

ECONOMIE

economie.union@sonapresse.com

" Les conséquences financières sont énormes pour l'industrie aéronautique gabonaise "

POUR le président de l'Association des transporteurs aériens du Gabon (Atag), Jean-Paul Makosso, la décision d'immobiliser désormais tous les aéronefs non immatriculés au Gabon pourrait avoir des effets dramatiques sur tout le secteur aérien national, déjà fragilisé par la pandémie de Covid-19.

Propos recueillis par Maxime Serge
MIHINDOU
Libreville/Gabon

L'union. L'Agence nationale de l'aviation civile (Anac) a publié, le 20 août dernier, une note expliquant la raison de l'immobilisation de certains aéronefs non-immatriculés des compagnies aériennes gabonaises. Elle justifie cette décision par la volonté de ne plus réintégrer la fameuse liste noire de l'Union européenne. Votre point de vue.

Jean-Paul Makosso : L'Association des transporteurs aériens du Gabon tient à rappeler que l'immatriculation des aéronefs telle que précisée dans la convention relative à l'aviation civile internationale, notamment au chapitre III (nationalité des aéronefs articles 17 à 21) a pour objectif premier de conférer une nationalité à un aéronef au moyen d'une identification. De même, nous rappelons que tout système d'aviation civile dans un État est constitué de l'administration et de l'industrie aéronautique qui ont des responsabilités clairement définies et établies pour assurer, chacun en ce qui le concerne, la sécurité aérienne et l'efficacité du transport aérien. Ainsi, le taux de conformité aux normes et pratiques internationales de 72,96 en matière de sécurité et par conséquent la sortie du Gabon de la liste noire de l'Union Européenne est le fruit des efforts continus déployés depuis près d'une décennie par les compagnies aériennes gabonaises, les organismes de maintenance d'aéronefs, le gestionnaire

d'aéroport, le fournisseur des services de navigation aérienne et l'administration de l'aviation civile. Tous les opérateurs aériens cités ci-dessus dont certains ont des avions immatriculés à l'étranger ainsi que d'autres parties prenantes ont donc fortement contribué à l'obtention du taux de conformité aux normes et pratiques internationales de 72,96 % obtenu par le Gabon. Pour notre part, il n'y a donc aucune relation étroite entre la sécurité des aéronefs et l'exigence d'obliger tous les opérateurs aériens gabonais à faire immatriculer sur le registre gabonais tous les aéronefs qu'ils exploitent au Gabon. Cependant, il nous plaît de rappeler que le taux de conformité aux normes et pratiques internationales de l'Afrique du Sud où sont immatriculés les avions exploités au Gabon par les compagnies aériennes gabonaises est au-dessus de 85 %, donc au-dessus de la performance du Gabon. De plus, les dossiers de ces aéronefs sont les plus instruits depuis plusieurs années par les inspecteurs de l'Anac et ces aéronefs font régulièrement l'objet d'inspections physiques périodiques de la part de ces derniers. Au terme desdites inspections, les carences qui sont éventuellement constatées sont corrigées avant l'obtention des autorisations de vol, conformément aux dispositions en vigueur au Gabon.

Au moment où le secteur aérien national est à l'agonie, quelles conséquences cette nouvelle injonction peuvent-elles avoir sur la situation financière des compagnies aériennes nationales ?

- Le secteur aérien est effectivement à l'agonie. Si les aéronefs sont immobilisés suite à cette nouvelle injonction, les conséquences financières sont énormes pour l'industrie aéronautique gabonaise. Je pourrais citer notamment : la suppression des emplois ; la disparition des compagnies aériennes gabonaises ; l'envoi d'un mauvais signal en direction des sociétés de location des aéronefs ; une baisse des recettes pour les gestionnaires des aéroports du Gabon et pour



Jean-Paul Makosso.

les sociétés qui leur offrent des services ; une baisse des recettes pour l'Anac du fait de la diminution des avions à inspecter et contrôler ; une réduction de l'offre de services en matière de transport aérien... Pour terminer, les compagnies aériennes gabonaises sont extrêmement préoccupées par l'absence de soutien des banques nationales et des pouvoirs publics à leur endroit, à l'instar de ce que font les autres pays africains pour soutenir leur industrie aéronautique frappée comme la nôtre par la crise sanitaire du moment.

Pensez-vous que l'immatriculation d'un aéronef hors du Gabon peut constituer un danger en termes de sécurité ?

