanie. Les compagnies aériennes régionales de chacun des pays membres de la COI conserveraient alors l'exploitation des services long-courriers. Cela pourrait s'avérer difficile du point de vue économique et commercial en raison de l'instauration d'une situation monopolistique, de faibles potentiels d'économies d'échelle et d'opportunités de développement limitées. Il pourrait également avoir des conflits entre la stratégie propre à chaque entreprise et celle du transporteur régional. Cette situation a d'ailleurs entraîné la faillite de l'initiative qu'avait initiée Maurice dans ce sens en 1997. Néanmoins, l'idée mérite d'être examinée dans le contexte économique actuel.

2. Le maintien des compagnies aériennes nationales pour desservir la région et le soutien d'un partenaire stratégique d'envergure commun à toutes les compagnies pour les dessertes internationales.
3. La création d'une compagnie régionale sous l'égide des pays membres de la COI, avec pour mission de desservir les îles de l'Indianocéanie entre elles et au reste du monde. Cette option peut poser des questions d'ordre politique.
4. La création d'une compagnie aérienne régionale tout en maintenant les compagnies nationales existantes.
5. La création par les pays membres de la COI ou par un opérateur de l'Indianocéanie, voire extérieur, d'une compagnie low-cost dont le périmètre de desserte serait restreint à la région, voire aux régions orientale et australe du continent africain.
6. L'application des recommandations de la Joint Competition Authority (JCA) de la Tripartite (COMESA, ECA, SADC) pour qui les forces du marché d'un vaste marché commun conduiraient à la création d'une compagnie régionale, incluant l'Indianocéanie et l'Afrique orientale et australe.

Une approche progressive est également envisageable.

2.2 Les arguments en faveur d'une compagnie aérienne régionale dans le Sud-Ouest de l'océan Indien :

1. Faciliter les déplacements inter-îles tant en termes de temps, de coûts, et d'itinéraires. Il s'agit d'un élément essentiel d'attractivité et de compétitivité pour la région.
2. Attirer plus de touristes étrangers, non pas vers une destination nationale mais vers l'Indianocéanie dans sa globalité, avec des étapes inter-îles facilitées.
3. Améliorer le climat des affaires, faciliter le commerce et les investissements et élargir la coopération économique dans l'Indianocéanie et avec le reste du monde.
4. Développer les activités logistiques liées au fret aérien, notamment créer une plateforme régionale d'éclatement air-mer.
5. Utiliser les ressources et l'expertise régionale existantes.

6. Améliorer la compétitivité régionale afin de supporter la concurrence d'autres compagnies aériennes qui desservent la région.
7. Renforcer les liens entre les peuples de l'Indianocéanie en les rapprochant grâce à des durées et des coûts de déplacement réduits.

2.3. Principaux obstacles et défis majeurs

1. Le passage de la politique aérienne du national vers le régional oblige un changement de paradigme dans la manière de penser le contrôle de l'accès aérien par les dirigeants politiques, les compagnies aériennes et les populations elles-mêmes.
2. Les priorités, les stratégies, les fondamentaux économiques différent et ne sont pas toujours complémentaires entre les pays. Cette situation handicape l'émergence d'une optique régionale de l'accès aérien.
3. L'adoption d'une vision partagée, la définition des priorités, les risques à l'investissement etc.

3. OBJECTIFS DE LA CONFERENCE REGIONALE DES 2 et 3 MAI 2013

3.1 Objectif

Initier un dialogue pour une coopération des pays membres de la COI sur le transport aérien visant au développement durable de l'Indianocéanie. Susciter l'intérêt des parties prenantes.

3.2 Résultats attendus

Une nouvelle stratégie et une feuille de route sur le transport aérien sont validées.

3.3 Approche de la conférence

Initier le débat sur chacun des modèles proposés à la section 2.1 pour répondre aux questions suivantes :

- Faudrait-il envisager la création d'une seule compagnie régionale pour répondre aux besoins de connectivité de l'Indianocéanie ou plutôt opter pour une compagnie aérienne régionale, en complément des transporteurs nationaux existants ?

- Comment aborder et structurer le « transporteur régional » ?
- Comment diriger et gérer la compagnie aérienne régionale en fonction de l'actionnariat ?
- Comment s'assurer qu'elle crée de la valeur-ajoutée ?
- Quelle est la stratégie à développer pour convaincre les populations de la pertinence d'un projet régional de connectivité aérienne ?
- Comment s'assurer de « l'acceptabilité politique » dans la redistribution des dividendes ? Comment garantir un partage des risques équitable entre les pays ?

3.4 Quelques points clés à débattre

- La mise en commun des droits d'exploitation de l'espace aérien : entre les pays de l'Indianocéanie, entre la région et le reste du monde.
- La planification du réseau : le choix des avions, le calendrier, la répartition de la flotte, l'acquisition, la gestion des inventaires.
- Les besoins en termes d'infrastructures, d'équipements et de services.
- Les Itinéraires de vol : système « hub and spoke » pour répartir le trafic vers et de la région (passagers et fret).
- Les opérations : ingénierie, maintenance, formation des équipages, opérations aériennes, approvisionnement, gestion des stocks.
- Les infrastructures de Technologies d'information et de communications (TICs), les systèmes de gestion de clientèle, d'exploitation commerciale, de comptabilité, de vente et de fret.
- L'administration et les finances : trésorerie, gestion financière, comptabilité, achats de carburant, location d'aéronefs, planification de la flotte.
- La vente et la distribution : service à la clientèle.
- Personnes : nouvelle organisation, la migration des personnes.

3.5 Participants

- Les compagnies aériennes de la région (pays membres de la COI).
- Les représentants des autorités de transport aérien des pays membres de la COI.

-
- Les organisations représentatives des utilisateurs publics et privés du transport aérien.
 - Des associations du secteur privé du tourisme.
 - Les partenaires au développement.
 - Des experts du transport aérien international.
