

**COMPAGNIES AÉRIENNES NATIONALES ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT
AÉRIEN DOMESTIQUE EN CÔTE D'IVOIRE****KOMAN Flora Carine Elena**

Doctorante

Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody (Côte d'Ivoire)

Institut de Géographie Tropicale

kfloraelena09@yahoo.fr**KABLAN N'Guessan Hassy Joseph**

Professeur Titulaire

Enseignant-Chercheur

Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody (Côte d'Ivoire)

Institut de Géographie Tropicale

kablanjoseph@yahoo.fr**Résumé**

Les compagnies aériennes sont des acteurs importants du transport aérien. Fort de cela, les autorités ivoiriennes ont entrepris d'en créer une au lendemain de l'indépendance dans le but d'assurer la desserte du territoire. C'est ainsi qu'en 1963, voit le jour Air Ivoire. Cette compagnie aérienne sera par la suite remplacée par la Nouvelle Air Ivoire en 1999. Air Côte d'Ivoire succédera à cette dernière en 2012. L'objectif de cette étude est d'analyser l'impact de ces compagnies aériennes sur le développement du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire. L'atteinte de cet objectif a nécessité des investigations de terrain. Mais au préalable, une recherche documentaire s'est avérée nécessaire. Au sortir de toutes ces recherches, l'étude révèle que la faillite d'Air Ivoire et la priorité accordée aux vols régionaux et internationaux par la Nouvelle Air Ivoire et Air Côte d'Ivoire, impactent négativement le développement du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire.

Mots clés : Compagnies Aériennes Nationales, Transport Aérien Domestique, Développement, Impact, Côte d'Ivoire

Abstract

Airlines are significant players in the aviation industry. In light of this, Ivorian authorities embarked on creating a national airline shortly after gaining independence with the aim of providing air connectivity within the country. Thus, Air Ivoire was established in 1963, which was subsequently replaced by Nouvelle Air Ivoire in 1999. Air Côte d'Ivoire took over in 2012. The objective of this study is to analyze the impact of these national airlines on the development of domestic air transport in Ivory Coast. Field investigations were conducted to achieve this objective, preceded by a literature review. The study findings reveal that the bankruptcy of Air Ivoire, the lack of interest of Nouvelle Air Ivoire in domestic flights, and the priority given to regional flights by Air Côte d'Ivoire have affected the development of domestic air transport in Ivory Coast.

Keywords: National Airlines, Domestic Air Transport, Development, Impact, Ivory Coast

Introduction

Les autorités ivoiriennes procèdent dès l'indépendance au développement du transport aérien domestique. Ce développement sera perceptible à plusieurs niveaux. D'abord sur le plan institutionnel, à travers la création de la Direction de l'Aéronautique Civile par le décret n° 60-280 du 31 octobre 1960. Cette institution avait en charge l'élaboration et la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière de transport aérien. Ensuite, par la création de nouvelles infrastructures aéronautiques et la modernisation des infrastructures existantes. Le total des investissements publics dans ces infrastructures s'élevait à environ 30 milliards de FCFA (MTPTCU¹, 1980, p. 65). Enfin, par la création de compagnies aériennes, notamment Air Ivoire (1963-1999), la Nouvelle Air Ivoire (2002-2011) et Air Côte d'Ivoire (2012 à aujourd'hui).

Cependant, en dépit de toutes les actions menées par les autorités ivoiriennes pour le développement du transport aérien domestique, cette activité ne décolle pas. Pour preuve, ce mode de transport assure moins de 10% des déplacements en Côte d'Ivoire. Et ce, malgré les conditions favorables à son développement, à savoir la forte croissance économique et démographique enregistrée par le pays et la présence d'un réseau routier lacunaire dans certaines régions. Toutes ces constatations ont motivé le choix de cette étude. La question sur laquelle se fonde cette réflexion est la suivante : Quel est le rôle des compagnies aériennes nationales dans les faibles performances enregistrées dans le transport aérien domestique ? L'objectif assigné à cette étude est d'analyser le rôle des compagnies aériennes dans les faibles performances enregistrées dans le transport aérien domestique.

1. Matériels et méthode

La collecte des données s'est appuyée sur la recherche documentaire et la tenue d'entretiens. La recherche documentaire s'est faite dans les bibliothèques de l'Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody (UFHB), de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), de l'Institut Français de Côte d'Ivoire (IFCI), du Centre de Recherche et d'Action pour la Paix (CERAP), de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC-CI) et de la Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire (SODEXAM). Elle a permis de récolter des informations sur le trafic, le réseau et la politique commerciale des différentes compagnies aériennes nationales. Bien qu'utiles les différentes données recueillies par le biais de cette méthode se sont avérées insuffisantes et incomplètes, d'où la tenue d'entretiens avec les acteurs du secteur. Les personnes interrogées pour la présente étude sont constituées exclusivement des acteurs qui interviennent dans l'activité du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire (Tableau 1).

