



No comment et *alea jacta est* (façon de parler). La lettre ci-après, précédée d'un « prospectus

» envoyée à quelque 35

« investisseurs »

. A noter que ce

« prospectus »

est l'œuvre de la société de consultation internationale TROYAVI AVIATION CONSULTANTS JLT (dont le siège social est à Dubaï) qui a été retenu par le gouvernement malgache. Quant à la démarche, elle émane directement du Directeur général canadien, Gilles Filiatreault, bien que la lettre ait été signée par Léon Rajaobelina, Président du Conseil d'administration (CA)

Quelques petites remarques avant de vous faire découvrir cette énième trahison du régime Hvm/Rajaonarimampianina. Car cette démarche, jusqu'à cette publication, est inconnue du peuple malgache via ses représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat. Ce qui s'ajoute au déjà épais dossier de déchéance présidentielle...

- A l'avant-dernier paragraphe de la lettre, on demande aux intéressés de s'adresser à: ..... qui n'est même pas précisé.

Et le Président du CA signe une telle lettre sans même la relire? Quoi qu'il ne soit, au second paragraphe, il est écrit qu'en juillet 2015, le gouvernement malgache leur a demandé de préparer la privatisation. **Or, l'actuel ministre des Transports a nié une telle privatisation, ainsi que le Premier ministre récemment devant les députés**

TroyAvi

 Air Madagascar



AIR MADAGASCAR  
RESTRUCTURING PROGRAM- STATEMENT OF INTENT  
STRATEGIC PARTNERSHIPS  
DOC - SP 02 2016

21 April 2016

TroyAvi

 Air Madagascar

AIR MADAGASCAR INVESTMENT OPPORTUNITIES

1. INTRODUCTION

Air Madagascar is the national carrier of Madagascar (MD) since 1961 and provides air transport services for passenger and cargo operations. MD provides MRO and Ground Handling Services. Softrans is a dedicated hospitality and catering operation which provides catering services, and operates several duty free shops and manages two hotels.

Air Madagascar offers great potential. It is located close to the African continent and is part of the Western Indian Ocean group of islands, and can be developed as a hub between Asia and Africa. The population of Madagascar is 22M. Furthermore, Madagascar is recognized as an ecological destination and as such it offers a further potential in the touristic development of Madagascar. It is the objective of the Government of Madagascar to have 1M tourist-visitors within the next five years.

Air Madagascar operates three networks: domestic, regional and international. Its fleet is composed of regional, mid-size and wide-body aircrafts. The domestic network offers a positive financial contribution, while the other two networks are presenting a negative financial contribution.

The Government of Madagascar has taken the decision to divest some of its majority ownership in the airline and is seeking a strategic partnership. The government is committed to having a strong partner to ensure the sustainability of Air Madagascar providing competitive domestic and regional services, with the transfer of management control and recapitalization of the airline. Hence, if the strategic partner so wishes, the government will have the liberty to take over the management of the airline. The sought partners include:

- (i) Airlines seeking commercial partnership.
- (ii) Banks which have a special interest in air transportation.
- (iii) Private equity companies specialized in the aviation industry.

The board of Air Madagascar has been mandated to drive the restructuring, turnaround, strategic partnerships for Air Madagascar - in all matters that relates to the execution of the strategic partnership. The board is led by Mr Leon Rajoelina.

2. CONTACT FOR FURTHER INFORMATION:

For further information on this Statement of Interest kindly contact:

Mr Leon Rajoelina, Chairman of the Board, Air Madagascar.

Email [Leon.Rajoelina@airmadagascar.com](mailto:Leon.Rajoelina@airmadagascar.com)

Tel: +261331100761

Dr Emre Serpen, Advisor to Air Madagascar representing the World Bank.

Email [eserpen@troyavi.com](mailto:eserpen@troyavi.com)

Tel: +447944163891

[\*\*CLIQUEZ ICI POUR LE DOCUMENT DE 20 PAGES EN PDF\*\*](#)

Dans le « *prospectus* » (en passant, les banques d'affaires sérieuses n'auraient jamais intitulé un tel document « *prospectus* »), voici les erreurs relevées:

-pour Ivato, notre premier aéroport, on parle d'Iveco

-pour Mahajanga, on parle de Mahayana etc...

Cela veut tout simplement dire qu'aucun Malgache n'a lu et relu ce document, sinon cela aurait quand même été corrigé.

Autres erreurs:

-Il y est dit qu'un B737 800 et 2 ATR72 600 desservent le réseau intérieur. On oublie 1 ATR72 500

-Par ailleurs, le « *current schedule* » ne montre aucun B737 800, mais parle plutôt de B737 300 (733) ainsi que de DHT (les 3 twins sont au sol).

Là aussi, cela signifie clairement que le personnel a été laissé de côté, sinon ce genre d'erreur aurait été relevé et corrigé.

Bref, c'est apparemment l'affaire des « *vazahas* » et du CA uniquement.

Il faut se rappeler que ce Directeur général canadien avait été délogé de la compagnie aérienne capverdienne, le personnel l'ayant trouvé incompétent.

