Khaled Chelly à la tête de Tunisair

Khaled Chelly devrait être le prochain pdg de la compagnie nationale. Actuellement Directeur de Tunisair au Canada, il avait successivement occupé la Direction générale de Tunisair Express et de l'OACA. Sa nomination est donc celle d'un fin connaisseur des arcanes de Tunisair, et donc un gage d'efficacité ou du moins de gain de temps, en attendant l'argent que le gouvernement se devrait d'injecter dans le groupe pour permettre son maintien.

Le test pour le nouveau pdg, qu'on dit "Ennahda compatible", sera de savoir s'il se positionnera en adepte de la "stratégie africaine" pour Tunisair comme sa prédécesseure. Une stratégie dans laquelle certains observateurs voient la main d'Ennahda avec un objectif non avoué de *« tourner le dos à l'Europe et donc au tourisme »*. D'autres jugent qu'une telle stratégie serait *« inopérante »* faute de flotte, et surtout qu'elle priverait Tunisair d'un segment essentiel de son trafic, à savoir la diaspora tunisienne qui se trouve majoritairement en Europe.

A suivre.

Lotfi Mansour

Tunisair : une bonne et une mauvaise nouvelle

Le ministère du Transport et de la Logistique vient d'annoncer la nomination de Wassef Ayadi au poste de Président directeur général de Tunisair. Une nomination qui contient "une bonne et une mauvaise nouvelle".

La bonne nouvelle réside sans doute dans le profil de M. Ayadi, ancien d'Airbus et de Lufthansa dont il dirigeait jusque-là la filiale IDAIR Gmbh.

La mauvaise nouvelle est que cette nomination entérine l'échec de la réforme du mode de gouvernance de Tunisair, prévue par le projet d'amendement du statut séparant la présidence du Conseil d'administration de celle de la Direction générale.

Cette réforme de la gouvernance semblait pourtant faire l'objet d'un consensus général pour mettre la compagnie nationale sur la voie d'une saine gestion et l'éloigner des interférences politiques. Un consensus qui a volé en éclat lors de l'Assemblée Générale tenue le 30 septembre pour en débattre.

LM

Le pdg de Tunisair démis de ses fonctions

Le pdg de Tunisair, Elyes El Mannakbi *(photo)*, a été informé aujourd'hui par lettre ministérielle qu'il est démis de ses fonctions, tout en le priant de convoquer un Conseil d'administration *« pour informer ses membres de cette mesure et procéder à l'élection de M. Belgacem Tayaa comme administrateur provisoire »*.

Cette lettre, estampillée confidentielle et diffusée partout, renseigne bien sur le vrai gestionnaire de la compagnie nationale, à savoir le ministre des Transports puisque le Conseil d'administration est prié *« d'élire »* la personne nommée par le ministre. En effet, la lecture de ce document "fuité" soulève quelques questions : le Conseil d'administration de Tunisair est-il une simple caisse d'enregistrement des décisions de l'Etat actionnaire ? En est-il de même pour le reste des décisions de ce conseil et qu'en disent les statuts de Tunisair ?

A suivre.

الجمهورية التونسية
وزارة النقل واللوجستيك

صادر عدد الكلي/ 289/021

06 جويلية 2020

من وزيـر الدولة وزير النقـل واللوجستيك

إلـى

السيـد الرئيـس المديـر العـام

لشركة الخطوط التونسية

المـوضـــوع: تعيين متصرف مفوض لشركة الخطوط التونسية.

وبعد ،

أتشرف بإعلامكم أنه سيتم إجراء تغيير على مستوى خطة رئيس مدير عام شركة الخطوط التونسية.

لذا وحال توصلكم بهذا المكتوب، الرجاء دعوة مجلس الإدارة للإنعقاد لإبلاغ أعضائه بهذا الإجراء وإنتخاب السيد بلقاسم الطايع كمتصرف مفوض لتسيير الشركة لمدة محدودة طبقا لمقتضيات مجلة الشركات التجارية إلى حين تعيين رئيس مدير عام جديد.