Tableau 1: Nombre d'acteurs interviewés par structures

Acteurs	Points focaux interrogés
ANAC-CI	5
SODEXAM	7
AIR Côte d'Ivoire	3
AERIA	1
ASECNA	1

Source : enquêtes KOMAN, 2023

Les informations recueillies auprès de ces acteurs ont permis de mieux comprendre la politique des compagnies aériennes sur le choix des destinations à desservir. Les données issues de la

¹ Ministère des Travaux Publics, des Transports, de La Construction et de l'urbanisme de Côte d'Ivoire

recherche documentaire ont été dépouillées manuellement, comme l'ensemble des informations issues des entretiens. Ces données ont été par la suite saisies en format textuel avec le logiciel Word. Les fonds cartographiques sollicités ont été traités via le logiciel ArcGIS.

2. Résultats

Les résultats de la présente étude montrent que la faillite d'Air Ivoire et la préférence d'Air Côte d'Ivoire pour les liaisons régionales ont un impact négatif sur le développement du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire.

2.1. Le développement du transport aérien domestique plombé par la faillite d'Air Ivoire

Grâce à la politique mise en place par les autorités ivoiriennes dans les années 1970, le transport aérien domestique avait amorcé son développement. Mais les difficultés rencontrées par Air Ivoire, à partir des années 1980 vont stopper ce développement.

2.1.1. Une politique en faveur du développement du transport aérien domestique

Pour favoriser l'essor du transport aérien domestique, les autorités ivoiriennes procèdent au rachat de toutes les actions de la compagnie aérienne Air Ivoire et à la réduction des tarifs des vols.

2.1.1.1. L'État de Côte d'Ivoire, unique décideur de la politique d'Air Ivoire

Les négociations entre la Côte d'Ivoire et la France en vue de la création d'Air Ivoire, ont abouti le 14 décembre 1960 à la signature d'un protocole d'accord. Trois ans plus tard, Air Ivoire était constituée, sous forme d'une économie mixte. L'État de Côte d'Ivoire détenant 66% du capital qui était alors de 10 millions, et la SODETRAF (Société pour le Développement du Transport Aérien en Afrique) 34% (MTPTCU, 1980, p. 381). En décembre 1971, le capital social d'Air Ivoire est porté à 30 millions, l'État y avait une participation de 60%, la SODETRAF de 20% et un nouvel associé, Air Afrique 20%. En octobre 1975, l'État de Côte d'Ivoire décide de racheter les parts de ses associés que sont la SODETRAF et Air Afrique. Il s'engage alors des négociations entre ce dernier et ses associés. Il s'en suit le rachat des parts de la SODETRAF et d'Air Afrique par l'État de Côte d'Ivoire. Dès lors, Air Ivoire devient une société d'État, l'État détenant 100% des parts (MTPTCU, 1980, p. 382). En mars 1979, la tutelle technique de la société est transférée du Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme au Ministère de la défense et du service civique. Ainsi, sa réorganisation et son exploitation sont-ils confiés au GATL (Groupe Aérien de Transport et de Liaison) (MTPTCU, 1980, p. 382).

2.1.1.2. La réduction des tarifs des vols

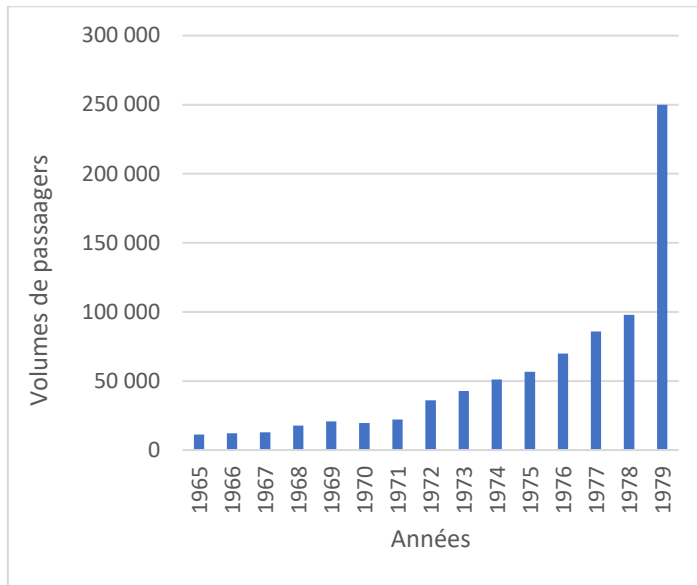
Les tarifs d'Air Ivoire étaient déterminés sur la base de 25 FCFA le kilomètre passager, auxquels s'ajoutait une majoration de 16,28%, montant de la taxe de prestations de service perçue par la compagnie, puis reversée à l'État. Et des frais de timbre de 125 FCFA par billet (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement, 1969, p. 44). Le tableau 2 présente ces tarifs sur les différentes liaisons desservies par Air Ivoire.

