

Tunisair : faut-il autant se réjouir de l'A330 ?

Tunisair vient de recevoir son premier A330-200, et avec lui des flots de félicitations. Une joie quasi unanime que nous aurions volontiers partagée, si seulement la compagnie s'était donné un peu de peine pour clarifier le programme de vol de cet avion.

Or la compagnie nationale, selon la dernière déclaration de son ex-PDG au mois de février, ne destine pas cet avion à un quelconque Tunis-Montréal : celui-ci n'interviendrait « pas avant l'été 2016 » (on admirera la précision de l'annonce) (*lire "Tunisair va mieux... et s'éloigne du tourisme"*). En attendant, et toujours selon le plan déclaré de Tunisair, l'avion fera Tunis-Dubaï pendant un mois, pour ensuite être affecté sur la ligne Tunis-Paris puis sur celle de Tunis-Istanbul.

Un plan "bouche-trou" qui pose plus d'une question :

- un long-courrier peut-il être affecté à une ligne "court et moyen-courrier" sans dommage ? Le dernier à l'avoir fait est l'A330 de Syphax Airlines qui s'est trouvé en panne moteur au bout de quelques mois ;
- faire le Tunis-Dubaï face à Emirates ou Qatar Airways, est-ce bien raisonnable avec le niveau actuel de service à bord de Tunisair ?

Manifestement, les dirigeants actuels de la compagnie nationale ne savent pas quoi faire des A330, mais appliquent la fameuse phrase : « Puisque ces mystères nous dépassent, feignons d'en être les instigateurs ».

En effet, c'est en 2008 que Tunisair a commandé trois A330-200 en même temps que trois A350 XWB dans le but de desservir des long-courriers vers l'Amérique et l'Asie, les A330 jouant dans ce plan, nous explique un expert, le rôle d'« avions intermédiaires » préparant l'arrivée des A350.

Ayant abandonné ce plan de développement après la révolution et voulant annuler la commande des six avions, Tunisair s'est vu opposer un refus d'Airbus qui n'a consenti qu'à l'annulation des trois A350. D'où l'embarras actuel. Un embarras et une absence de stratégie que les PDG successifs de Tunisair depuis 2011 n'ont pas su dissiper, et qui pourrait se transformer en gouffre financier pour la compagnie.

(Mise à jour le 10/06 à 16h00)

En réaction à notre article, Amor Azak, ancien Directeur Central du Produit à Tunisair, rappelle un épisode vécu par lui-même et qui confirme malheureusement nos inquiétudes :

« Si on se réfère au passé, votre appréhension pourrait être fondée. En effet, l'arrivée de l'A300 en 1982 a déstabilisé Tunisair, pourtant en meilleur état que de nos jours avec un déficit cumulé de 23 millions de dinars pour 82 et 83 ! Le passé pourrait éclairer le présent si on prenait la peine de le consulter ! »