De passage à Madagascar, un technicien spécialiste étranger au pays a relevé les anomalies suivantes existant chez Air Madagascar, depuis que Gilles Filiatreault est à sa tête.

### **Avions:**

#### **Le BA-BA du transport aérien: un avion au sol perd de l'argent. Or, depuis l'arrivée de ce DG canadien, qu'a-t-il fait?**

-1 A340 est au parking depuis la suspension de la ligne Asie (on continue le paiement des loyers)

-1 A340 n'assure plus que 2 vols par semaine sur la France

-le B737 300 ne vole plus

-1 ATR42 ne vole plus (on continue de payer les loyers, sale and lease back)

-1 ATR72 500 accidenté à la fin de l'année ne vole plus (on continue de payer les loyers, car c'est un des appareils ayant fait l'objet du contrat sale and lease back)

-les 3 twin otters ne volent plus

Pour résumé :

1 A340 fait 2 vols par semaine sur la France, soit environ 2300 heures par an. Or, pour rentabiliser un tel avion, il faut au minimum qu'il vole 4500 heures par an.

1B737 800, 2 ATR72 600 et 1 ATR72 500 assurent tous les vols régionaux et intérieurs, ce qui est largement insuffisant (les ATR 72 600 peuvent enfin aller à la Réunion, car on a pu mettre les fameux appareils HF).

Ainsi, même si les tarifs de Madagascar Airways sont plus élevés, les gens sont obligés de prendre leur vol.

### **Propositions et décisions du DG :**

-Selon le DG, la ligne vers la France perd annuellement 11 millions de dollars et celle vers l'Asie 7 millions de dollars.

Pourquoi avoir suspendu la ligne vers l'Asie plutôt que celle vers la France ?

Air Madagascar perdrait moins d'une part, et d'autre part utiliserait mieux ses pilotes plutôt que ceux de jetway.

Air Madagascar a beaucoup de concurrence sur la France, et peu de concurrence sur l'Asie.

Enfin, cela aurait plus aidé l'économie malgache, notamment pour les exportations de crabes. D'ailleurs, voyant le potentiel de cette ligne vers Guangzhou, Air Mauritius va ouvrir une ligne Maurice/Guangzhou en juillet prochain grâce à la décision par Air Madagascar de fermeture de cette ligne.

-Le DG a annoncé publiquement sa décision de fermer l'agence de Marseille, pour finalement revenir sur cette décision, sans donner plus d'explications au personnel.

-Selon le DG, le coefficient de remplissage des classes premium économie et business était trop bas. Ce seraient surtout les familles des PN qui les remplissaient.

Il a donc proposé la suppression des 21 sièges premium et de réduire le nombre de sièges business de 30 à 10. Il aurait plutôt fallu se poser la question du pourquoi ce mauvais remplissage, alors que les tarifs de MD étaient très compétitifs par rapport à ceux d'AF qui remplissait bien ces classes.

-Le même problème s'est posé pour les vols Antananarivo/Johannesburg avec le B737 800, les vols Air Madagascar étant plus qu'à moitié vides, alors même qu'Airlinck remplissait ses vols quotidiens. La décision du DG fut de fermer cette ligne, ouvrant le boulevard à Airlinck qui envisage d'ouvrir une deuxième ligne quotidienne.

-Les lignes directes Réunion vers Sainte Marie et Antsiranana ont été également suspendues.

-Il essaie de remplacer les A340 par des A330 : avec la baisse du prix du carburant, ces A340 ne seraient-ils plus devenus compétitifs, car même si les avions de nouvelle génération consomment moins de carburant, leurs loyers sont plus élevés.

-Enfin, le CA et le DG sont contre l'ouverture du réseau domestique à d'autres compagnies, leur principal argument étant que c'est le seul secteur rentable pour Air Madagascar.

Encore heureux que ce soit rentable, avec les tarifs pratiqués (regardez sur le site d'Air Madagascar, un Antananarivo/Tuléar aller simple coûte environ 250€). Mais économiquement, cela veut dire tout simplement que le réseau domestique finance les autres réseaux qui sont déficitaires: le passager Sambava/Antananarivo vendant de la vanille finance le touriste qui vient de Paris et emprunte les vols Air Madagascar !

Il faut baisser les tarifs des vols intérieurs et, à cette fin introduire la concurrence, et faciliter l'arrivée de nouvelles compagnies pour desservir des escales domestiques.

**Conclusion :**

Tel est le bilan sommaire des actions menées par le Directeur général, Gilles Filiatreault, qui sont loin de sortir Air Madagascar de sa mauvaise situation, bien au contraire: moins d'avions qui volent, et ceux qui volent, volent moins (A340 notamment).

Aussi, c Directeur général venu du pays d'adoption de Michaëlle Jean doit impérativement être remplacé, car non seulement il coûte cher mais de surcroît il enfonce de plus en plus Air Madagascar et n'a aucune vision pour la compagnie, sinon de la dévaloriser pour espérer la vendre à moindre prix. Cependant, si c'était le véritable but du président Hery Rajaonarimampianina et sa clique?

A présent, voici la lettre. elle a été rédigée en anglais. Faites-vous traduire.