- Pas du tout ! Nous avons de nombreux exemples connus. On peut en citer les deux suivants. Souvenez de la compagnie aérienne Air Gabon, son Jumbo, le Boeing 747-200, Léon-Mba, fierté nationale, était immatriculé (F-0DGJ) en France. En vingt-huit (28) ans d'activités de 1977 à 2005 et près de 50 000 décollages et atterrissages et des milliers de phases critiques du vol, zéro accident au compteur. Proche de nous, il y a la compagnie aérienne Asky Airlines, compagnie aérienne dont le siège est à Lomé et de droit togolais, qui opère 07 avions, des Boeing 737 NG et des Bombardier DASH8-Q400, tous immatriculés hors du Togo. En douze (12) ans d'opération et près de 40 000 décollages et atterrissages, également zéro accident au

compteur. Il faut aussi indiquer que cette compagnie est certifiée IOSA, c'est-à-dire la certification la plus exigeante dans le secteur du transport aérien. Ces deux exemples montrent bien qu'il n'y a pas de lien entre l'obligation d'inscrire les aéronefs sur le registre du pays dans lequel ces avions sont en exploitation. Nous voulons rappeler simplement qu'ayant constaté que plusieurs opérateurs aériens exploitaient des aéronefs immatriculés dans des États autres que ceux dans lesquels lesdits aéronefs sont en opération, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a mis en place tout un dispositif réglementaire et normatif pour que la supervision de ces aéronefs, notamment en termes de navigabilité, soit parfaitement réalisée par les États concernés. Il suffit donc d'appliquer les préconisations et les normes de l'OACI en la matière. Enfin, les compagnies aériennes disposent en leur sein des systèmes sécurité et qualité. Les risques sécurité font l'objet d'étude de sécurité, les mesures d'atténuation pour corriger les écarts identifiés sont régulièrement prises, afin de maintenir un niveau de sécurité acceptable, sachant que le risque zéro n'existe pas.

Pourtant, l'Anac indique que les audits effectués par l'OACI et l'UE ont relevé des écarts significatifs quant aux immatriculations étrangères des aéronefs qui sont exploités par des compagnies gabonaises. Partagez-vous cet avis ?

- Non. À notre connaissance, les audits sur site réalisés par l'OACI et l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA), notamment durant l'année 2019 à la fois à l'ANAC et chez les compagnies aériennes gabonaises, n'ont relevé aucun écart et encore moins dans le sous domaine immatriculation des aéronefs. Les éléments de preuve présentés à cet effet, et qui justifiaient la supervision des aéronefs immatriculés à l'étranger et en particulier en Afrique du sud et exploités au Gabon, ont été jugés satisfaisants par l'OACI et l'UE. D'ailleurs, un accord de transfert

de responsabilités signé le 12 novembre 2018 entre les autorités de l'aviation civile du Gabon et celle de l'Afrique du sud conforte cette situation. Cet accord a été jugé acceptable pour l'OACI, puisque conforme à la convention de Chicago, notamment en son article 83 bis et par les articles 12 et 21 de la loi n° 023/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l'aviation civile.

Quelles sont les propositions de l'Association des transporteurs aériens du Gabon pour ramener une certaine sérénité dans le secteur ?

- Nous comprenons bien que l'objectif recherché par l'Anac est d'avoir le contrôle intégral des appareils en exploitation au Gabon, afin qu'elle assure seule de la navigabilité des aéronefs en exploitation au Gabon. L'Association des transporteurs aériens du Gabon est d'avis sur la nécessité d'inscrire à terme les aéronefs exploités au Gabon sur le registre gabonais des immatriculations, afin de permettre à notre pays de procéder seul à la supervision de la sécurité des aéronefs dans tous ses aspects opérationnels et techniques, au lieu de partager lesdites responsabilités avec des États tiers. Toutefois, si ce processus constitue pour le Gabon un privilège, sa pertinence, en particulier en période de pandémie de la Covid-19, requiert des préalables qui devraient susciter la mise en place des politiques publiques telles que la formation des jeunes Gabonais aux métiers de l'aérien, afin de combler le déficit actuel en ressources humaines qualifiées et l'accompagnement des opérateurs aériens par les pouvoirs publics. Mais aussi l'acceptation des certificats, licences des pilotes, mécaniciens et agréments des centres de formation et de maintenance agréés et délivrés par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA), la Federal aviation administration (FAA) et par les autorités d'aviation civile de Tanzanie, d'Éthiopie, du Brésil, d'Afrique du sud, du Maroc et du Canada.