ومن جهة أخرى، أنتهز هذه المناسبة لأعبّر لكم عن شكرنا للمجهودات التي بذلتموها خلال ممارستكم لمهامكم على رأس شركة الخطوط التونسية.

والسـلام

وزير دولة وزيرا للنقل واللوجستيك

محمـد الأنـور معـروف

Sauver Tunisair : l’appel des anciens

Un appel pour le sauvetage de la compagnie vient d’être lancé par d’anciens cadres dirigeants de Tunisair et du transport aérien. Cet appel désigne en premier lieu les *« défaillances du système de gouvernance »* de la Compagnie nationale comme principale cause de ses maux d’aujourd’hui.

Les signataires préconisent un ensemble de mesures aussi bien à court terme qu’à plus longue échéance pour sauver Tunisair. La réforme du modèle de gouvernance ainsi que du Business model de la Compagnie figurent en bonne place des recommandations.

L’appel est signé par : **Ahmed Smaoui, Ammar Graci Trabelsi, Amor Azak, Habib Ben Slama, Habib Fekih, Mohamed Taieb, Mohamed Thamri, Moncef Ben Dharbi et Raouf Essaied** *(photo : une des réunions tenues pour la rédaction de cet appel)*

IL FAUT SAUVER TUNISAIR

Nous, anciens cadres et dirigeants de TUNISAIR et du Transport Aérien qui avons vécu son épopée et avons toujours été mêlés à son histoire, nous ne pouvons que regretter les récentes menaces touchant à l'existence même de la Compagnie Nationale.

La situation critique que vit TUNISAIR et les récents évènements et déclarations divers et les difficultés de TUNISAIR qui semblent mettre en péril l'existence même de la compagnie nationale mais aussi certains amalgames et incompréhensions de ses causes et origines, nous ont amenés à réfléchir à notre contribution aux efforts pour le sauvetage de ce fleuron national qui existe depuis 1948 et qui a rendu d'éminents services à l'économie nationale et au pays.

TUNISAIR, acteur majeur et incontournable pour l'économie nationale durant des décennies, a contribué activement et sans discontinuité :

- à l'expansion du Tourisme Tunisien et à l'exportation,
- à la promotion de la destination,
- à l'ouverture de lignes sur le Moyen Orient, l'Afrique, l'Europe Centrale et récemment le Canada,
- à porter haut le pavillon national sur les aéroports du monde,
- à la participation au désenclavement régional qui a accompagné la création d'un réseau, remarquable d'aéroports marquant ainsi la politique d'ouverture de notre pays sur le monde. Certaines de ces missions d'intérêt public ont été imposées par l'Etat et non compensées,
- à la croissance des échanges économiques de la Tunisie.

Contrairement à certaines idées reçues, TUNISAIR n'a jamais été un fardeau à la charge de la communauté nationale, elle a plutôt contribué fortement au budget de l'état par les dividendes versés à son actionnaire majoritaire. Souvent la notoriété et solidité financière de TUNISAIR ont été mises à contribution pour le financement d'autres secteurs de l'Economie Nationale.

TUNISAIR a été la première compagnie aérienne d'Afrique du Nord et parmi les rares en Afrique à atteindre un niveau technologique qui lui permet d'assurer directement le « Grand Entretien » de ses appareils, la révision de la majorité de ses équipements et de se doter des infrastructures (hangar, ateliers, moyens de formation et personnel qualifié) et Système d'Information des plus performants. Elle bénéficie d'une notoriété connue et reconnue dans

le domaine de l’Entretien et de la Sécurité Aérienne et dispose de toutes les certifications nationales et internationales appropriées.

Actuellement, TUNISAIR souffre de défaillances manifestes du système de gouvernance (Désignation des membres du Conseil d’Administration et des PDG, instabilité des PDG sans aucune mission spécifique, interférences intempestives des tutelles dans la gestion courante aux niveaux financier, commercial et des ressources humaines mais aussi dans le choix de la flotte et de son mode de financement, négociations avec les partenaires sociaux).