Tableau 2 : Tarifs appliqués sur les lignes domestiques régulières d’Air Ivoire

Lignes	Tarifs	
	Aller	Retour
Abidjan-Man	14 080	28 035
Abidjan-Bouaké	9 140	18 150
Abidjan-Daloa	10 010	19 895
Abidjan-Korhogo	14 955	29 780
Abidjan-Sassandra	7 105	14 080
Abidjan-San Pedro	8 965	17 800
Abidjan-Béréby	10 010	19 895
Abidjan-Tabou	11 465	22 800
Bouaké-Korhogo	5 940	11 755
Bouaké-Daloa	5 360	10 595
Bouaké-Man	9 425	18 735
Daloa-Man	4 195	8 265
Sassandra-San-Pédro	2 455	4 780
Sassandra-Béréby	3 035	5 940
Sassandra-Tabou	4 490	8 850
San-Pédro-Béréby	1 870	3 615
San-Pédro-Tabou	3 905	7 685
Béréby-Tabou	2 455	4 780

Source : Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (BIRD), 1969

En 1979, l’État décide de réduire ces tarifs de 30% (MTPTCU, 1980, p.384). Il s’en suit alors une explosion du trafic aérien (figure1). De façon générale, le trafic passager domestique croit de 1965 à 1979, passant de 11 180 passagers en 1965 à plus de 200 000 passagers en 1979 (BIRD, 1969, p. 12; MTPTCU, 1980, p.384). Cette augmentation du trafic est non seulement due à la réduction des tarifs aériens, mais aussi à l’industrialisation des villes de Bouaké, Korhogo et San-Pedro qui a eu pour conséquence l’apparition d’un flux de trafic d’une catégorie de la clientèle pour qui prendre l’avion devenait une nécessité et non un agrément (A. Souley, 1976, p. 26), comme cela est indiqué sur la figure 1 ci-dessous.

Figure1 : Évolution du trafic passager domestique de 1965 à 1979

Source : BIRD, Souley, MTPTCU de 1965 à 1979

Les belles performances enregistrées dans le transport aérien domestique sont mises à mal par une série de difficultés rencontrées par Air Ivoire. Ces difficultés vont conduire la compagnie aérienne à la faillite.

2.1.2. La faillite d'Air Ivoire, des causes diverses

Plusieurs facteurs sont à l'origine de la faillite d'Air Ivoire. Il s'agit de la crise économique des années 1980 et de la mauvaise gestion de la compagnie aérienne.

2.1.2.1. Air Ivoire fragilisé par la crise économique de 1980

La crise économique des années 1980 conduit l'État à appliquer une succession de Plans d'Ajustement Structurel (PAS) impliquant diverses mesures de restrictions budgétaires et de restructuration du secteur public. En effet, en 1985 l'investissement public n'est plus que de 30% de ce qu'il était en 1980 (J.-B. Brunet-Jailly, 1992, p. 36). Or, Air Ivoire, devenue société nationale en 1975, bénéficiait d'un fort soutien de l'État. La compagnie aérienne va donc voir ce soutien décliner au profit d'autres secteurs jugés plus importants. De plus, l'une des manifestations de cette crise a été la chute drastique du niveau de vie de l'ensemble de la population qui s'est traduite par une baisse du pouvoir d'achat entre 1985 et 1993 (D. Cogneau et S. Mesplé-Somps, 2003, p. 98). Cette baisse du pouvoir d'achat a eu un impact sur tous les secteurs d'activités, notamment celui du transport aérien domestique. Car les populations avaient priorisé leurs besoins primaires (nourriture, logement, santé) au détriment des voyages, surtout des voyages en avion jugés plus onéreux que les autres modes de transport comme le montre le tableau 3.

L'analyse du tableau montre que le coût du transport par avion est plus élevé que ceux du transport routier et ferroviaire. En effet, le transport de fret par avion qui est de 185 FCFA/tonne/km est dix fois plus élevé que celui du chemin de fer qui est de 18 FCFA/tonne/km et 13 fois plus que celui de la route qui se situe entre 8 et 20 FCFA/tonne/km. De même, le coût du transport aérien de passagers qui est de 29 FCFA/Km est environ six fois élevé que celui du chemin de fer qui se situe

entre 4,5 et 5,5 FCFA/Km et environ huit fois celui de la route qui est compris entre 2,5 et 5FCFA/Km.

Tableau 3 : Comparaison des tarifs en fonction des différents modes de transport

Mode de transport	Tarif moyen	
	Fret (FCFA/tonne/Km)	Passagers FCFA/Km
Avion (Air Ivoire)	185	29
Chemin de fer	18	5,5 (1 ^{ère} classe)
		4,5 (2 ^e classe)
Route	8 à 20	2,5 à 5

Source : Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 1969

La comparaison des coûts des différents modes de transport montre que la baisse du pouvoir d'achat de la population à l'issue de la crise économique constitue un véritable frein à l'utilisation de l'avion pour les destinations où elles ont le choix entre ces différents modes de transport. Ainsi, la baisse du pouvoir d'achat des populations et l'incapacité de l'État à soutenir Air Ivoire fragilisent-elles la compagnie aérienne.

