



« Air Afrique a été ma famille »

Par **Yacouba N'Diaye** ancien directeur fret

En trente-et-un ans à Air Afrique, Yacouba N'Diaye est passé par Bangui, Libreville, Dakar, Abidjan et a gravi tous les échelons de la compagnie. Pour **Jeune Afrique**, il revient sur l'aventure de toute une vie.

Je suis arrivé à Air Afrique tout à fait par hasard. En 1971, j'étudiais la médecine à Abidjan. Après la session de septembre, l'un de mes amis, sûr d'avoir raté son examen, a décidé de chercher du travail.

À l'époque, les offres d'emploi en Côte d'Ivoire foisonnaient, et il ne nous a pas fallu longtemps pour trouver deux appels à candidatures correspondant à son profil. Il s'agissait de concours pour la Compagnie française d'Afrique de l'Ouest (CFAO) et pour Air Afrique, qui recrutait des agents d'opération. Il s'y est inscrit, et, pour le soutenir et à sa demande, moi aussi.

Une fois qualifié comme agent d'opération, je ne voulais plus quitter la compagnie

Comme il l'avait supposé, mon ami a échoué dans ses examens universitaires... mais moi aussi ! Dès lors, tous nos espoirs résidaient dans ces deux concours. In fine, il a obtenu le concours CFAO, et j'ai été admis aux deux. J'ai choisi Air Afrique, en me disant que l'entreprise me permettrait d'avoir un billet d'avion pour la France afin d'y continuer mes études.

Formation théorique et pratique de 18 mois

Lorsqu'en octobre 1971 Air Afrique nous a convoqués au centre de formation de Port-Bouët, il nous a été expliqué que la fonction d'agent d'opération s'obtenait à l'issue d'une formation théorique et pratique de dix-huit mois, avec des étapes éliminatoires tout au long du processus. Cette information différait d'au moins deux ans mon projet d'aller en France.

Parti de la base, j'ai terminé au sommet

Mais une fois qualifié comme agent d'opération, après mes stages à Bangui, j'avais changé d'avis : j'avais un métier, et celui-ci s'était révélé passionnant. Je crois que je suis tombé

amoureux du transport aérien, et j'ai différé tout autre projet pour me consacrer à 100 % à ma carrière à Air Afrique.

Et cela m'a réussi : parti de la base, j'ai terminé au sommet, comme directeur du fret puis directeur de marché, mon dernier poste dans l'entreprise. Au début des années 2000, j'étais responsable depuis Dakar des marchés du Sénégal, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, de la Gambie, du Cap-Vert et du Maroc.

Bons et loyaux services

Au cours des trente-et-une années précédentes, j'étais passé de Bangui à N'Djamena puis à Libreville, de nouveau à Bangui et Libreville, avant Dakar et Abidjan, puis de nouveau Dakar. Pour moi, c'était si exaltant!

Avant Air Afrique, pour faire un Dakar-Brazza, il n'y avait qu'une solution : aller en France et revenir en Afrique

L'adage dit que « pierre qui roule n'amasse pas mousse » mais, dans ce métier, c'est précisément le contraire ! Ces changements de directions, d'escapes, d'objectifs, ont fait de moi un cadre aguerri, et je suis fier d'avoir eu cette carrière exceptionnelle, d'avoir servi honnêtement et loyalement une compagnie qui m'avait tout appris et tout donné.



Air Afrique était un instrument de développement, qui a pu apporter à chacun des États des solutions aux problèmes pratiques rencontrés : transport des pèlerins pour le Hadj, exportation du poisson frais du Sénégal ou de la Mauritanie, des produits agricoles de la région (haricots verts, mangues ou ananas) vers l'Europe, développement du marché des objets d'art de l'Afrique vers les États-Unis, et j'en passe.

Il faut dire qu'avant Air Afrique, pour aller de Dakar à Brazzaville, ou se rendre d'Abidjan à N'Djamena, il n'y avait qu'une solution, aller en France et revenir en Afrique.

Instrument d'intégration africaine

Tout Air africain se considérait un peu comme un ambassadeur, et lorsqu'on dit qu'Air Afrique était un instrument d'intégration africaine, c'est au travers de gens comme nous que cela pouvait se vérifier. Avoir des amis, des camarades, des collaborateurs partout, être sûr que l'on n'est pas seul et qu'on appartient à la famille Air africaine, c'est quelque chose d'unique. On laissait un peu de nous-mêmes dans chacun des pays qui, eux, nous donnaient beaucoup.

À la mort du Président Houphouët-Boigny, la politique est revenue s'immiscer dans la gestion de la compagnie

Pour ma famille, mes horaires à rallonge, nos déménagements constants, ont été plus difficiles à vivre. Un jour, à 11 ans, ma fille m'a demandé : « Est-ce que ton PDG sait que tu as des enfants ? ». Ça m'a noué l'estomac. J'essaie de me rattraper aujourd'hui.



Évidemment, cela n'a pas été sans difficulté. Il y a d'abord eu des crises qu'à mon niveau j'ai jugées conjoncturelles. À la fin de des années 1980, on était très fragiles, mais Félix Houphouët-Boigny a pris le dossier à bras-le-corps et nommé Yves Roland-Billecart qui, en trois ans, a réussi à refaire d'Air Afrique une compagnie attractive et viable.

Puis Houphouët est mort, il y a eu la dévaluation, et la politique est revenue s'immiscer dans la gestion de la compagnie. J'avais l'impression qu'il n'y avait pas d'issue.

Nouvel espoir...vite déçu

J'ai eu un nouvel espoir à la nomination de Pape Thiam, nomination pour laquelle je m'étais battu : venant de la maison, il en connaissait les particularités et les besoins, et n'aurait pas le temps de latence de tous ces dirigeants venus de l'extérieur. Mais j'ai été très déçu, notamment de son manque de combativité face à Air France qui s'arrogeait la meilleure part à chaque nouvel accord signé.

On allait forcément trouver une solution, créer une autre Air Afrique

Quand j'ai appris par la presse que le conseil d'administration avait décidé le dépôt de bilan, je n'ai pas été surpris : on savait que notre nouveau DG, Marcel Kodjo, avait été nommé pour mener à bien la liquidation, que ce n'était qu'une question de temps.

Après la faillite, alors que j'avais été expulsé de mon logement de fonction de Dakar, sans recevoir de droits, [j'ai écrit ma version des faits](#), cela m'a servi d'exutoire. Dans mon esprit, c'était impossible que ça s'arrête, on allait forcément trouver une solution, créer une autre Air Afrique.

Puis il y a eu **le naufrage du Joola**, la crise politique ivoirienne, les chefs d'État ont eu d'autres problèmes à gérer. Aujourd'hui, je ne pense plus qu'une nouvelle Air Afrique naîtra, car les États ne renonceront pas facilement à leurs compagnies nationales.

Nouvel envol, regrets éternels

De mon côté, j'ai continué ma vie : avec la responsable commerciale fret d'Air Afrique, nous avons créé une compagnie charter fret. Je ne pouvais faire qu'une seule chose, la seule que je savais faire : un métier de transport aérien.

Mais depuis vingt ans, je n'ai rencontré personne qui m'ait dit ne pas regretter la disparition d'Air Afrique.

[Publié par Jeune Afrique le 3 avril 2021](#)