

Notre dossier

Compagnies aériennes Voyage en zones de turbulence

Les compagnies aériennes comoriennes sont confrontées à des très graves problèmes. Certaines risquent, tout simplement, de disparaître sous le poids de «frais nombreux et élevés» qui ne prendraient pas suffisamment en compte le «rôle social» qu'elles remplissent. Il y a aussi le fait qu'elles ne sont «jamais associées» à la prise de décisions concernant le secteur du transport aérien, le coût exorbitant du kérosène. Sans compter qu'elles n'apprécient que modérément la double casquette de la vice-présidente chargée du ministère des Transports qui, dans ces conditions, «élabore la politique nationale du transport et reste l'autorité de tutelle de l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie (Anacm)».

Et ce n'est pas tout...

[Lire pages II et III](#)

Le Chiffre du Jour

2,7 %

La croissance économique mondiale devrait s'accélérer modestement pour atteindre 2,7 pour cent en 2017 après le creux de l'après-crise, l'an passé, grâce à la diminution des obstacles à l'activité dans les marchés émergents et les économies en développement qui sont des exportateurs de produits de base, et à une demande restant robuste dans les pays importateurs, selon le rapport « *Global Economic Prospects* » de la Banque mondiale sur les perspectives pour l'économie mondiale publié mardi dernier.

JEAN-MARC HEINTZ, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L' ANACM «Nous devrions pouvoir atteindre les 60% des standards obligatoires, fin 2017»



Le patron de l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie (Anacm) revient sur la situation et parle des perspectives dans le secteur du transport aérien. Il propose, notamment, son éclairage sur toutes les questions d'actualité dans le secteur, de l'interdiction soudaine d'opérer, il y a près de trois mois

par l'Anacm, du Boeing 737-200 de la compagnie Ab Aviation, aux grosses difficultés posées par la direction générale de l'aviation civile française, au projet d'exploitation des lignes Moroni-Dzaoudzi et Moroni-la Réunion par l'A-320 de la compagnie comorienne Int'Air Iles.

[Lire en dernière page](#)

International

Franc CFA, 70 ans d'histoire contrastée

Depuis sa création en 1945, le franc Cfa est attaqué de toutes parts sur son principe de fonctionnement basé sur une vision des «relations internationales» d'une autre époque. Le 26 décembre 2015, le franc Cfa a fêté ses soixante-dix ans. D'où vient cette monnaie? Quels étaient les objectifs des décideurs de l'époque? Quelle est la trajectoire de cette monnaie? Retour sur soixante dix ans d'histoire d'une monnaie dont le principe de fonctionnement est au coeur des débats.

[Lire page II](#)



Notre dossier

COMPAGNIES AÉRIENNES COMORIENNES

«Pour une table ronde des acteurs du secteur du transport aérien et du tourisme»

Par
Ali Abdou

Ces derniers temps, les compagnies aériennes comoriennes sont confrontées à des problèmes qui, selon certains, les exposent, tout simplement, à des risques sérieux de disparition. Toutes déplorent, entre autres, les frais «nombreux et élevés» qui leur sont appliqués et qui ne prendraient pas suffisamment en compte le «rôle social» qu'elles remplissent. Il faut dire que ces compagnies comblent un vide qui aurait été préjudiciable aux Comoriens et qu'elles véhiculent, en outre, une certaine image du pays au niveau de la région et, parfois, au-delà.

«Le gouvernement comorien n'a jamais pris la peine d'évaluer ne serait-ce que l'impact des entreprises de transport aérien dans l'économie nationale, mais aussi leur impact social puisqu'elles emploient plus de quatre vingt collaborateurs et assurent des formations régulières du personnel», regrette le patron d'Ab Aviation.

Les patrons des compagnies aériennes veulent, en effet, être reconnus comme des investisseurs et comme des opérateurs économiques à part entière. A ce titre, ils demandent qu'ils soient associés aux grandes décisions nationales qui concernent le secteur. «Nous souhaiterions qu'avant de prendre une mesure lourde conséquences, nous soyons impliqués. Il y a, en effet, des décisions qui mettent à mal les finances de nos sociétés et qui nous obligent parfois à renvoyer une partie de notre personnel. Le gouvernement n'aurait jamais voulu que ça arrive, mais...», poursuit Ayad Bourhane.

Les compagnies aériennes ne voient pas d'un bon oeil, par ailleurs, la double casquette de la vice-présidence chargée du ministère des Transports qui, dans ces conditions, elle élabore la politique nationale du transport et, en même temps, reste l'autorité de tutelle de l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie (Anacm). Pour elles, la vice-présidence ne peut pas à la fois concevoir la politique nationale et faire le gendarme. «L'implication de la vice-présidence en charge de l'Economie peut faire le filtre et permettre de surmonter ce conflit d'intérêt», propose Ayad Bourhane.