2.1.2.2. La mauvaise gestion d'Air Ivoire, cause de sa faillite

La seconde raison à la base de la faillite d'Air Ivoire est la mauvaise gestion des dirigeants de la compagnie aérienne. En 1979, la réorganisation et l'exploitation de la compagnie aérienne ont été confiées au GATL qui n'avait pas d'expérience dans la gestion commerciale d'une entreprise. En effet, le directeur de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANAM), lors d'une interview déclarait :

Les militaires n'étaient pas des commerçants, moi j'avais suggéré qu'on leur donne le côté exploitation technique, pilotage et maintenance mais pas le côté commercial, c'est-à-dire que la compagnie est une compagnie civile mais on utilise les militaires uniquement pour le besoin de la cause. Le directeur général était en même temps le chef pilote du Président de la République et il ne tenait pas compte de l'amortissement des appareils. Quand un avion se cassait, il demandait au Président de le remplacer aussitôt sans tenir compte des contraintes de gestion moderne. Les principes généraux du transport aérien commercial n'étaient pas appliqués, il y a eu une mauvaise gestion (...). Il n'y a pas une bonne organisation au niveau du personnel de la compagnie aérienne parce que ce sont des amateurs, ils ne connaissent rien de l'aviation et il y a trop de malversations à l'intérieur².

La mauvaise gestion de la compagnie aérienne a conduit à son endettement. Cette dette s'élevait à 18 milliards de FCFA. Par ailleurs, tous les comptes bancaires de la compagnie étaient bloqués par Ghana Airways parce qu'il y avait des différends entre eux. En outre, Air ivoire devait 746 000 dollars à l'espace aérien conjoint Guinée-Libéria-Sierra Leone. A cet effet, il faut noter qu'à la suite

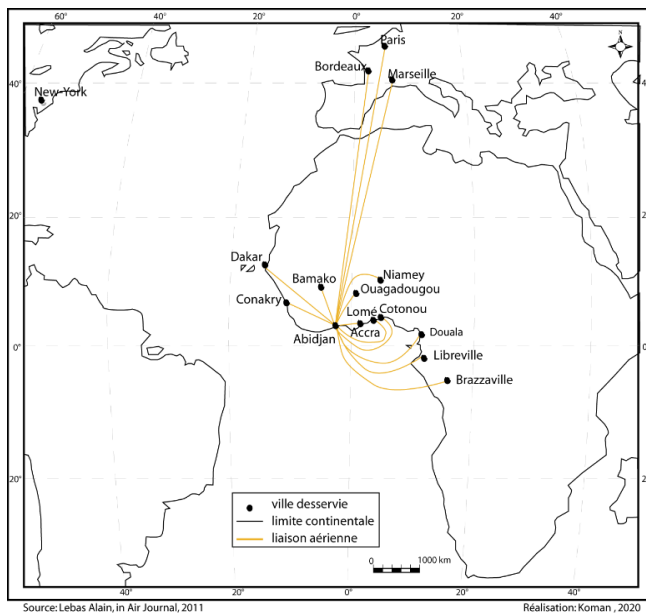
² <https://www.Winne.com> Report on Côte d'Ivoire, Reshaping the nation

de la révision de la convention du traité de Yaoundé qui accordait le monopole à Air Afrique de desservir les capitales africaines, Air Ivoire avait le droit d'aller au-delà des frontières ivoiriennes. Ainsi, desservait-elle les pays comme le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Mali et le Burkina Faso. Les problèmes financiers de la compagnie aérienne l'ont conduit à cesser ces activités en 1999³.

2.1.3. Suspension des vols domestiques

La faillite d'Air Ivoire marque une rupture dans la desserte domestique en Côte d'Ivoire. La nouvelle Air Ivoire qui la remplace en 2002 concentre son activité sur le réseau régional et international et dessert les villes d'Accra, Bamako, Brazzaville, Bordeaux, Conakry, Cotonou, Dakar, Douala, Libreville, Lomé, Marseille, Niamey, Ouagadougou et Paris (figure 2).

Figure 2 : Le réseau aérien de la Nouvelle Air Ivoire



Les destinations nationales étaient absentes du réseau de la Nouvelle Air Ivoire du fait de la crise militaro politique que traversait le pays en 2002. Les activités de la compagnie jouissaient d'une forte croissance, cependant sa mauvaise gestion, couplée à la crise politique de 2011 vont conduire à sa faillite en 2011.

³ <https://www.Winne.com> op.cit.

