

Au lendemain de la publication de la liste noire des compagnies aériennes interdites de vol en Europe

## « La "blacklist" de l'Union européenne est arbitraire et subjective »

Willy NDONG  
Libreville/Gabon

*Dixit Alfred-Pierre Etouké, directeur général d'Afric Aviation, l'une des six compagnies gabonaises "blacklistées" par la Commission européenne, au cours d'un entretien.*



Photo : DR

**Le DG d'Afric-Aviation conteste le rapport de l'UE concernant les avions interdits de vol en Europe, dont la Nationale.**

LE 25 juin dernier, la Commission de l'Union européenne a rendu publique la liste des 232 transporteurs aériens interdits d'exploitation dans l'espace aérien des 28 pays membres de l'UE. Sur cette "liste noire", on note la présence de six compagnies aériennes gabonaises (la Nationale, Allégiance, Afric-Aviation, Tropical Air Gabon, Sky Gabon et Solenta). Au lendemain de cette publication, Alfred-Pierre Etouké, DG d'Afric-Aviation nous a accordé un entretien au cours duquel il dénonce avec la dernière énergie les conclusions de ce rapport qu'il juge arbitraire et subjectif. "La liste noire de l'Union européenne est arbitraire et subjective", indique-t-il d'entrée. Quelles en sont les raisons ?

"Derrière la notion de sécurité aérienne, se cachent, en réalité, des objectifs économiques et financiers. Éliminer autant que possible la concurrence des compagnies africaines, asiatiques et sud-

américaines afin de s'assurer des parts de marché au détriment des compagnies interdites, promouvoir les cabinets de consulting européens censés mettre à niveau les compagnies ne répondant pas aux normes de sécurité imposées par l'Europe. Vous comprenez ainsi pourquoi Air France, Lufthansa... ont créé des filiales de consulting. Il s'agit d'un marché colossal. Enfin, favoriser la vente d'avions de nouvelle génération au profit d'Airbus principalement. Voici les véritables raisons de cette affaire de liste noire", assure-t-il.

Pour noter les différentes compagnies aériennes, la Commission de l'Union européenne fonde son classement sur des critères ayant trait aux accidents-incidents, à l'entretien de la flotte et à la formation des membres d'équipage. Les compagnies aériennes gabonaises remplissent-elles ces conditions ?

"Nos 'petites' compagnies sont régulièrement auditées par des organismes agréés européens et américains. Nos avions sont correctement entretenus dans des centres agréés en Afrique du sud et en Europe, les membres d'équipage sont parfaitement qualifiés et maintiennent leurs compétences régulièrement dans des centres agréés en Europe et aux Etats-Unis d'Amérique", confirme-t-il.

**COMLOT ?** "Avant les années 80, toutes les compagnies à travers le monde avaient en majorité des avions construits dans les années 60 (Boeing 707, 727, 737, DC 8, DC 9...). Ces avions étaient bruyants à cause de leurs moteurs. Au cours des années 80, après l'acquisition des avions de nouvelle génération (Boeing 757, 767, Airbus A 300, A 310...), par les compagnies européennes, l'Europe a vite fait de mettre

Compagnies	Incidents	Accidents	Avions perdus	Victimes
AFRIJET	0	0	0	0
LA NATIONALE	0	1	1	0
ALLEGIANCE AW	0	0	0	0
AFRIC-AVIATION	0	0	0	0
TROPICAL AIR	0	0	0	0
SKY GABON	0	0	0	0
SOLENTA GABON	0	1	1	0
AIR FRANCE	3	3	3	337
TURKISH	5	5	5	84

Bilan de sécurité aérienne 2000-2015 au Gabon (Source Afric Aviation)

**Bilan de sécurité aérienne 2000-2015 des compagnies desservant au Gabon.**

en place des normes anti-bruit, interdisant de fait leur espace aérien à de nombreuses compagnies africaines, asiatiques et sud-américaines encore équipées d'avions de générations précédentes. La conséquence immédiate a été l'achat massif d'avions de nouvelles générations par les compagnies "discriminées". Ce qui profita principalement au constructeur européen Airbus qui peinait à vendre ses avions. Au cours des années 90, les compagnies "discriminées" ayant réussi à acquérir de nouveaux avions, se posant ainsi en nouveaux concurrents des compagnies européennes, les Européens ont mis en place la "liste noire" sous le fallacieux prétexte de la sécurité, arguant que les compagnies ne répondant pas aux nouvelles normes de sécurité ne

pouvaient plus desservir l'espace aérien européen. Mais entre temps, fait inédit, les avions russes de l'époque, parmi les plus bruyants au monde, ont continué à sillonner l'Europe. Pourquoi ? Parce que tout simplement la Russie avait menacé d'interdire son espace aérien aux avions européens si d'aventure les avions russes étaient victimes des normes anti-bruit. Tout naturellement ils ont reculé", affirme notre interlocuteur.

