

MICE : le réseau Ovation choisit Iris Events

Le réseau international **Ovation**, spécialisé dans le MICE et présent dans 127 pays, s'implante en Tunisie en choisissant Iris Events comme partenaire stratégique. **Iris Events**, branche MICE d'Iris Tours que dirige Jamel Bel Haj Yahia, répondait aux nombreuses exigences d'Ovation dont notamment la réalisation de grands projets internationaux et les réponses aux divers cahiers des charges sur l'international pour la destination Tunisie.



Jamel Bel Haj Yahia (à gauche) concluant l'accord avec le réseau Ovation sur le stand de la Tunisie.

Majestic, un hôtel fier de son histoire

L'hôtel Majestic de Tunis a fêté le 1^{er} octobre ses 101 ans d'existence ; un âge vénérable qui en fait le plus ancien hôtel de Tunis encore en activité.

Le Majestic était autrefois un des plus prestigieux hôtels de la capitale et a accueilli jusqu'au début des années 1960 les invités officiels du Président Bourguiba. De grands artistes français et étrangers, venus en Tunisie pour y donner concerts et récitals, y ont également logé : Brassens, Barbara, Aznavour, les Platters, Luis Mariano, Bécaud...

Sa rénovation a permis de retrouver l'esprit de l'hôtel historique, un style fin 19^e mâtiné d'Art Nouveau avec quelques meubles et boiseries d'époque. Situé dans un des quartiers les plus emblématiques de la capitale, gardant un charme particulier évoquant le Tunis Belle Epoque, cet hôtel confirme son attachement à ses racines et à son histoire.

Entretien avec Khaled Chelly : «Tunisair Express doit changer de modèle»

Mauvaise conjoncture oblige, Khaled Chelly, DG de Tunisair Express depuis trois mois, doit revoir la stratégie de la compagnie récemment mise en place. Il est question d'un redéploiement à l'international mais aussi d'un soutien au tourisme local, notamment vers Tozeur qui verrait la mise en place d'un vol spécial pour les mois d'octobre et novembre.

Le Tourisme

Où en êtes-vous de votre plan de redressement ? Maintenez-vous l'objectif de réduire les pertes de 35% cette année ?

Khaled Chelly

Non, nous n'atteindrons pas cet objectif. Le plan de redressement était basé sur l'abandon du trafic charter dans son volet non rentable et le

redéploiement de l'activité sur le charter générant des bénéfices et sur le régulier à l'international, notamment sur la Libye. Malheureusement, la Libye a fait défaut et la reprise escomptée du tourisme n'a pas eu lieu. Globalement, le trafic a reculé à la fin du mois d'août de 16% (6% de baisse pour le régulier et 53% pour le charter).

Au mois de septembre, le trafic domestique a augmenté de 28% par rapport à septembre 2013. Malgré ce regain d'activité, nous prévoyons un recul du chiffre d'affaires de l'ordre de 16% à la fin de cette année avec un résultat négatif de l'ordre de 8 millions de dinars hors subventions de l'Etat. A l'heure actuelle, nous ne pouvons comparer ce résultat avec celui de 2013 tant que le ministère des Finances n'a pas spécifié la forme que prendra l'abandon de la créance de l'OACA, évaluée à quelque 13 millions de dinars. Un abandon pur et simple de la créance OACA générerait un exercice 2013 bénéficiaire, sachant que la perte comptable pour 2013 est de l'ordre de 11 millions de dinars (dont 4 pour les affrètements consécutifs à l'immobilisation de deux appareils).

Qu'en est-il du soutien financier aux lignes intérieures décidé par le ministère du Transport ?

Cela fonctionne comme prévu. Cette subvention nous est octroyée chaque trimestre sur la base de nos résultats sur nos lignes intérieures et nous venons de recevoir 1,2 million au titre du premier trimestre. C'est grâce à cette subvention que nous afficherons cette année un déficit de l'ordre de 3 millions de dinars, et non pas les 8 millions prévus.

A vous écouter, votre compagnie s'achemine vers un réajustement de la stratégie décidée il y a un an... Quelle marge de manœuvre resterait-il pour Tunisair Express sachant que ne pouvez plus augmenter vos tarifs domestiques généralement perçus comme élevés ?