2.2. Un réseau domestique lésé, conséquence des coûts d'exploitations élevés et de la faible rentabilité d'Air Côte d'Ivoire

Le transport aérien est une industrie qui mobilise d'énormes capitaux. Aujourd'hui, environ 500 milliards de dollars de capitaux sont investis dans les compagnies aériennes. Cependant, ces mobilisations sont peu rémunératrices, le retour sur investissement de l'industrie n'ayant jamais dépassé 3% depuis 1995 (Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective de France, 2013, p. 22). Face à cette réalité, Air Côte d'Ivoire met l'accent sur les dessertes jugées rentables, à savoir le réseau régional.

2.2.1. Air Côte d'Ivoire, des coûts d'exploitation élevés

Air Côte d'Ivoire fait face à des coûts d'exploitation élevés. Ces coûts concernent le carburant qui représente 35% des coûts d'exploitation, les taxes, les redevances, le coût de maintenance des appareils, les frais du personnel et d'autres postes de dépenses. Le tableau 4 montre un aperçu de ces coûts.

Tableau 4 : structure des coûts d'exploitation d'Air France

Coûts d'exploitation	
Frais de personnel	30%
Carburants	21%
Entretien aéronautique	10%
Taxes et redevances aéronautiques	7%
Assistance en escale	6 %
Amortissements, dépréciations et provisions	6 %
Locations opérationnelles	4 %
Frais commerciaux et de distribution	3%
Catering	3 %
Affrètements	2%
Impôts	1%
Autres charges	7%

Source : Statista, 2023

Les données présentées dans ce tableau sont des valeurs indicatives qui peuvent différer d'une compagnie à une autre et qui évoluent avec la conjoncture du secteur.

2.2.2. La faible rentabilité d’Air Côte d’Ivoire, un frein au développement du transport aérien domestique

Air Côte d’Ivoire peine à retrouver l’équilibre financier en raison des dettes qu’elle accumulent. Dans un audit réalisé par le cabinet Ernst et Young et Deloitte, Air Côte d’Ivoire affiche des pertes cumulées de 65,5 milliards de FCFA depuis 2012⁴. Pour la seule année 2017, les pertes se chiffraient à 9,5 milliards de FCFA. Par ailleurs, l’audit révèle une baisse drastique des capitaux propres de la compagnie à 40 milliards de FCFA, loin du minimum de 50% du capital total d’Air Côte d’Ivoire, estimé à 130 milliards de FCFA. La compagnie était en effet tenue au plus tard au 31 décembre 2017, de reconstituer ses fonds propres au niveau minimum de 50% des 130 milliards⁵. Cependant, cet objectif n’a pas été atteint par la compagnie. Aussi, l’audit critique-t-il la gestion de la compagnie aérienne jugée opaque. En effet, des contrats de gré à gré de 5 milliards de FCFA ont été passés par la direction d’Air Côte d’Ivoire, là où la loi exige un appel d’offre pour des contrats de plus de 100 millions⁶. Air Côte d’Ivoire, dans le cadre de son partenariat avec Air France-KLM a déboursé la somme de sept millions d’euros, en 2017, pour l’exécution d’un contrat de maintenance, à savoir la fourniture de pièces, l’entretien et une mission de conseil⁷. De plus, la crise sanitaire de 2020 due au coronavirus a considérablement effrité la trésorerie déjà fragile de la compagnie aérienne. Ce qui a conduit à une chute de 42% de son chiffre d’affaires⁸. Par conséquent, l’État a dû lui octroyer une aide de 14 milliards de FCFA en juin 2020 afin de lui permettre de faire face aux difficultés engendrées par la crise sanitaire⁹.

2.2.3. Air Côte d’Ivoire, une priorité accordée à la desserte régionale

Dans le transport aérien, plus les distances sont longues, plus la rentabilité augmente. Ce sont les vols long-courriers qui génèrent le plus de recettes. En dessous de 1 000 km, les compagnies régulières traditionnelles ne sont pas rentables. C’est ce que souligne l’ex-DG d’Air Côte d’Ivoire dans une interview à *Jeune Afrique*. Selon lui, « aucun réseau domestique ne génère des bénéfices, à part peut-être aux Etats-Unis, grâce à l’étendue et au volume du trafic ¹⁰ ». En effet, plus les distances sont courtes, plus le temps d’immobilisation des aéronefs augmente et plus les coûts de production de service augmentent. Car, comparativement aux autres types de transport, les avions ne sont rentables que lorsqu’ils sont en circulation et leur coût d’immobilisation est supérieur à leur coût lorsqu’ils sont en circulation (S. Kouassi, 2017 p. 61). C’est pourquoi le réseau régional d’Air Côte d’Ivoire est plus dense que le réseau domestique (Figure 3 et 4). La compagnie aérienne dessert 18 destinations régionales. Ces destinations sont Abuja, d’Accra, Bamako, Bissau, Brazzaville, Conakry, Cotonou, Dakar, Douala, Kinshasa, Lagos, Libreville, Lomé, Monrovia, Niamey, Ouagadougou, Pointe Noire et Yaoundé. Tandis qu’au plan domestique elle n’en dessert que cinq, à savoir Bouaké, San-Pedro, Man, Odienné et Korhogo. Toutes ces destinations sont desservies à partir d’Abidjan.