TUNISAIR a connu par le passé plusieurs crises qui ont nécessité la mise en œuvre de programmes successifs de redressement, et qui ont été jusqu’en 2010, couronnés de succès. Ces programmes s’appuyaient sur 3 atouts clé : un excellent positionnement sur le marché, une politique financière et d’investissement raisonnable et un personnel majoritairement motivé, compétent et qualifié.

La crise qu’elle vit depuis 2011 est plus aigüe suite au ralentissement de l’activité, mais découle aussi des obligations imposées par l’Etat en termes d’investissement, d’organisation et de gestion du personnel. Cette crise a été amplifiée par l’arrêt brutal de l’activité en 2020 suite à la pandémie du Covid19.

Il en résulte qu’aujourd’hui la compagnie souffre de plusieurs maux qui menacent sa survie sur le très court terme :

- un déficit de trésorerie énorme et récurrent,
- un endettement sans commune mesure avec ses capacités de remboursement,
- une sous-capitalisation manifeste,
- une détérioration de la qualité de service et de l’image de marque résultant du vieillissement de la flotte mais aussi de la perte de motivation chez une grande partie du personnel.

Le transport aérien, et notamment le pavillon national, sont des éléments majeurs de la souveraineté nationale qu’il convient de sauvegarder. Il n’est pas permis de lâcher TUNISAIR au moment où elle a le plus besoin du soutien de toutes les parties concernées (l’Etat, le personnel, les partenaires sociaux, ses nombreux et fidèles clients parmi les passagers et les prescripteurs de voyages). Face aux dégâts résultant de l’arrêt brutal et

prolongé de l’activité à cause de la pandémie mondiale du Covid19 et afin de remédier à cette situation critique où la société risque la cessation de paiement, nous estimons qu’il est indispensable de prendre des mesures urgentes pour l’immédiat et mettre en place un processus garantissant sa pérennité à moyen et long terme.

Dans l’immédiat, il faudra prendre en compte les effets catastrophiques du COVID19 sur le transport aérien de par le monde. L’Etat doit raisonnablement assurer le juste dédommagement à l’instar des autres secteurs. Les dispositions prises par de nombreux pays pour soutenir leurs compagnies aériennes et leur industrie aéronautique, illustrent le caractère de force majeure (Act of God) de cette pandémie.

S’agissant de TUNISAIR, il y a lieu de procéder à un renflouement immédiat des liquidités et au rétablissement des équilibres financiers pour :

- régler les impayés envers les fournisseurs locaux et étrangers,
- remettre en état de vol les avions au sol,
- compenser les pertes occasionnées pour la Covid19,
- élaborer un plan de sauvetage de la compagnie, visant à rétablir ses équilibres financiers et son climat social.

L’Etat est appelé dans ce cadre à assurer les facilités de trésorerie et d’accès aux crédits sur les marchés financiers (à travers les garanties), accorder les crédits de TVA, accélérer le règlement des dettes des organismes publics, convertir les dettes auprès de l’OACA en augmentation de Capital, réviser l’indexation sur l’Euro des tarifs aéroportuaires en Tunisie.

La sortie de crise est l’objectif immédiat, une refonte du mode de gouvernance, de la mission, de l’organisation, de la stratégie commerciale et des politiques de gestion des ressources humaines devra suivre sans délai dans le cadre d’un Plan de Restructuration et de Redressement Global. Dans cette perspective nous recommandons de prendre en considération les points suivants :

- La gouvernance de TUNISAIR et de ses filiales doit être totalement repensée et mise à niveau pour jouer pleinement son rôle et assurer sa responsabilité à tous les niveaux : redéfinir la gouvernance, renforcer le rôle du dirigeant responsable et distinguer entre les rôles

d’actionnaire et de contrôleur de l’état, séparer les fonctions de Président du Conseil et de Directeur Général. Les décisions stratégiques sont traitées au conseil d’administration seulement. Le gouvernent peut intervenir à ce niveau et seulement à ce niveau. Plus de conseils interministériels, plus de commission des achats.

