

ENTRETIEN

economie.union@sonapresse.com

" Un travail colossal a été abattu pour sortir de la liste noire de l'UE "

LA sortie du Gabon de la liste noire de l'Union européenne a impliqué des efforts importants. Dans cet entretien exclusif, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile, Arthur Nkoumou Delauney, revient sur ce long processus. Mais également sur les sujets d'actualité ayant trait au secteur aérien national.

Propos recueillis par Maxime Serge MIHINDOU
Libreville/Gabon

L'UNION. La Commission européenne a retiré, le 9 décembre 2019, le Gabon de sa liste noire. Que signifie cette décision ? Quels ont été les efforts déployés par le Gabon pour redevenir conforme aux règles de l'OACI ? **Arthur Nkoumou Delauney :** Le Gabon a été inscrit en 2008 sur la liste de sécurité aérienne, dite liste noire, de l'UE, suite à un audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) effectué en 2007, qui a relevé des écarts significatifs en matière de supervision de la Sécurité (6,7 % seulement de conformité). La sortie de cette liste était donc assujettie à une amélioration substantielle de notre capacité de mise en œuvre des normes internationales, matérialisée par un score élevé ayant pour conséquence de lever le bannissement ou les restrictions imposées aux compagnies aériennes gabonaises dans l'espace européen. Il fallait donc retrousser les manches ! Nous nous sommes engagés avec l'OACI en avril 2016, sur la mise en œuvre d'un projet pilote visant à atteindre cet objectif. Nous avons donc travaillé avec le Parlement pour adopter un nouveau Code de l'Aviation civile (le précédent datait de 1965), publié avec le gouvernement des textes d'application qui en découlent, mis à jour notre réglementation, effectué un renfort en capacité technique mais également en formation de nos techniciens, établi et mis en œuvre les recertifications des exploitants avec le soutien d'experts de la sous-région et renforcé notre surveillance continue avec la résolution des écarts identifiés, tout cela sur une période de deux ans et demi. À l'issue de ce travail, une revue de validation coordonnée de l'OACI a été effectuée du 29 janvier au 6 février 2019 pour vérifier les progrès réalisés. Les résultats obtenus nous ont fait passer d'un taux de conformité de 26,07 % à 72,91 %

(la moyenne mondiale est de 67 %). Cette progression a été confirmée par les experts de la Commission européenne par un autre audit effectué par leurs experts (du 14 au 18 octobre 2019). Fort de ce qui précède, et ayant constaté cette évolution importante, la liste de sécurité de l'UE a été révisée et publiée le 9 décembre 2019 avec le retrait du Gabon. Un travail colossal a été abattu, grâce à l'implication de toutes les parties prenantes (OACI, Parlement, Gouvernement, experts régionaux, industrie...). Cette progression impressionnante réalisée en si peu de temps a d'ailleurs été saluée à travers le prix spécial du Président du Conseil de l'OACI, qui nous a été décerné le 24 septembre 2019 à Montréal.

Le secteur aérien national traverse une grave crise avec les faillites à répétition dont la dernière en date reste celle d'Afric-Aviation et, dans une moindre mesure, La Nationale empêtrée dans un imbroglio judiciaire. Au niveau de l'ANAC, comment expliquez-vous ces échecs en cascade ? - Comme vous l'avez mentionné, ce sont des problèmes de gestion interne (problèmes d'actionnariat et de choix de gestion) qui ont immobilisé ces compagnies. Certains directeurs généraux se sont vus interdits de poursuivre leurs activités, des aéronefs ont été saisis, et dans certains cas les comptes aussi. Ce n'est pas à l'Anac que ces problèmes se résolvent mais devant les tribunaux compétents. Pour ces deux compagnies, nous avons pris acte de la liquidation de la première, prononcée par le Tribunal de Libreville, et pour la deuxième, de la décision de scission et de la création de deux entités, qui implique donc une recertification de chacune d'elles avant la reprise des vols, selon la réglementation en vigueur.

À l'exception d'Afrijet, combien de compagnies aériennes nationales desservant les destinations domestiques reste-t-il à ce jour ? Ne craignez-vous pas, à terme,

que l'intérieur du pays ne soit plus desservi ? Ce scénario est-il possible ?