Effectivement, la question de la stratégie se pose de nouveau avec acuité. Notre compagnie a été déficitaire depuis sa création, un déficit qui a pris de nouvelles proportions depuis la révolution. Mais avant de parler des options qui se présentent à nous, j'aimerais décrire la situation dans laquelle nous nous trouvons. Si nous prenons à titre d'exemple l'année 2013, on trouve 4, 2 millions de dinars de charges financières dont 3,2 millions pour différence de change à cause de nos engagements en dollars, notamment

pour l'achat des avions. On trouve aussi 12,5 millions de dinars de charges de personnel malgré l'externalisation de certains services opérée fin 2012/2013. Si on ajoute à ces frais 9 millions d'amortissements, on aboutit à un total de charges de 25 millions pour un chiffre d'affaires de 44 millions de dinars. On est donc dans une situation où 60% des revenus servent à couvrir les charges fixes, un chiffre qui montre le degré de fragilité de la compagnie. De plus, celle-ci souffre de problèmes de trésorerie aigus nous obligeant à négocier le rééchelonnement de nos dettes envers des partenaires stratégiques comme les fournisseurs de fuel.

Vous avez évoqué la question des prix pour les vols domestiques. Sachez qu'avec un remplissage à 90% d'un ATR sur Djerba, on ne couvre pas ses coûts complets. Il est un fait que nous n'encaissons pas les 214 dinars payés par le passager pour un aller-retour Tunis-Djerba. Pour chaque tronçon, nous encaissons 85 dinars pour une distance de 500 km, ce qui nous place parmi les compagnies les moins chères en vols domestiques au 100 km. La première conclusion est de dire que les vols domestiques ne sont pas rentables en ATR.

Ces vols le seront-ils avec des avions plus grands ?

On a fait une simulation avec des 747 de 125 places et il s'avère que la rentabilité n'est atteinte que durant les 4 ou 5 mois de pointe. De surcroît, en optant pour de plus grands avions, nous ne pourrions plus mettre autant de fréquences qu'avec un ATR. La question est de concilier les impératifs de rentabilité et de fréquence.

Pour revenir à votre question première sur le réajustement de la stratégie de la compagnie, on doit dire que les différentes stratégies expérimentées ces dernières années nous ont convaincus de la nécessité d'un changement de modèle. Le domestique ne devrait plus être aussi prépondérant et le trafic international devrait être renforcé. S'il est question de développer l'international dans ses deux volets régulier et charter, nous privilégierons le charter rentable avec une politique tarifaire adéquate selon la saison. Il y a aussi question pour nous d'améliorer l'utilisation des avions pendant la période creuse. Parmi les niches de développement à l'international, nous pensons à Catane (Sicile) dont la liaison sera lancée prochainement. Autre piste, le transfert par Tunisair de quelques liaisons dont l'exploitation s'adapte mieux à une compagnie comme la nôtre. Enfin, nous pensons à l'Algérie, notamment l'Est algérien dont l'ouverture est encore suspendue à

une mise à jour de l'accord aérien avec l'Algérie.

Parallèlement à ces axes, nous réfléchissons à une recomposition de notre flotte pour mieux répondre à notre déploiement à l'international. Des pistes sérieuses sont à l'étude et nous espérons les faire aboutir bientôt.

En somme, si la situation est difficile, elle n'est pas désespérée puisque les solutions existent et que le personnel de la compagnie est impliqué dans la réflexion stratégique.

Revenons au domestique, et plus spécialement à Tozeur où l'on parle d'un nouveau programme de soutien de la part du ministère du Tourisme. La ligne Tunis-Tozeur n'est-elle pas l'exemple des efforts qui vous restent à fournir en termes de nombre de vols et d'horaires ?

Nous venons d'avoir hier [le 1^{er} octobre] une réunion avec le ministère du Tourisme et la FTAV au sujet du développement du tourisme intérieur. Un budget de 1 million de dinars disponible au sein du FODEC y sera consacré. Il est question de reconduire l'opération de l'année dernière avec des vols supplémentaires d'octobre à décembre ; il est également projeté par les agences le lancement de packages week-end sur Tozeur avec un départ le vendredi après-midi et un retour le dimanche après-midi. Aujourd'hui, nous n'avons pas de vol l'après-midi, nos vols sont conçus pour permettre à des touristes de rejoindre leurs vols internationaux ; mais nous sommes prêts à mettre un vol spécial adapté au tourisme.

Qui, de vous ou des agences de voyages, le FODEC va-t-il subventionner ?

