



De gauche à droite, au pied du second Airbus A340-300, arrivé le 30 juin 2012 à Ivato : le représentant du personnel d'Air Madagascar, le Président d l'Office national du Tourisme, le ministre du Tourisme, le ministre des Finances et du Budget, le Directeur général d'Air Madagascar, le ministre des Transports

[CLIQUEZ ICI POUR LA VIDEO 1](#)



Sécurité et grand confort pour les passagers, reconquête de parts de marché sur la destination Tana-Paris et renforcement de la position sur l'Asie pour Air Madagascar



[CLIQUEZ ICI POUR LA VIDEO 2](#) - [CLIQUEZ ICI POUR LA VIDEO 3](#) - [CLIQUEZ ICI POUR](#)

LA VIDEO 4

La location avec option d'achat des 2 Airbus 340-300 dont le 2ème livré samedi dernier et destiné à la destination Asie, présente plusieurs avantages pour la compagnie nationale. D'ici 7 ans, celle-ci compte sur une part de marché de 50% sur Tana-Paris, selon son directeur général, Hugues Ratsiferana. A l'heure actuelle, cette part est de 16%, contre 48% pour Air France et 34% pour Corsair. Mais en 2 mois d'opération sur Tana-Paris, le 1er avion est déjà crédité d'un capital satisfaction très élevé par la clientèle business et intermédiaire, grâce aux sièges très confortables sur lesquels les passagers peuvent dormir comme sur un lit normal. Rares sont les avions qui proposent de tels sièges sur la destination. Le taux de remplissage avoisine les 95%, contre 50% au début. L'avion permet de transporter 275 passagers et des charges marchandes de 43 à 46t, contre 32t pour les autres appareils comme le Boeing 777-200.

Ce type de Boeing loué entre septembre 2011 et février 2012 ne permet pas, sur le plan technique, le transport de fret et autorise 250 passagers sur une capacité de 323 sièges. Comme quoi, l'A340 est un très bon choix. Il offre une exploitation optimale sans exiger une longue piste pour atterrir et décoller, contrairement au Boeing dont l'exploitation optimale exige une longue piste. La piste de l'aéroport international d'Ivato (3 100m) qui, de plus, est installée en altitude (1 200m), convient à l'A340. Celui-ci est doté de 4 moteurs contre 2 pour le Boeing 777. Sa consommation en carburant est plus importante. Mais le DG d'Air Madagascar explique : « Un camion pour Tana-Arivotrimamo consomme plus qu'une 4L mais supporte des charges plus élevées. Le même schéma s'applique à l'A340. Sa consommation est de 250 kg/passager sur Tana-Paris avec plus de sièges et de fret que le Boeing dont la consommation est de 290 kg/passager. Mais l'Airbus affiche une performance optimale ».

Les 2 avions offrent aussi des perspectives de synergie avec des compagnies comme South african airways, LAM du Mozambique, Air Mauritius, Thai airways. Ces compagnies utilisent le même type d'appareil et peuvent travailler avec Air Madagascar dans la maintenance, la sécurité... D'ailleurs, la compagnie nationale veut reconquérir sa place de compagnie préférée en Afrique et de 1er rang pour l'océan Indien. Elle a déjà eu ce privilège jusqu'aux années 80-90. A l'agonie en juillet 2011, elle retrouve actuellement le chemin du redressement. Le DG précise que d'ores et déjà, la compagnie est reconnue par le marché comme apte à satisfaire les besoins de la clientèle. Sur l'Europe, elle prévoit une croissance de 6% par an jusqu'en 2017, contre 9% pour l'Asie dont la ligne sera rouverte le 6 juillet prochain.

Développement d'Air Madagascar: Une stratégie pour un effet de levier



Airbus A340 Discours 30 juin 2012

Airbus A340 Tanao Ivato 30 juin 2...

Second Airbus DG Air Mad 30 juin ...

[CLIQUEZ ICI POUR LA VIDEO 5](#) - [CLIQUEZ ICI POUR LA VIDEO 6](#) - [CLIQUEZ ICI POUR LA VIDEO 7](#)

La compagnie nationale se dote d'une stratégie 2012-2019 déclinée en 4 composantes, soit la recherche de l'équilibre financier, le marketing, l'aspect opérationnel, les ressources et le développement de la compagnie. Son directeur générale explique que la recherche de l'équilibre financier sera soutenue par une croissance de 10 à 15% par an et des profits opérationnels de 3,8%. Dans le secteur aérien, rares sont les compagnies affichant une marge opérationnelle de 5% en cette période de crise du secteur aérien. Notons en passant qu'Air France affiche un résultat négatif dépassant les -500 millions d'euros ; Les compagnies de la région dont Air Mairitius et Air Seychelles sont également dans une zone de turbulence. Sinon, Air Madagascar entend reconquérir ses parts de marché dans la région océan Indien et sur la ligne Tana-Paris. Mais il n'y a pas que les vols régionaux et internationaux. La compagnie commence aussi à restructurer et à développer les vols domestiques. Elle renforce ainsi sa position en tant que levier du développement du tourisme.

Récemment, elle a ouvert les lignes Isalo, Andavadoaka. D'autres sites touristiques à haut potentiel vont également figurer sur la liste. On peut citer les Tsingy de Bemaraha, le massif de Makay, Zahamena, la réserve de Mananara, Ankarafantsika, Analalava, Mandritsara... sans oublier la proposition de survol de sites touristiques. Cette nouvelle approche se fait en partenariat avec les Offices régionaux du tourisme et les Chambres de commerce et d'industrie. Elle offre d'importants avantages car s'il faut, par exemple, faire 12h de route entre Tana et Andavadoaka, il faut seulement compter 2 h en avion. Cette stratégie d'Air Madagascar offre des opportunités de développement en matière d'hébergement, de restauration, d'artisanat, de culture... Même si la compagnie ne dispose pas encore de tous les moyens de sa stratégie, elle affirme avoir élaboré des bons projets dont le financement ne devrait donc pas poser des problèmes. Les bons projets devraient trouver assez aisément des bailleurs de fonds étant donné que des investisseurs retirent leur argent du système financier mondial gangrené par la crise mondiale.

Fanjanarivo Symonette, envoyée spéciale pour le quotidien La Gazette de la Grande île

Vidéos réalisées par Jeannot Ramambazafy - www.madagate.com