Restructuration, abandon de lignes, révision de tarifs, etc.

Le patron d'Ab Aviation dont le Boeing 737-200, qui représentait 70 pour cent de ses revenus, est cloué au sol depuis plusieurs mois, a dû se séparer de plus de la moitié de son personnel, quarante cinq sur quatre vingt employés, et «suspendre» sa ligne Moroni-Antananarivo. Il faut dire qu'en termes de services, les compagnies ont dû revoir leurs offres à la baisse, notamment le coût du billet et la franchise des bagages. Une restructuration à tous les niveaux, histoire de pouvoir faire face à toutes ces zones de turbulences. Ab Aviation estime être injustement traitée et déplore le fait que l'Etat ne l'appuie pas suffisamment. Sponsor officiel de la sélection nationale de football et mairaine de plusieurs activités socioculturelles, la compagnie

«Le transport aérien comporte beaucoup de contraintes en termes d'exploitation et de maintenance des appareils, en termes aussi de normes administratives, de normes juridiques, et en termes de services à fournir aux voyageurs. A tous ces niveaux, nous devons chaque jour donner le

meilleur de nous-mêmes. Il est, donc, temps que les autorités organisent une table ronde des acteurs du secteur du transport aérien et du tourisme pour que soit élaborée une charte qui fonde les relations entre acteurs». (Seffoudine Inzoudine, directeur général d'Int'Air Iles).



train de la modernisation, les compagnies aériennes comoriennes nourrissent beaucoup d'ambitions pour être, justement, «en parfaite harmonie avec la nécessité de développer les Comores». Elles viseraient une «meilleure intégration des Comores dans la région, un rapprochement renforcé avec les pays frères de la Ligue des Etats arabes, qui peuvent trouver dans notre pays un havre de paix dans un contexte international de plus en plus troublé».

«L'Etat doit bouger»

De l'avis général, ces compagnies peuvent, grandement, contribuer à l'essor du tourisme national au moment où de nombreux vacanciers qui tournent, pour diverses raisons, le dos à certaines régions du monde, sont en quête de nouvelles destinations touristiques.

va devoir mettre fin à ses actions philanthropiques pour «pouvoir survivre».

La compagnie du jeune Ayad Bourhane dispose de trois Embraer 120 et d'un Boeing 737-200 en contrat d'un an. Elle dessert, au départ de Moroni, Ndzuani, Mwali, Mayotte, Majunga, deux fois par semaine ainsi que Dar-Es Salam, cinq fois par semaine. Elle emploie quarante cinq collaborateurs et gère plusieurs filiales à Madagascar, à Mayotte et en Tanzanie et ferait vivre un réseau de cinquante agences comoriennes.

Conscient que, pour survivre dans le secteur aérien, il leur faut s'adapter à l'évolution de la technologie et suivre le

modernisation du secteur du transport et tourisme, ces compagnies ont besoin de l'accompagnement de l'Etat. D'autant plus, constatent-elles, que «la majorité de leurs concurrents bénéficient de la part de leurs Etats respectifs des subventions, des exonérations fiscales et d'autres facilités». Ce qui est loin d'être le cas aux Comores.

Patron d'Int'Air Iles, Seffoudine Inzoudine, cite l'exemple du kérosène à Hahaya, «le plus cher de toute la zone». Les compagnies plaident donc pour une révision à la baisse du prix. «Le carburant est livré aux Comores à 490\$ la tonne, soit environ 175 kmf le litre. Il est vendu à moins de 0,50\$ le litre à Dar Es Salam, notre voisin le plus proche. Si le prix du carburant baisse au niveau national, cela se répercutera automatiquement sur le prix des billets. Nous aurons, par conséquent, plus de passagers à faire voyager sur nos lignes, donc plus de touristes à faire venir aux Comores, un argument de développement incontestable pour l'archipel. Si le prix du carburant baisse, il y aura également plus de compagnies étrangères qui se ravitailleront à Hahaya, donc plus de clients à payer en devises les services des hydrocarbures des Comores», explique le Seffoudine Inzoudine.

«Le carburant est livré aux Comores à 490\$ la tonne, soit environ 175 kmf le litre. Il est vendu à moins de 0,50\$ le litre à Dar Es Salam, notre voisin le plus proche. Si le prix du carburant baisse au niveau national, cela se répercutera automatiquement sur le prix des billets. Nous aurons, par conséquent, plus de passagers à faire voyager sur nos lignes, donc plus de touristes à faire venir aux Comores, un argument de développement incontestable pour l'archipel. Si le prix du carburant baisse, il y aura également plus de compagnies étrangères qui se ravitailleront à Hahaya, donc plus de clients à payer en devises les services des hydrocarbures des Comores», explique le Seffoudine Inzoudine.