C'est l'un ou l'autre, la question est à l'étude pour déterminer la formule la plus incitative pour le touriste potentiel. Pour nous, soit nous mettrons à la disposition des agences un vol qu'ils nous paieront au prix charter, soit nous mettrons nous-mêmes en place un vol avec le soutien du FODEC. En tout état de cause, nous ne pouvons nous permettre de programmer ce vol par nous-mêmes sur une ligne qui est déjà déficitaire.

Il est question pour certaines agences de voyages de négocier avec vous des blocs sièges à l'année sur le vol de Tozeur. Comment jugez-vous cette initiative ?

Pour nous, c'est une idée très intéressante. Nous avons confirmé aux agences de voyages qu'elles peuvent soit mettre en place des packages pour octobre-novembre avec le soutien du FODEC, soit opter pour des blocs sièges à l'année que nous leur céderons à des prix préférentiels. Notre flexibilité tarifaire est justifiée par la clientèle additionnelle qu'apporteront ces agences.

A-t-il été aussi question de Tabarka ?

Non, Tabarka n'a pas été évoquée lors de cette réunion.

Tunisia Awards : l'échec du système Karboul

L'échec de l'événement Tunisia Awards est celui d'un système basé sur le paraître et les paillettes, l'improvisation et l'esbroufe : Mme Karboul et son équipe ne sont tout simplement pas à la hauteur de la tâche. Comment expliquer qu'un événement si important, ne serait-ce qu'aux yeux de la Ministre elle-même, ait eu à souffrir de tant de problèmes d'intendance relatés par la presse (invités oubliés à l'aéroport pendant 2h30, absence de réservations d'hôtels... voir notamment **l'article de Tunisiens du monde**) ?

Il est clair que la machine du ministère et de l'ONTT est définitivement grippée. Comment peut-il en être autrement quand les décisions au sein du ministère se concentrent entre des mains si peu expérimentées, à commencer par la Ministre elle-même ? Comment peut-il en être autrement quand la Direction centrale du marketing est "gelée", et ses trois directions gérées directement par la Directrice générale de l'ONTT ? Il est clair que l'intendance ne suit pas, et que la Ministre, toute spécialiste du coaching qu'elle est, n'arrive pas à faire faire à ses subordonnés les plus élémentaires de leurs tâches : un accueil à l'aéroport, un transfert ou une réservation d'hôtel.

Un comble pour une administration qui compte à son actif de biens plus grands événements, et qui a sous sa tutelle plusieurs agences de voyages

spécialisées dans l'évènementiel. Des agences de voyages dont on se demande la raison pour laquelle elles ont été exclues des prix décernés. De même, un prix "Ibn Batouta" (ou même "Ibn Khaldoun") pour l'agence ayant développé le plus le tourisme maghrébin aurait été le bienvenu.

Emoi et moi

Le vrai travers de Mme Karboul est certainement son ego démesuré ; sa "petite personne", sa "petite carrière" deviennent des critères de gestion et d'avancement des projets.

En effet, parmi les absents à ce grand raout des Tunisia Awards, il y a bien sûr Angelina Jolie – même si sa venue relevait plus du canular que d'un projet concret. Mais il y a aussi Mehdi Ben Cheikh, l'organisateur de l'événement de Street Art Djerbahood. Une absence qui fait suite à celles d'Amel Karboul et de Mourad Sakli lors de l'inauguration de cet événement à Djerba, et qui pourrait expliquer l'attribution du prix de l'événement culturel de l'année aux Dunes électroniques.

Drôles de ministres, et drôle de jury, qui voient de la culture dans un rassemblement de jeunes et de canettes de bière (on ne sait pas s'il y avait plus de jeunes ou de canettes), et qui s'abstiennent d'honorer un rassemblement des représentants du mouvement artistique le plus en vogue à l'échelle planétaire pour la simple raison que son organisateur ne fait pas assez de courbettes et ne se laisse pas déposséder de son projet. Pourtant, les chiffres sont sans appel : Djerbahood (lire **nos articles**) récolte plus de 700 articles élogieux dans des médias prestigieux comme le New York Times, Le Monde ou Arte TV. Des retombées qui rivalisent et dépassent celles de tous les évènements produits par le ministère durant l'année.

A moins que le ministère ne veuille cautionner que les projets les plus coûteux pour le contribuable. En effet, Djerbahood n'a coûté que 120 000 DT au Fonds de compétitivité ; qui plus est, un montant accordé sur l'insistance personnelle de l'ancien président de la FTH, Mohamed Belajouza, lui-même sponsor de Djerbahood à travers ses hôtels Seabel ainsi que bien d'autres hôteliers. Tandis que les Dunes électroniques étaient subventionnées à hauteur de 600 000 DT par le ministère alors que l'entrée en était payante (40 DT), comme l'a écrit le Syndicat des inspecteurs de l'ONTT.

