

## **LA PRIVATISATION, UNE BOUEE DE SAUVETAGE**

Les observateurs et responsable d'AIR-AFRIQUE s'accordent que la crise que vit AIR AFRIQUE est l'une des plus grave qu'elle ait connue en 35 ans d'existence. Mais les vues des uns et des autres sur les solutions à mettre en œuvre pour en sortir ne coïncident pas toujours.

A AIR AFRIQUE singulièrement au niveau de la direction générale, et du comité réflexion des cadres (CORECA) l'on a tendance à assimiler cette crise à un problème d'équilibre financier et d'exploitation lié à la sous capitalisation de la société qui elle-même présentée comme conséquence du niveau élevé de l'endettement. Les dirigeants de la compagnie attribuent également leurs difficultés au non respect par les ETATS du cadre institutionnel défini par le traité de Yaoundé. L'on pense donc qu'on peut remettre la multinationale sur orbite à travers une restauration financière immédiate qui consisterait en un apport de capitaux frais en fonds propres par les actionnaires. Il s'agirait en deuxième lieu d'alléger le service de la dette qui a été doublé par le fait de la dévaluation. Cet allègement peut se faire sous plusieurs formes: remise de la partie de la dette contractée dans les années 80 et consacrée à l'acquisition des premiers air- bus; transformation en prise de participation des dettes des institutions (BAD; CFD ; BOAD ; PROP ARCO) ; rééchelonnement d'une partie de la dette, notamment celle garantie par les assureurs-crédit.

Le collectif des cadres qui se trouvent être proches de la direction générale dans l'approche des solutions à la crise estime qu'en recourant à ces mesures on peut assainir financièrement la société, sans aller immédiatement à la privatisation comme le recommandent Certains experts. Sur la question, le CORECA affiche sa préférence à une autre approche qui consisterait à ouvrir le capital de la société aux privés; suivant en cela les directives arrêtées par les chefs d'ETAT en juillet 1992 à DAKAR qui conservent la majorité aux ETATS. Dans le contexte d'AIR AFRIQUE, soutiennent des cadres, la privatisation totale est une alternative difficilement envisageable du moins dans un premier temps. Les raisons évoquées : L'appartenance aux ETATS des droits de trafic et la mission de service public assignée à la compagnie.

Nombre d'observateurs, parmi les plus avertis ne partagent pas ces approches de solutions. Certains d'entre eux remettent carrément en cause le diagnostic sur lequel reposerait le plan de 1989 qui a conduit l'impasse dans laquelle se trouve aujourd'hui la compagnie multinationale. Ils remettent principalement en cause la décision qui conduit au choix et au renouvellement de la flotte. Les observateurs tout autant d'ailleurs que les travailleurs estiment que cette décision n'a pas suffisamment mûrie. En cela que les aéronefs acquis avant la dévaluation se sont avérés inadaptés au trafic. Et cela pèse lourdement sur la rentabilité d'une compagnie endettée jusqu'au cou du fait d'une politique d'investissement inconsidérée.

On pense qu'en 1989 le nouveau management qui venait de se mettre en place aurait dû revoir la politique tarifaire à la baisse aux fins de développer et de rendre plus attrayante et plus compétitive la destination africaine. M. Roland Bille car et son équipe ne se sont pas rendus compte que les tarifs appliqués étaient parmi les plus élevés au monde et qu'il était de nature à contrarier le développement du marché et la promotion de nouveaux produits, notamment dans le domaine touristique. Et c'est cela qui avec la complicité des ETATS qui ne voyaient pas leurs intérêts dans cette politique tarifaire dissuasive a favorisé l'avènement des compagnies charters.

L'ouverture déjà consommée de leurs espaces aériens a conduit ces mêmes ETATS à opter pour la révision du traité de Yaoundé. Conséquence pour conséquence, la révision de ce traité ne pourra que conduire à une redéfinition de la vocation de la compagnie et à la réorganisation de son réseau. En considération du contexte économique mondial et africain actuel, les spécialistes des questions aéronautiques pensent que si la compagnie multinationale doit se repositionner dans cet environnement caractérisé par la logique d'entreprise, il n'y a meilleure voie d'évolution pour elle que la privatisation. La situation économique actuelle des ETATS africains milite en faveur d'une telle option: compétitivité retrouvée des tous des entreprises africaines, mutations politiques favorables à l'Afrique Australe permettant de penser à un développement important des échanges avec cette partie du continent, regain d'attrait du marché touristique suite à la dévaluation du Franc CFA,... D'autres arguments de poids, une fois privatisée l'AIR AFRIQUE sera libérée définitivement de ces faiblesses qu'elle a toujours trainées comme un boulet: ingérence des ETATS dans la gestion maintien de lignes et de fréquences non économiquement rentable, dépenses de prestige, etc.

Avec la privatisation, la compagnie pourra réorganiser son réseau à sa guise en diversifiant ses fréquences long-courrier en direction de l'EUROPE ou d'autres continents et en créant des gares de transit dans certaines grandes capitales où le trafic s'avère relativement élevé (DAKAR, ABIDJAN, BRAZAVILLE par exemples). Les compagnies nationales pourraient opérer entre ces gares de transit pour assurer le relais des vols long-courrier aussi bien au départ qu'à l'arrivée. La privatisation dans ce contexte actuel est comme une bouée de sauvetage pour AIR AFRIQUE. En plus la réorganisation du réseau pourrait profiter dans

une grande mesure aux compagnies nationales ou locales qui aspirent à plus de liberté dans le Ciel africain ou sous régional.

***Fraternité-Matin du 02/ 01 /1996***  
***RAPHAEL N 'GUESSAN***

**QUESTIONS**

A l'aide du texte et de vos connaissances répondez aux questions :

***ECONOMIE GENERALE***

I - Définissez les termes suivants

- a- Rééchelonnement
- b- Endettement
- c- Privatisation



2- Déterminez les effets de la privatisation pour:

- L'ÉTAT
- L'entreprise
- L'économie

3- Caractérissez le développement et le sous-développement.

***ECONOMIE D'ENTREPRISE***

1- Définissez:

- a- La multinationale
- b- La prise de participation
- c- Le trust
- d- Le cartel

2- Quelles sont les causes de la multinationalisation ?

3- Quelles sont les difficultés rencontrées par la multinationale AIR AFRIQUE et quelles sont les solutions envisagées?

***DROIT***

1- Définissez le contrat de transport

2- Quelles sont les obligations des parties dans le contrat de transport?

3- Déterminez les différents types de transport de marchandises et les titres qui les matérialisent.

---