- Revoir le Business Model de TUNISAIR à long terme et distinguer entre les missions de Service Public et d’Entreprise Commerciale. Les missions d’intérêt public imposées par l’état doivent être dans le cadre d’une convention claire et précise. Tenir compte du rôle historique joué par TUNISAIR en qualité d’exportateur (recettes en devises) et le faire bénéficier des privilèges accordés aux entreprises exportatrices. Elaborer et mettre en œuvre un Business Plan avec des objectifs de trafic, recettes, réseau, productivité, flotte, niveau de rentabilité et qualité de service.

- Revoir le niveau du capital et sa répartition, l’état devrait rester majoritaire à 51%. Ouvrir le capital au personnel et à des partenaires privés nationaux et/ou internationaux.

- La fonction technique doit être valorisée et les mesures adéquates apportées pour remettre la flotte à niveau et pour revenir aux standards de l’industrie et du métier.

- TUNISAIR doit établir un contrat avec ses filiales qui doit inclure des niveaux de service objectifs (Service Level Agreement « SLA »), les compensations et corrections nécessaires pour assurer une qualité de service avion satisfaisante.

- Un plan de modernisation des méthodes et moyens de gestion et de transformation numérique doit être élaboré et mis en place sans tarder. L’organigramme de TUNISAIR établi en silos à multiples couches avec des redondances de postes et de fonctions doit être revu et compacté pour plus d’efficacité et pour une meilleure responsabilisation. L’optimisation des ressources humaines et l’adéquation poste-compétence doit être clairement établie et rationalisée.

- TUNISAIR, ses dirigeants et l’ensemble de son personnel devront impérativement pour leur part consentir des sacrifices à la mesure des

défis en termes de productivité, de compétitivité, de sécurité, de qualité de service et d'image de marque. Des programmes et des actions significatifs doivent être engagés à cet effet touchant les effectifs, la gestion et l'organisation du travail, le réseau, avec le mot d'ordre : « la chasse au gaspillage et aux surcoûts ».

Nous n'avons aucune autre ambition ou intérêt dans notre approche si ce n'est apporter une contribution à son redressement.

Le soutien de l'Etat, pour nécessaire qu'il soit, ne peut garantir la réussite de Plan de sauvetage de TUNISAIR que s'il est assuré de l'adhésion pleine et entière de l'ensemble du personnel de la Société, et ses partenaires sociaux.

Tunis, le 15 juin 2020

Tunisair, une entreprise "gâtée" ?

« Tunisair est une entreprise gâtée. » Ainsi parlait le Ministre d'Etat chargé du Transport. En arabe comme en français, cela veut dire qu'elle est choyée à l'excès.

Et là on s'aperçoit de la dose d'humour (noir ?) de ce membre du gouvernement, et donc représentant du principal actionnaire de Tunisair, l'Etat…

Un Etat qui lui refuse depuis des années (bien avant 2011) un plan de restructuration. Un Etat qui lui a imposé le recrutement de quelques milliers de salariés après 2011, tout en paralysant ses structures avec l'affaire dite "de l'emploi fictif"… "emploi fictif" qui a permis à un certain Harouni, alors Ministre du Transport, de jouer au Monsieur Propre en jetant les hauts cadres de Tunisair qui en prison, qui devant les juges.

Aujourd'hui, Monsieur Propre a changé de nom mais pas de méthode : saper le moral des cadres de notre compagnie nationale pour mieux les remplacer.

C’était déjà le cas avec M. Harouni quand il a rappelé le représentant de Tunisair à Paris sur fond de rumeur de corruption, pour mieux y nommer un certain S.B., aujourd’hui candidat au secrétariat général de Tunisair.

Les mêmes méthodes, donc, pour grignoter le peu de chair qui reste sur une compagnie squelettique. Une compagnie que la crise de Covid19 finira par achever après avoir tant attendu son plan de restructuration.

Le nouveau Monsieur Propre veut, tout en ignorant ce plan de restructuration (selon le SG adjoint de l’UGTT transport), jouer au “cost killer” en fermant des représentations et en jetant en pâture une nouvelle affaire de corruption qui durerait depuis plus de deux ans et que ni son prédécesseur, ni les structures de son ministère ni celles de celui des Finances n’ont pu détecter. N’aurait-il pas mieux fait d’arrêter la véritable hémorragie que cause la non-restructuration de Tunisair ?

