



Portrait : Abderrahmane Berthé, à la tête du ciel africain

mercredi 27 décembre 2017, par Burkinapmepmi.com

À Kigali, mi-novembre, dans les coulisses de la 49e assemblée générale de l'Association des compagnies aériennes africaines (Afraa), c'est un homme calme qui arpente les allées du centre de conférence.

Intronisé secrétaire général de l'organisation, Abderrahmane Berthé a rejoint début décembre Nairobi, siège de l'Afraa, où il prendra ses fonctions le 1er janvier prochain. Sa nomination à la succession du Zimbabween Elijah Chingosho symbolise d'abord une volonté d'ouverture de l'Afraa, jusque-là plutôt tournée vers l'Afrique anglophone avec des géants des airs comme Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Egyptair et South African Airways, ou de dynamiques jeunes acteurs comme RwandAir.

Réveil des ambitions ouest-africaines

Ce déséquilibre révèle surtout la faiblesse du ciel ouest-africain et l'absence de grands transporteurs. Le trafic, faible régionalement, y est dominé sur les lignes intercontinentales par des compagnies étrangères au continent.

Mais alors que sera lancée début 2018 Air Sénégal, avec des ambitions fortes sur le long-courrier, autour du nouvel aéroport Blaise-Diagne de Dakar, et qu'un nouveau hub fleurira à Cotonou sous les auspices de RwandAir, à côté de ceux d'Abidjan et de Lomé, il fallait un homme qui connaisse bien les difficultés et le potentiel du ciel francophone.

Cet ingénieur en aéronautique, diplômé de l'École nationale de l'aviation civile et de l'Institut de gestion des entreprises de Toulouse (IAE), a commencé sa carrière au sein des compagnies régionales françaises Air Corse et Air Littoral.

En 2007, il est recruté par Air Afrique pour devenir le directeur général pendant plus de six ans d'Air Mali SA, dont Air Afrique était le partenaire stratégique. La compagnie malienne - qui a fermé ses ailes en 2003 - ne disposait alors que de trois avions, qui opéraient sur des vols domestiques et dans les pays voisins. Par la suite, il devient responsable au sein de deux compagnies charter françaises, Air Méditerranée et Star Airlines (devenu XL Airways).

C'est en 2007 qu'il est approché par le groupe Aga Khan pour diriger la Compagnie aérienne du Mali (devenue au bout de deux ans Société nouvelle Air Mali). « Elle avait réussi à se développer vers l'Afrique centrale et Paris, mais elle a subi de plein fouet la crise au Mali en 2013, et son trafic a chuté de 54 %. Les propriétaires ont gelé ses opérations pendant six mois », explique à Jeune Afrique Abderrahmane Berthé.

Le groupe Aga Khan le nomme alors directeur général d'Air Burkina, un poste qu'il occupe jusqu'en juin dernier, quand Air Burkina est cédé pour 1 franc symbolique à l'État burkinabè. « Je suis arrivé à un moment où il fallait restructurer la flotte et le réseau de la compagnie. On a introduit un Embraer 170, un module intermédiaire de 68 places mieux adapté », relate-t-il.

Des stratégies à peaufiner

Il tire de son expérience une certaine lucidité. « L'environnement coûte cher : le carburant, les charges d'assistance à l'escale, la navigation aérienne, sans compter toutes les taxes prélevées sur les transports aériens qui ne sont pas réinvesties pour le développement du transport aérien, obèrent le développement du trafic. Si les compagnies ont des coûts très élevés, elles auront du mal à proposer des prix de billets abordables », explique le nouveau « ministre du ciel africain ».

Aussi poursuit-il, « pour être profitable, il faut plusieurs éléments à une compagnie : une bonne stratégie, c'est-à-dire savoir quel marché servir, une bonne gouvernance, une flotte adaptée, une étude de réseau pertinente et des ressources humaines. Souvent, nous voyons de la mauvaise gouvernance, des avions pris en dépit du bon sens, pas adaptés à ce que la compagnie doit faire, des ouvertures de lignes sur du trafic inexistant, un manque d'expertise, de compétences », déplore-t-il.

Superviser l'ouverture du ciel africain

À l'Afraa, son rôle sera de faire du lobbying auprès des gouvernements, des gestionnaires d'aéroport et des organisations internationales, pour promouvoir une baisse des taxes et plus de sécurité. « 40 % seulement des compagnies africaines respectent les normes de sécurité du manuel d'opération de l'Association du transport aérien international (IATA), et il y a eu une moyenne de 2,5 accidents pour un million de voyages les années précédentes en Afrique, contre 1,6 au niveau mondial », relevait Raphaël Kuuchi, vice-président Afrique de la IATA, en novembre à Kigali.

Un de ses principaux chantiers sera en outre de mettre en œuvre une meilleure connectivité entre les compagnies africaines, via le comité de coordination des routes qui s'est mis en place au sein de l'Afraa. « Les compagnies n'ont actuellement pas d'accord entre elles. Cela oblige les usagers à acheter plusieurs billets, et parfois de passer la nuit à l'aéroport quand leurs vols ne sont pas connectés », regrette Abderrahmane Berthé.

D'après la IATA, si douze pays africains majeurs ouvraient leur ciel, le secteur enregistrerait 5 millions de passagers en plus chaque année, ainsi que la création de 155 000 emplois, ce qui générerait 1,3 milliard de dollars par an.

Rémy Darras - envoyé spécial à Kigali

Jeuneafrique.com/