Quant à l'auteur de ces lignes, il ne regrette pas d'avoir consacré sa soirée du samedi à regarder un film dont le titre s'avère prémonitoire : « Qu'est-ce qu'on a fait au bon Dieu ! ».

Lotfi Mansour

Djerbahood : la magie a opéré

Si les ministres étaient absents au vernissage de la manifestation Djerbahood, la réussite, elle, était bien au rendez-vous.

On ne s'attardera pas sur les raisons qui ont motivé l'absence des ministres du Tourisme et de la Culture à la journée d'inauguration de Djerbahood. On constate simplement que le pari de Mehdi Ben Cheikh d'en faire une manifestation internationale et populaire à la fois est un pari gagné.

Réunir les habitants d'un village de Djerba, des artistes, des amateurs d'art et des journalistes du monde entier autour d'œuvres de Street art était une gageure sur laquelle on n'aurait pas parié un dinar. Un projet qui n'aurait jamais pu voir le jour, si ce n'était l'obstination d'un galeriste et le soutien de quelques mécènes qui ont compris tout de suite l'intérêt de ce projet pour l'image du pays.

*(Lire **notre article sur Djerbahood**)*

Parmi ces mécènes, le monde du tourisme était bien représenté : Jamel Mzabi et René Trabelsi étaient parmi les premiers soutiens à ce projet, des hôtels y ont contribué aussi (Seabel, Radisson...). Sans oublier le rôle décisif de l'ancien ambassadeur de Tunisie à Paris, Adel Fekih, et de l'homme d'affaires et ancien ministre du Tourisme Mehdi Houas. Ce dernier nie avoir eu un quelconque mérite à figurer parmi les premiers soutiens de Djerbahood : « *La crédibilité du projet et de Mehdi Ben Cheikh ne me laissaient pas le choix* », s'amuse-t-il à dire aujourd'hui.

C'est donc à une vraie fête populaire qu'on a pu assister en guise de

vernissage. Les invités se sont mêlés aux touristes tunisiens, et les chants improvisés se mélangeaient aux slogans de manifestants venus de Houmt-Souk clamer leur colère contre le gouverneur de Médenine. Le résultat en a été un village sublimé, devenu l'espace de quelques heures lieu de détente et d'entente entre tous. *« C'est la première fois que je me sens en vacances à Djerba »*, nous a avoué un hôtelier de l'île, tandis qu'un Djerbien confessait : *« J'avais oublié que la place de l'Indépendance était aussi belle »*.

Cette place, plantée d'arbres et bordée d'une jolie arcade, semble à présent promise à une nouvelle vie car des projets de restaurants et de boutiques y sont en cours. Ils s'ajouteront aux nombreux gîtes et maisons d'hôtes d'Erriadh (Dar Bibine, Safran...), aux nouvelles boutiques d'artisanat et de design (Hara'In, Dyghet), à la boutique-galerie d'art qui vient d'ouvrir ses portes (G2L Concept Store, dont la façade s'est ornée d'un superbe "calligraphiti" de l'artiste eL Seed grâce à Djerbahood), au nouveau marché bio, sans oublier l'hôtel de charme Dar Dhiafa... Le village semble donc bien en voie de gentrification, ce processus par lequel un quartier ancien, réhabilité, devient à la mode et attractif pour de nouvelles populations.

Ainsi, en plus de l'objectif artistique de faire de Djerbahood le plus grand musée à ciel ouvert au monde, Mehdi Ben Cheikh a réussi un pari social et touristique auquel il n'était pas tenu. On pourra peut-être dire un jour qu'un galeriste parisien a vu plus loin que des ministres, et que des privés ont permis d'accomplir ce dont l'administration a été incapable.

Des éclairages ont été spécialement disposés le long du parcours.



Sur la Place de l'Indépendance, une animation improvisée. Le vernissage a été une occasion de rencontres, de mélanges... et pour une manifestation contre la crise des déchets...



Avec sa superbe arcade, la Place de l'Indépendance est le cœur du village.



L'organisateur, Mehdi Ben Cheikh, a répondu à la presse entouré de deux de ses principaux soutiens, Adel Fekih (à g.) et Mehdi Houas.