⁴ <https://ivoirebusiness.net> « Scandale à Air Côte d’Ivoire : 65 milliards de perte et gestion opaque »

⁵ <https://ivoirebusiness.net> *op.cit.*

⁶ <https://ivoirebusiness.net> *op.cit.*

⁷ <https://ivoirebusiness.net> *op.cit.*

⁸ <https://www.agenceecofin.com> « Le chiffre d’affaires d’Air Côte d’Ivoire chute de 42% en 2020 »

⁹ <https://www.agenceecofin.com> *op.cit.*

¹⁰ <https://www.jeuneafrique.com> René Décurey : « Air Côte d’Ivoire poursuit son offensive sur le continent »

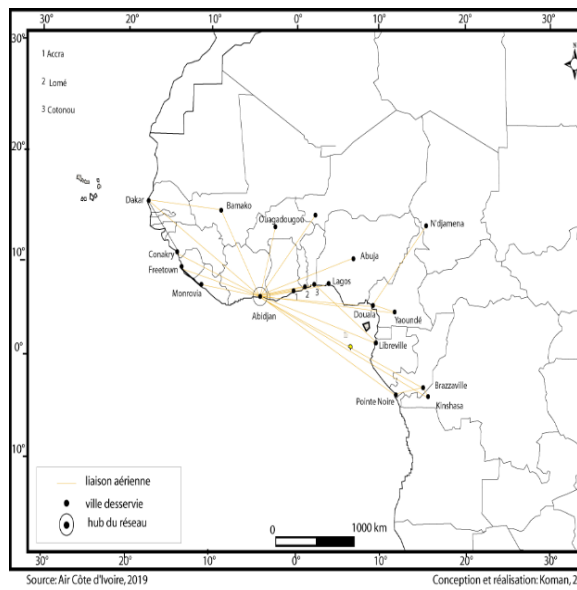


Figure 3: Réseau régional d'Air Côte d'Ivoire

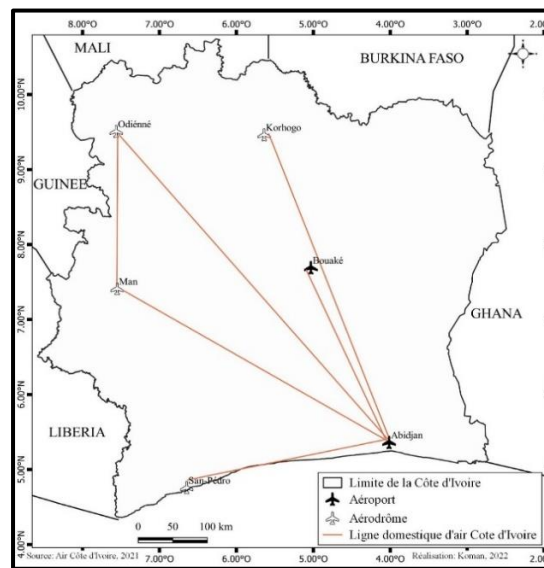


Figure 4: Réseau domestique d'Air Côte d'Ivoire

3. Discussions

Les résultats de cette étude ont montré que les compagnies aériennes, à travers la faillite d'Air Ivoire et le manque d'intérêt de la Nouvelle Air Ivoire et d'Air Côte d'Ivoire pour les vols domestiques, ont impacté négativement le développement du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire.

3.1. Le développement du transport aérien domestique plombé par la faillite d'Air Ivoire

Cette étude montre que la faillite d'Air Ivoire a entravé le développement du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire. Plusieurs auteurs démontrent que les faillites des compagnies aériennes ont des répercussions négatives sur différents secteurs. Selon A. Gerbaud (2020, p. 42), la faillite d'un transporteur peut conduire à la disparition de certaines liaisons. Cet auteur explique qu'à la faillite de Malév (compagnie aérienne hongroise), plusieurs régions sont restées moins accessibles comme la péninsule balkanique comprenant Skopje, Sarajevo, Tirana, Podgorica, Sofia et Ljubljana mais également le Proche-Orient avec Damas, Amman et Beyrouth. De même, la faillite d'Air Berlin a laissé des écarts capacitaires qui n'ont pas été compensés par d'autres compagnies aériennes. Pour l'Organisation Mondiale du commerce, 2005, p. 235), les conséquences de ces faillites ne se limitent pas qu'au transport aérien, mais elles sont également perceptibles aux niveaux économiques et sociaux avec la perte d'emplois et, dans certains cas, une perte de prestige lorsque c'est un transporteur national.