Le Petit Larousse nous apprend que le sens premier du verbe “gâter” est : “altérer en pourrissant”. C’est bien ce qu’ont fait les gouvernements successifs avec Tunisair.

Lotfi Mansour

Jamel Gamra au Transport

Ancien Ministre du Tourisme (2013-2014) et ancien pdg de la CTN, Jamel Gamra est nommé aujourd’hui Ministre du Transport et de la Logistique. Ingénieur des transports maritimes et détenteur d’un MBA en informatique, il a occupé plusieurs postes de responsabilité au sein d’entreprises et d’organismes professionnels dans les secteurs du transport maritime et de l’informatique.

Compétent et affable, Jamel Gamra saura apporter de la sérénité à un secteur qui en a tant besoin.

Un bon jour pour le transport aérien

La cérémonie de lancement de la nouvelle compagnie Jasmin Airways et la signature par Tunisair d'une lettre d'intention pour disposer de 5 avions A320neo entre 2021 et 2022 se sont tenues coup sur coup ce jeudi 5 décembre. Ce qui a fait dire à René Trabelsi, Ministre du Tourisme et du Transport par intérim, que cette journée *« est de bon augure pour le transport aérien tunisien »*.

Lancement de Jasmin Airways

Fondée par le commandant Abderrazak Ben Amara et dirigée par Ali Ben Amara, Jasmin Airways opère depuis peu un vol Tunis/Djerba avec un appareil Embrear 170 de 76 places. Il ne lui manquait plus que l'AOC (Air Operator's Certificate) pour entamer son envol à l'international.

La cérémonie tenue aujourd'hui à l'hôtel Hasdrubal Hammamet en présence du Ministre du Tourisme, de l'Artisanat et du Transport par intérim, René Trabelsi, ainsi que du Directeur Général de l'Aviation Civile, Habib Mekki,

coïncide avec l’obtention de ce fameux AOC.
Jasmin Airways, qui compte parmi ses actionnaires la chaîne Hasdrubal Hotels, opérera des vols charter court et moyen-courrier à partir d’Enfidha et Djerba avec deux Embrear 170.

Tunisair commence sa mue

C’est au siège de Tunisair que s’est tenue la cérémonie de signature d’une lettre d’intention entre la compagnie nationale et la société de leasing SMBC Aviation Capital.
Cette lettre porte sur une cession-bail (sale & lease back) de cinq avions A320neo qui seront livrés à Tunisair d’ici 2022 (trois en 2021 et deux en 2022).

Ainsi, comme l’a confirmé Ilyes Mnakbi, pdg de Tunisair, la compagnie nationale entame le renouvellement de sa flotte vieillissante en dépit de ses contraintes financières. Les nouveaux appareils, configurés en bi-classe de 150 sièges, seront exploités sur les lignes court et moyen-courrier et feront accéder les clients à un nouveau pallier de services tels que la connexion

Wifi en streaming.

La cérémonie de signature a réuni l’ensemble des cadres de Tunisair et son pdg Ilyes Mnakbi, le Ministre du Tourisme, de l’Artisanat et du Transport par intérim René Trabelsi ainsi que Witold Zieleman, Senior Vice-président Airline Marketing de SMBC Aviation Capital.
Signalons enfin que SBMC est classée 5ème mondiale avec une flotte de 729 avions en propriété ou en commande.

Tunisair : enfin la restructuration

Tunisair peut espérer un redressement à l’horizon 2023 suite au train de mesures pris hier en sa faveur en Conseil ministériel restreint.

Suite au train de mesures pris en faveur Tunisair lors du CMR d’hier, la compagnie peut espérer un redressement à l’horizon 2023, durée de son nouveau business plan.

Les mesures prises concernent notamment :

– un prêt de 48 millions DT garanti par l’Etat au profit de Tunisair Technics et qui servirait à la réparation des avions cloués au sol faute de réparation ;

– le déblocage de 52 millions DT qui serviront au dédommagement des membres du personnel appelés à quitter le groupe. Ce montant permettrait dans un premier temps, et dès cette année, le départ de 400 à 450 personnes. Le reste du plan social (quelque 800 personnes supplémentaires) serait financé par les moyens propres de Tunisair ;

– un accord de principe sur l’augmentation du capital de la compagnie nationale dont le montant et les modalités seront examinés ultérieurement ;

– l’adoption d’un mode de gouvernance simplifié permettant une plus grande

latitude au management de Tunisair dans la prise de décision, en contrepartie d'un contrat de performance avec l'Etat.