Khemaïs Boubtan et René Trabelsi, deux fidèles défenseurs de Djerba...



La FRH Djerba annonce le boycott des taxes

A Djerba, les populations manifestent, les patrons font grève et les hôteliers optent pour la résistance civile. Pendant ce temps, le gouvernement est inaudible et la ministre du Tourisme fait l'autruche.

Comme nous l'annonçons la semaine dernière (lire **notre article**), la Fédération régionale de l'hôtellerie (FRH) de Djerba a confirmé hier la suspension du paiement de la taxe hôtelière et de la TCL.



C'est lors d'une conférence de presse tenue hier à Tunis que Jalel Henchiri, président de la FRH Djerba (*photo, à gauche*), accompagné de son secrétaire général, Farhat Ben Tanfous, a annoncé la décision d'une majorité des membres de la fédération de ne plus s'acquitter des taxes hôtelières et de la TCL à partir de ce mois, jusqu'à ce que le problème des ordures dans l'île ait trouvé une solution. « *C'est en organisme responsable que nous avons choisi*

ce moyen de protestation pour ne pas avoir à descendre dans la rue », a précisé J. HENCHIRI.

Cette « *mesure suspensive* », a-t-il continué, bénéficie du soutien de 80% des hôteliers de la région qui ont été acculés à cette « *action civique* » après avoir tenté en vain d'attirer l'attention des autorités depuis des mois. Une action qui « *bénéficie aussi du soutien de toute la société civile de Djerba* », ont insisté les représentants de la FRH. Après les manifestations de colère menées par les populations à Houmt-Souk dimanche dernier, on s'attend aujourd'hui jeudi à une marche populaire et à une grève à laquelle a appelé l'UTICA régionale.

Si le gouvernement semble manifester sa volonté de trouver des solutions à ce problème, les promesses faites au début de cette semaine ne trouvent pas encore d'application sur le terrain. Le ministère du Tourisme quant à lui est inscrit aux abonnés absents ; ni les manifestations des populations, ni cette décision de boycott des taxes par les hôteliers ne semblent susciter de commentaires de sa part.

La ministre du Tourisme, qui devait inaugurer l'œuvre de street art Djerbahood à la fin de cette semaine, a dû annuler son déplacement pour ne pas avoir à affronter la colère des habitants. Courage, fuyons !

PALMGITE Tozeur : un Ibis à la tunisienne

Les touristes sont peut-être les plus impatients de le voir ouvrir. L'hôtel PALMGITE n'attend plus qu'une ultime intervention de la STEG pour accueillir ses premiers clients. Mais déjà, le bouche-à-oreille a fonctionné et des Algériens de passage à Tozeur viennent s'enquérir de la date d'ouverture.



L'engouement pour le premier hôtel économique de qualité de la région tient à son concept (voir **notre article**), qu'on pourrait résumer par la formule : « le confort d'un grand hôtel à petit prix ». En effet, la chambre est proposée à 59 dinars en double et à 79 dinars en triple, ce qui en fait un établissement idéal pour les familles et les touristes en quête de découverte du Sud tunisien, ou de passage vers d'autres régions.

Sa cafétéria-snack, déjà ouverte, offre aux locaux et aux touristes un lieu de rencontre et de détente pour un thé, un beignet au petit déjeuner ou une pizza le soir.

D'une capacité de 19 chambres et une suite, le PALMGITE a nécessité un investissement total de deux millions de dinars. Il représenterait pour son promoteur, Mongi Loukil, le premier maillon d'une chaîne d'hôtels d'étape qui s'implanteront notamment dans le Nord-Ouest et le Sud tunisiens pour répondre aux besoins d'hébergement à petits prix des touristes.

En somme, ce nouvel hôtel a été pensé comme « un Ibis à la tunisienne », d'où le soin apporté à la literie et au confort des chambres. On lui espère le même succès – même s'il n'aspire pas au même développement.

Syphax : le mystère du Tunis-Montréal

Le vol Tunis-Montréal n'existe plus, sauf pour M. Mohamed Frikha...

Le dernier communiqué de la compagnie Syphax Airlines, daté du 5 septembre, démentait les informations annonçant l'annulation du vol Tunis-Montréal après le 19 septembre, préférant parler de « *régulation de certaines dates de ses vols* ».