- Il y a encore quelques mois, 3 compagnies aériennes desservaient l'intérieur du pays. Là encore, une de ces compagnies ne s'est pas vue renouveler son permis d'exploitation, en raison des non-conformités majeures de sécurité décelées lors de nos contrôles continus. Elle sera de nouveau autorisée à voler dès qu'elle aura résolu l'ensemble des écarts. Je profite de l'occasion pour expliquer que lorsque l'Anac délivre des autorisations, elle a également l'obligation d'effectuer des contrôles réguliers ou inopinés des compagnies nationales et étrangères. Lorsqu'un écart à la réglementation est décelé, les éléments de preuve sont collectés et présentés à l'exploitant. Un rapport lui est envoyé comportant les non-conformités identifiées avec leurs criticités. Des délais sont donnés à ce dernier pour se conformer, mais les écarts ayant un impact direct sur la sécurité nécessitent un arrêt immédiat d'un pilote, d'un mécanicien, d'un aéronef ou pire, de la compagnie (suspension de l'autorisation). Nous sommes parfois surpris de la réaction de certains opérateurs qui évoquent souvent des problèmes administratifs ou autres alors qu'ils sont parfaitement informés de la situation puisqu'elle est étayée par des preuves et que du courrier mentionnant tout ce qui a été évoqué précédemment leur est adressé. Sachez que nous ne prenons pas plaisir à immobiliser des compagnies et que nous en mesurons les conséquences. Lorsque nous arrivons à cette mesure extrême, ou à constater cette situation, c'est la responsabilité de l'exploitant. Malgré nos inspections périodiques, ce dernier doit veiller, à tout moment, au maintien des conditions qui ont prévalu à la délivrance de ces autorisations. Quand un risque critique est identifié, il n'y a pas d'autre alternative que de suspendre et attendre que l'opérateur se conforme. La sécurité est l'affaire de tous. Il est important



Photo : DR/L'Union

Le DG de l'Anac, Arthur Nkoumou Delaunay (d), recevant le prix spécial du président du Conseil de l'OACI, pour les efforts réalisés dans la mise en œuvre des normes de sécurité aérienne.

de savoir que quiconque décèle un manquement doit le signaler afin qu'il soit analysé et que l'on puisse le corriger. Dans notre jargon technique cela fait appel à la gestion de la Sécurité qui est en renfort avec le système de management de la qualité d'une compagnie. La Sécurité des passagers est notre priorité. Le risque zéro n'existe pas mais nous devons tendre vers.

Hormis Libreville, Port-Gentil et Franceville, les aéroports de l'intérieur du pays sont très peu utilisés en termes de trafic aérien et se trouvent, pour la plupart, dans un état de décrépitude avancée. Faudrait-il, selon vous, les fermer ?

- La gestion des aéroports secondaires a été confiée à la délégation aux activités nationales de l'Asecna. Cette problématique est en cours de discussion au ministère en charge des Transports.

Pourquoi l'aéroport international de Port-Gentil n'est toujours pas opérationnel en termes d'exploitation et de trafic ?

- Un aéroport est opérationnel dès lors qu'il est autorisé à recevoir des vols, ce qui est le cas de celui de Port-Gentil, qui est ouvert à la circulation publique. Son ouverture à l'international impose des exigences additionnelles. La question du trafic

dépend des besoins d'un aéroport, mais également de son statut, des alternatives pour s'y rendre (la voie maritime, terrestre...), de la situation économique.

Lors de la 4e édition du New York Forum Africa en 2016, il avait été annoncé la création d'une compagnie aérienne africaine low-cost, Fly Africa, pouvant desservir Port-Gentil à 15 000 francs, et Paris à 150 000 francs. Où en est-on avec ce projet aujourd'hui ?

- L'Anac ne décide pas de la création ou non d'une compagnie aérienne, encore moins sur les tarifs qu'elle va appliquer. En revanche, nous analysons son Business plan et nous nous assurons qu'il est réaliste avant d'enclencher le processus de certification. N'ayant pas atteint cette étape avec cette compagnie, nous vous invitons à vous rapprocher de celle-ci pour avoir plus de détails sur les tarifications qu'elle comptait proposer.

L'ancien ministre des Transports, Justin Ndongangoye, avait initié une réflexion profonde sur la baisse des prix des billets d'avion. Où en êtes-vous sur ce dossier ? - Il s'agit d'un dossier piloté par le ministère en charge des Transports. Je vous invite également à vous rapprocher de ce dernier pour en connaître le statut.