**UNE POLITIQUE DU DEUX PLOIS DEUX MESURES.** La sécurité en matière de transport aérien est très importante. Elle commence au sol par la qualité des équipements, la qualité de la formation, la qualité des opérations et la qualité de l'entretien, et ce pour éviter des accidents. Depuis 2000,

jusqu'à ce jour, on n'a dénombré qu'un seul accident sans perte en vie humaine dans notre pays, indique encore le DG d'Afric Aviation. "Il y a aujourd'hui au Gabon 7 compagnies aériennes, dont deux qui font le fret (Solenta et Sky Gabon). Entre 2000 et 2015, on ne dénombre chez nous qu'un seul accident avec perte d'avion (Solenta) et sans perte en vie humaine. Or, il se trouve que Air France, à la même période, a eu 5 incidents, 3 accidents, 3 avions perdus ayant occasionné 337 victimes. L'autre compagnie européenne qui dessert le Gabon c'est Turkish Airlines. Cette compagnie a enregistré 1 incident grave, 3 accidents, 3 avions perdus pour 84 morts. Malgré ce bilan, aucune de ces entreprises n'est sanctionnée", a-t-il encore affirmé.

Selon les chiffres fournis par le très sérieux Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre, basé en Allemagne, qui donne son classement annuel (2014) des 60 compagnies aériennes les plus sûres au monde, Air France occupe le 38e rang, contre une 49e place pour Turkish. D'après toujours ce même classement, les 4 transporteurs les plus sûrs en 2014 sont Cathay Pacific (Chine), Emirates (Emirats arabes unis), Eva Air (Taiwan) et Air Canada.

### Entrepreneuriat des jeunes/Caisse de dépôts et consignations

#### Finale de l'initiative Graine de manager

AJT  
Libreville/Gabon

APRES les phases d'inscription et de formation, les lauréats du concours Graine de manager, initié par la Caisse

de dépôts et consignations (CDG) en octobre 2014, procèdent depuis hier à la présentation de leurs projets d'affaires. La compétition, qui met en lice les étudiants de 16 établissements d'enseignement supérieur reconnus d'utilité publique, sous le

thème du tourisme, permettra aux projets jugés "meilleurs", de bénéficier d'un financement et d'un accompagnement pour leur mise en œuvre. A noter que la finale se tient cet après-midi à la résidence Palm d'Or.

### 22e Assemblée générale de la Banque africaine d'import-export

#### Soutenir l'investissement et le développement du commerce en Afrique

W.N  
Libreville/Gabon

LE ministre délégué au Budget et aux Comptes publics, Marcel Agaya a, au nom du Gabon, présidé dernièrement les travaux de la 22e assemblée générale des actionnaires de la Banque africaine d'import-export (Afreximbank), tenue à Lusaka en Zambie. Si l'élection du Nigérien Benedict Oramah à la présidence de l'établissement bancaire, en remplacement de l'Ivoirien Jean-Louis Ekra pour les cinq prochaines années, était l'un des temps forts de ce rendez-vous, il n'en demeure pas moins que le thème sur lequel les participants ont débattu était tout aussi intéressant : «L'investissement direct africain comme source de finance-

ment à long terme pour la diversification et le développement en Afrique».

Il s'agit d'une problématique qui reflète parfaitement le coût et l'ampleur du paradoxe de Lucas en Afrique, à savoir que les exportations massives de ressources en provenance des pays africains coïncident avec des déficits de financement pour les projets d'infrastructures d'une extrême et grandissante importance. Cette 22e assemblée générale, qui fait suite à la précédente tenue à Libreville en juin 2014, a donc permis de lancer le débat sur la nécessité de déployer des mécanismes de mobilisation des ressources nationales, y compris l'épargne privée, les fonds de pension, les fonds souverains, le rapatriement des capitaux et les réserves de change. L'objectif recherché à travers ces mécanismes est de

soutenir l'investissement et le développement des exportations et des infrastructures liées au commerce sur le continent.

Afreximbank, qui dispose d'un capital autorisé de 5 milliards de dollars (environ 2 500 milliards de FCFA), a été fondée en octobre 1993 et est dédiée au financement et à la promotion du commerce intra et extra-africain. Son siège se trouve au Caire en Égypte. L'assemblée générale des actionnaires se tient tous les ans pour dresser le bilan des activités de l'exercice écoulé. Ainsi ont-ils approuvé les états financiers de Afrximbank, lesquels font ressortir un résultat global de près de 107 millions de dollars (53,5 milliards de FCFA) en 2014 contre près de 91 millions de dollars (45,5 milliards de FCFA) un an auparavant.

**Une offre qui ne manque pas d'air !**

**3 pneus achetés = 2 offerts**

Exemple : 185/65R14 GR80 / 3 pneus à 245 619 TTC + 2 pneus offerts  
Photos non contractuelles. Offre valable dans la limite des stocks disponibles et pour paiement comptant. Du 1er au 31 juillet 2015, sur l'ensemble des pneumatiques pour gammes Berline et 4x4.

**CFAO MOTORS GABON**  
LIBREVILLE B.P. 2181 - ZI Oloumi - Tél. : (+241) 05.18.24.63 / 64 / 75  
PORT-GENTIL B.P. 1381 - Tél. : (+241) 05.18.24.32  
cfaomotors-gabon.com

**BRIDGESTONE**  
Numéro 1 mondial du pneu