Pourtant, en appelant aujourd'hui aussi bien les agences Syphax que d'autres agences de voyages, la réponse est sans ambiguïté : ce vol n'existe plus et personne ne sait quand il reprendra. Certaines agences de voyages indiquent même que les voyageurs du vol du 11 septembre ont déjà été redirigés vers la RAM.

Une réalité que seule la direction de la compagnie s'obstine à nier. A toute demande de réservation pour Montréal, le site internet de Syphax continue de répondre par le message : « *Le traitement de votre demande pose quelques difficultés* »...

Retard à l'allumage ou dédain envers les clients ? Seul Mohamed Frikha, encore PDG de la compagnie jusqu'au 15 octobre, pourrait répondre à cette question.

LM

La FTH et l'UGTT unis contre l'AMC

Face au gouvernement qu'ils soupçonnent de vouloir passer en force la loi sur l'AMC, les syndicats ouvrier et patronal haussent le ton lors d'une conférence de presse commune.

La loi sur la création de la société de gestion d'actifs, ou AMC (Assets Management Company), pourrait être votée avant la fin de ce mois. Un vote qui, pour Radhouane Ben Salah, président de la FTH, créerait « *une situation catastrophique* » pour le secteur, selon les termes qu'il a employés lors de

la conférence de presse commune tenue aujourd'hui avec l'UGTT.

Le président de la FTH est rejoint dans ce constat par Belgacem Ayari (*photo, à g.*), secrétaire général adjoint de l'UGTT, qui souligne le manque de transparence qui a prévalu dans l'élaboration de cette loi. « *Le gouvernement agit sans consultation des partenaires sociaux* », précise celui-ci, avant d'ajouter : « *S'il agit ainsi, c'est qu'il a quelque chose à cacher ; cette méthode ouvre la porte à toutes les suppositions* ».

Son collègue Habib Rjeb, en charge du secteur des services à la centrale syndicale, n'a pas eu ces précautions langagières et a décrit cette loi comme « *un complot contre le secteur du tourisme et ses travailleurs* ».

La FTH, pour sa part, a présenté une étude détaillant les manquements et dangers de la future loi. Son président a toutefois précisé que l'AMC pourrait contribuer à la résolution du problème de l'endettement à condition de « *délimiter ses attributions et de déterminer son périmètre d'action* ». Une des maladresses de cette future loi, soulignée par Habib Bouslama, président de la FRH Hammamet, est qu'elle prétend s'appliquer sur toutes les dettes accusant trois ans de retard à partir de la date de création de l'AMC. Une telle mesure, si elle est appliquée, mettrait sous la coupe de l'AMC des hôtels qui ont vécu les difficultés postrévolutionnaire à partir du mois d'août 2011, soit le plus grand nombre des établissements du pays.

UGTT et FTH ont appelé le gouvernement à ouvrir le dialogue avec les partenaires sociaux pour mieux préparer la loi sur l'AMC. Pour les deux syndicats, cette conférence de presse est la première des actions qu'ils mèneront ensemble. Sera-t-elle suivie d'une grève générale du secteur du tourisme ? A cette question, Belgacem Ayari a répondu : « *Si le gouvernement veut une grève générale, il aura une grève générale* ».

Lire aussi notre article ***“Future AMC : massacre à la tronçonneuse”*** et notre ***entretien avec Laurent Gonnet de la Banque Mondiale***.

Christian Blanc, PDG de Syphax Airlines

Mohamed Frikha cède son poste de PDG de Syphax Airlines à Christian Blanc, ancien PDG d'Air France .

Selon un communiqué reçu aujourd'hui de la compagnie Syphax Airlines, Mohamed Frikha cède son poste de PDG à Christian Blanc, ancien PDG d'Air France dans les années 1990.

Le communiqué précise : « Le conseil d'administration de la compagnie Syphax Airlines s'est réuni le mercredi 10 septembre 2014 suite à la convocation faite par son Président Directeur Général. Vu ses engagements personnels, Monsieur Mohamed Frikha a exprimé sa volonté de démissionner de son poste de Président Directeur Général afin de se consacrer à ses engagements citoyens et de préserver les intérêts de la compagnie et ceux de ses actionnaires. »

Le communiqué poursuit : «Le conseil d'administration se félicite de la nomination de Monsieur Christian Blanc, expert de renommée internationale et ancien dirigeant dans le domaine de l'aviation civile, en qualité de nouveau Président Directeur Général de la compagnie Syphax Airlines pour continuer le développement stratégique et le renforcement du management de la compagnie. »