Ces mesures devraient permettre une sortie de crise de la compagnie nationale qui se fera réellement ressentir *« à partir du printemps prochain »*, selon Ali Miaoui, DGA commercial de la compagnie.

A court terme, Tunisair a dû réduire ses vols de l'équivalent de 12 000 sièges au mois de mai et prévoit une réduction de 180 000 sièges (700 vols) du 1er juin au 15 septembre. Des réductions qui toucheront notamment l'Afrique subsaharienne.

La FTAV prône l'union sacrée avec Tunisair

Par un communiqué à ses adhérents, la FTAV mobilise les agences de voyages tunisiennes pour *« accompagner la compagnie nationale dans son plan de restructuration »*, une mobilisation que la FTAV n'hésite pas à qualifier de *« devoir sacré »* (voir ci-après le texte du communiqué).

Concrètement, la FTAV appelle ses adhérents *« à optimiser leurs ventes sur ses lignes internationales de Tunisair, à faire preuve de solvabilité en réglant leurs produits de ventes dans les délais impartis par le BSP Tunisie, à s'acquitter de leurs dettes en cas de défauts de payement ou d'impayés. »*

Ce soutien de la FTAV ne peut que conforter les cadres de Tunisair dans leurs efforts de redressement de la compagnie nationale.

COMMUNIQUÉ
À TOUS LES ADHÉRENTS FTAV

Objet: Notre Devoir Sacré d’Accompagner la Compagnie Nationale dans son Plan de Restructuration

Chers Adhérents,

Au cours de ses 70 ans d’existence, notre Compagnie Nationale s’est affirmée comme un vecteur essentiel au développement et à la croissance du Tourisme, et, pour les Agents Billettistes Accrédités IATA, un levier pour la promotion et la vente de Transport Aérien, qu’elle a mandatés sans exception sur tout le Territoire.

Partenaire historique de notre Fédération, elle reconnaît le Circuit agréé comme un maillon indissociable de sa chaîne de Distribution, à un moment où les tentatives de Désintermédiation de certaines compagnies se multiplient pour écarter l’agence traditionnelle du Canal de Ventes.

Or et depuis 2011, le Pavillon National se trouve confronté à de sérieuses difficultés structurelles et opérationnelles, dues notamment à un manque de moyens, dont la réduction des unités de sa flotte, et, collatéralement un taux de ponctualité alarmant qui affectent le Produit. Nonobstant, Tunisair continue à jouer un rôle moteur pour assurer l’accessibilité de la Tunisie à ses visiteurs, et satisfaire le Marché Tunisien dans la mesure de ses contraintes et moyens disponibles.

Consciente de ces défis majeurs, Tunisair a présenté au Gouvernement un Plan de Restructuration dont les objectifs principaux s’articulent autour d’une réduction drastique des coûts, un renforcement de la flotte et une amélioration de la Qualité de Service.

Soucieuse de la pérennité du Pavillon National symbole de la Souveraineté de la Tunisie, et résolument déterminée à contribuer de manière agissante à la relance et au repositionnement de Tunisair, la FTAV appelle instamment tous ses Adhérents :
– À accompagner le Transporteur National dans son Plan de Restructuration, en optimisant leurs ventes sur ses lignes internationales.
– À faire preuve de Solvabilité et régler leurs produits de ventes dans les délais impartis par le BSP Tunisie,
– À s’acquitter de leurs dettes en cas de défauts de payement ou d’impayés.

La FTAV demeure confiante que la majorité de ses adhérents demeurent, au de là de toute considération commercialitse ou mercantile, mais par fierté et patriotisme national – étroitement attachés à leur Compagnie Nationale, étant convaincue que le destin des deux partenaires, demeure à jamais lié.