Cependant, la faillite des compagnies aériennes peut revêtir des aspects positifs. En effet, selon A. Gerbaud (2020, p. 51), la faillite d'une compagnie est une opportunité pour les transporteurs sur le marché car elle leur permet d'étendre leur réseau. Cet auteur affirme que la faillite de Malév a profité aux compagnies aériennes low-cost Wizz Air et Ryanair. En effet, Wizz Air a remplacé Malév sur huit nouvelles lignes, à savoir Bucarest, Kiev, Moscou, Sofia, Tel Aviv, Thessaloniki, Varna et Varsovie. De son côté Ryanair a récupéré treize nouvelles liaisons, comprenant Amsterdam, Bruxelles, Copenhague, Francfort, Göteborg, Hambourg, Londres, Madrid, Milan, Stockholm, Paris, Rome, Thessaloniki et Varsovie.

3.2. Un réseau domestique lésé, conséquence des coûts d'exploitation élevés et la faible rentabilité d'Air Côte d'Ivoire

Les résultats de cette étude prouvent, par ailleurs, que les coûts d'exploitations d'Air Côte d'Ivoire plombent sa rentabilité. Elle est donc contrainte de privilégier les vols régionaux qui s'avèrent être plus rentables que les vols domestiques.

Plusieurs études présentent des résultats similaires à ceux obtenus dans ce travail. Le directeur commercial d'Asky explique que le secteur du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre reste mal équipé avec de faibles volumes et une mauvaise connectivité, en raison des coûts élevés des billets pour les voyageurs et des coûts d'exploitations élevés pour les compagnies aériennes. Selon lui, pour un passager qui voyage du Bénin au Sénégal, le total des taxes, frais et redevances est même 118% plus élevé que le tarif net du billet¹¹.

En conséquence, le secteur du transport aérien en Afrique opère dans l'un des environnements les plus coûteux au monde. Toutes ces conditions ont un impact négatif sur la capacité des compagnies aériennes africaines à élargir leur part de marché. Elles ne sont pas en mesure d'offrir des tarifs compétitifs aux passagers. Sans la résolution de ces défis, la montée des coûts entravera les perspectives de développement du secteur du transport aérien dans nombre de pays africains¹².

Les principales dépenses qui affectent les entreprises de l'industrie du transport aérien sont les coûts de main-d'œuvre et de carburant. Les coûts de mains d'œuvres sont en grande partie fixes à court terme, tandis que les coûts du carburant peuvent fluctuer énormément en fonction du prix du pétrole. Ces variations des coûts de carburant peuvent faire basculer un vol de profit en perte en fonction du nombre de personnes sur le vol¹³.

C'est pourquoi, E. Combe et D. Bréchemier (2020, p. 21), font remarquer que le transport aérien est une industrie de gros volumes, mais de faibles marges. En effet, selon ces auteurs, depuis 2002, la marge d'exploitation de l'industrie se situe aux alentours de 3%, toutes régions confondues. Sur l'année 2019, cette marge d'exploitation à l'échelle mondiale a été de 5,8%, alors même que l'industrie était plutôt en haut de cycle. Ils expliquent que cette faiblesse structurelle des marges provient du fait que le transport aérien est une industrie de coût fixes et semi-fixes, représentés essentiellement par le paiement des salaires, des loyers des avions (lorsqu'ils ne sont pas en pleine propriété), de la maintenance et des dettes. Ces coûts représentent environ 50% des coûts de fonctionnement d'une compagnie classique. Il suffit donc que l'activité baisse, notamment le taux de remplissage des avions, pour que les résultats des compagnies aériennes basculent dans le rouge, y compris en l'absence de crises majeures. Il en résulte que le taux d'entrée et de disparition est élevé dans le secteur du transport aérien. Chaque année, de nombreuses compagnies voient le jour, tandis que d'autres, souvent de petites tailles, sortent du marché. Au cours de l'année 2019, pourtant une bonne année en termes de rentabilité, ce ne sont pas moins de vingt-trois compagnies aériennes qui ont cessé leur activité dans le monde. Toujours corroborant les résultats de l'étude, ces auteurs font comprendre que, l'activité du réseau domestique point à point d'Air France est en perte depuis plusieurs années. Sur la période 2013-

¹¹ <https://www.jeuneafrique.com> Transport aérien : haro sur les taxes et redevances en Afrique

¹² <https://www.agenceecofin.com> « Seule une Alliance des compagnies aériennes africaines pourrait gagner des parts de marché sur les transporteurs internationaux »

¹³ <https://fr.talkingofmoney.com> Quelles sont les différentes dépenses qui affectent les compagnies aériennes ?

2018, les pertes cumulées se sont élevées à plus de 700 millions d'euros, ce qui a conduit Air France à couper 15% de son réseau domestique.