Nous vous remercions de votre réactivité et sens du devoir, pour relever les défis présents et futurs.

Cordialement

Le Président
Jabeur BEN ATTOUCHE

Tunisair : les professionnels montent au créneau

Un communiqué commun aux deux fédérations professionnelles FTH et FTAV (voir ci-dessous) tire la sonnette d'alarme sur le préjudice causé au secteur touristique par *« les défaillances, devenues chroniques, de Tunisair et de sa filiale Tunisair Express »*. Judicieux quant à son objet, ce communiqué suscite cependant à présent quelques réserves de la part de la FTAV.

Aucun observateur du secteur ne peut nier aujourd'hui que Tunisair soit devenue le véritable goulot d'étranglement du tourisme tunisien, faute des nouveaux moyens que lui apporterait une restructuration qui n'en finit pas de se faire attendre.

Comme nous l'écrivions déjà au mois de janvier : *« En attendant un hypothétique Open Sky, les ambitions de croissance du tourisme tunisien restent tributaires du développement de la flotte de Tunisair, laquelle ne se fera qu'en 2020 (inchallah) »* (lire **notre article**).

Cependant, Facebook était-il le meilleur moyen pour parler d'un sujet aussi grave ? Contacté par téléphone, le président de la FTAV, Jabeur Ben Attouch, confirme le retrait du communiqué *« dans l'attente que les instances de la Fédération approuvent les termes d'un nouveau communiqué qui sera diffusé à la presse et non via Facebook »*, nous a-t-il précisé. Ali Miaoui, DGA de Tunisair, adopte pour sa part peu ou prou la même position que la FTAV : *« D'accord sur le fond, mais la forme est inappropriée »*, commente-t-il.

Marshall Mac Luhan disait que *« le message, c'est le medium »* : le choix de tel ou tel média pour délivrer une information n'est jamais anodin, et il influera sur le message lui-même. En choisissant Facebook, la FTH n'en a-t-elle pas adopté le ton ?

Lotfi Mansour

Le communiqué tel qu'il a été publié initialement par la FTH et la FTAV :

COMMUNIQUE DE PRESSE CONJOINT FTAV / FTH

Tunisair et ses filiales vont-elles bloquer le tourisme ?

La saison touristique est à nos portes et les dernières semaines n'augurent rien de bon quant à l'accessibilité du pays. Les syndicats patronaux hôteliers (FTH) et agents de voyages (FTAV) renouvellent leur cri d'alarme et font part de leur plus grande inquiétude face aux défaillances, devenues chroniques, de Tunisair et de sa filiale Tunisair Express :

* 40% de la flotte clouée au sol depuis plusieurs mois, privant le pays de près de 5000 voyageurs par jour
* Des retards quotidiens atteignant plusieurs heures, et des annulations de vols aussi bien à l'international que sur les axes Tunis/Djerba ou Tunis/Tozeur, ayant un effet désastreux sur l'image de la destination. Pour quelles raisons Tunisair Express détient-elle l'exclusivité sur les lignes intérieures ?
* L'incapacité à satisfaire les engagements et la demande croissante : des milliers de visiteurs ne viendront pas en Tunisie faute de places d'avion disponibles. C'était déjà le cas en 2017 et 2018, de l'aveu même du PDG de Tunisair, le coefficient de remplissage des avions dépassant 70%, battant tous les records depuis 2 ans.

Avec le niveau actuel de déficit de la balance commerciale, la Tunisie ne peut continuer à laisser un pan entier de l’économie, gros pourvoyeur de devises et créateur important d’emplois directs et indirects, paralysé par le manque de disponibilité du transport aérien. Les dépenses nécessaires pour la réparation des avions seront largement récupérées par le chiffre d’affaires supplémentaire résultant de l’exploitation de ces avions !

Les signataires du présent communiqué appellent toutes les autorités et parties prenantes à faire face à leurs responsabilités et à trouver des solutions de toute urgence pour assurer la disponibilité aérienne, tant interne qu’internationale, afin d’accompagner la reprise économique tant attendue et tellement nécessaire pour notre pays.

Les Bureaux Exécutifs FTH et FTAV