Cependant, O. Boutaleb (2020, p. 4-5) estime qu'en plus des coûts très importants, et souvent difficiles à assumer, des compagnies aériennes présentes sur le continent africain, en termes de carburant, d'appareils mais également de taxes et primes d'assurance, les compagnies aériennes africaines sont également confrontées à des réglementations limitantes, à une forte compétition sur leur marché intérieur et à une libéralisation non effective du ciel africain. Pour cet auteur, c'est la combinaison de tous ces facteurs qui limite le trafic aérien des pays africains.

Conclusion

Plusieurs compagnies aériennes nationales se sont succédé dans le transport aérien en Côte d'Ivoire. Ce sont Air Ivoire de 1963 à 1999, la Nouvelle Air Ivoire de 2002 à 2011 et Air Côte d'Ivoire de 2012 à aujourd'hui. Ces compagnies, de par les difficultés rencontrées dans leur fonctionnement, ont impacté négativement le développement du transport aérien domestique en Côte d'Ivoire. En effet, la faillite d'Air Ivoire en 1999 a été à l'origine de la suspension des vols domestiques. Et cette situation s'est maintenue durant plusieurs années, car, la Nouvelle Air Ivoire qui avait succédé à Air Ivoire avait orienté sa desserte sur le réseau sous régional et international en raison de la crise militaro-politique qui secouait le pays à sa création. Par la suite, la Nouvelle Air Ivoire va également faire faillite en raison de difficultés, rencontrées dans son fonctionnement. Cependant, la création d'Air Côte d'Ivoire en 2012 va apporter un nouveau souffle au transport aérien domestique mais, la compagnie aérienne est également confrontée à des difficultés économiques du fait de ses coûts d'exploitation élevés. Fort de cela, elle est contrainte de privilégier son réseau régional plus rentable que son réseau domestique.

Références bibliographiques

ALAROU Souley, 1976, *perspective de développement du transport aérien en Côte d'Ivoire*, Côte d'Ivoire.

Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement, 1969, étude des transports en Côte d'Ivoire, volume 7, le transport aérien, France, Edirap.

BOUTALEB Oumnia, 2020, *Le transport aérien et le tourisme frappés de plein fouet la crise de la COVID-19*, Maroc, Policy Paper.

BRUNET-JAILLY Jean-Baptiste, 1992, « l'ajustement macro-économique et le secteur de la santé : Deux exemples africains (le Mali et la Côte-d'Ivoire) », actes de la table ronde du groupement interdisciplinaire en Sciences Sociales Côte d'Ivoire.

COGNEAU Denis, Sandrine MESPLÉ-SOMPS, 2003. « Les illusions perdues de l'économie ivoirienne et la crise politique », France, *Cairn. Info*, n°206.

COMBE Emmanuel, Didier BRÉCHEMIER, 2020, *Avant le covid-19 le transport aérien en Europe : un secteur déjà fragilisé*, Paris, Fondation pour l'Innovation Politique.

Commissariat General à la Stratégie Et À La Prospective De France., 2013, *Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspective à vingt ans*.

GERBAUD Amélie, 2020, *La répercussion de la faillite d'une compagnie aérienne à l'égard des passagers et des autres compagnies aériennes*, mémoire de Master, Université d'Aix-Marseille faculté de droit et de science politique.

Jeune Afrique, 2021, *Transport aérien : Haro sur les taxes et redevances en Afrique*, <https://www.jeuneafrique.com>, (15-03-2023).

Jeune Afrique, 2014, René Décurey : « Air Côte d'Ivoire poursuit son offensive sur le continent », <https://www.jeuneafrique.com>, (15-03-2023)

KOUASSI Kouassi Kan Sevevin, 2017, *La dynamique de la desserte par Air Côte d'Ivoire*, mémoire de Master, Université Félix Houphouët Boigny de Cocody (Abidjan).

Le chiffre d'affaires d'Air Côte d'Ivoire chute de 42% en 2020, 2021, <https://www.agenceecofin.com>, (21-03-2023).

Ministère des Travaux Publics, des Transports, de la Construction et de L'urbanisme de Côte D'ivoire, 1980, « Équipements et transports : 1960-1980, bilan et perspectives », Côte d'Ivoire.

Organisation Mondiale du Commerce, 2005, *Le commerce international des services de transport aérien : évolution récente et questions de politique*, rapport sur le commerce mondial.

Quelles sont les différentes dépenses qui affectent les compagnies aériennes ? 2018, <https://fr.talkingofmoney.com>, (21-03-2023).

Report on Côte d'Ivoire, Reshaping the nation, 1999, <https://www.Winne.com>, (10-04-2023).

«Seule une Alliance des compagnies aériennes africaines pourrait gagner des parts de marché sur les transporteurs internationaux », 2019, <https://www.agenceecofin.com>, (21-03-2023).

Scandale à Air Côte d'Ivoire : 65 milliards de perte et gestion opaque, 2018, <https://ivoirebusiness.net>, (21-03-2023).

Structures des coûts d'Air France à l'échelle mondiale en 2015, 2016, <https://fr.statista.com> (27-03-2023).