«Trop de tracasseries»

Et de «rappeler» qu'il y a vingt ans, lorsque les Comores s'ouvraient à la concurrence, dans le secteur aérien, «le gallon de kérosène était fixé à un dollar».

A part ces tarifs exorbitants de carburant, les compagnies pointent aussi les tracasseries administratives.



«Pour une table ronde des acteurs du secteur...»

«Le transport aérien comporte beaucoup de contraintes en termes d'exploitation et de maintenance des appareils, en termes aussi de normes administratives, de normes juridiques, et en termes de services à fournir aux voyageurs. A tous ces niveaux, nous devons chaque jour donner le meilleur de nous-mêmes. C'est pourquoi nous estimons qu'il est temps que les autorités organisent une table ronde des acteurs du secteur du transport aérien et du tourisme pour que soit élaborée une charte qui fonde les relations entre acteurs», plaide Seffoudine Inzoudine.

Malgré les difficultés, Int'Air Iles dispose aujourd'hui, après seulement neuf ans d'existence, de cinq appareils, propriétés de la compagnie. Elle vient de louer un Airbus A320.

Elle emploie, à ce jour, plus de cent personnes sur l'ensemble de l'archipel, et assure chaque semaine une soixantaine de vols réguliers. Sans compter les affrètements et les vols sanitaires vers Dar Es Salam ou Dzaoudzi.

En dépit des tracasseries rencontrées par son nouvel appareil avant de se voir délivrée les autorisations commerciales nécessaires, la compagnie dit miser sur l'appui de l'Etat dans son combat contre le

désenclavement des îles et l'ouverture du pays vers l'extérieur.

A Int'Air Iles comme à Ab Aviation, on dit ne souhaiter qu'une chose : «que chacun puisse apporter sa pierre à la construction de la Nation comorienne qui a tant besoin des initiatives privées pour son développement».

A. Abdou



Ab Aviation, la compagnie du jeune Ayad Bourhane dispose de trois Embraer 120 et d'un Boeing 737-200 en contrat d'un an. Elle dessert, au départ de Moroni, Ndzouani, Mwali, Mayotte, Majunga, deux fois par semaine ainsi que Dar-Es Salam, cinq fois par semaine. Elle emploie quarante cinq collaborateurs et gère plusieurs filiales à Madagascar, à Mayotte et en Tanzanie et ferait vivre un réseau de cinquante agences comoriennes.

Sponsor officiel de la sélection nationale de football et marraine de plusieurs activités socio-culturelles, la compagnie va devoir mettre fin à ses actions philanthropiques pour «pouvoir survivre».

International

Franc Cfa, Soixante dix ans d'histoire contrastée

Depuis sa création en 1945, le franc Cfa est attaqué de toutes parts sur son principe de fonctionnement basé sur une vision des «relations internationales» d'une autre époque. D'où vient cette monnaie? Quels étaient les objectifs des décideurs de l'époque? Quelle est la trajectoire de cette monnaie? Retour sur soixante dix ans d'histoire d'une monnaie dont le principe de fonctionnement est au cœur des débats.

D'abord, le franc est une monnaie de référence de l'empire colonial français à la moitié du XIXe siècle. Cette monnaie est, alors, émise par les banques d'émission coloniales, qui sont des institutions privées dont la fonction est d'émettre des billets de banque pour financer le commerce international. La parité de la monnaie est l'usage courant, un franc colonial équivalait à un franc or pour faciliter les échanges commerciaux. Les pouvoirs publics ont commencé par voir dans les banques d'émissions coloniales un enjeu de souveraineté.

En France, le pouvoir commence à s'imposer dans les conseils d'administration de ces banques. Mais voilà, les monnaies sont privatisées, et chaque colonie possède son institut d'émission local.

La fin de la guerre de 1939-1945 approchant, les États veulent contrôler les capitaux qui circulent, surtout ceux issus des colonies qui leur échappent. Le franc devient alors un élément de stabilité des échanges, mais aussi un outil de développement économique pour la métropole et l'empire

qu'elle contrôle. Décembre 1945, la France ratifie les accords de Bretton Woods, et procède à la première déclaration de parité auprès du Fonds monétaire international (Fmi). En 1958, le franc Cfa devient «Franc de la communauté française d'Afrique». Aujourd'hui le franc Cfa signifie «franc de la communauté financière d'Afrique» pour les pays membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine, et «Franc de la coopération financière en Afrique centrale» pour les pays membres de la Communauté économique et monétaire des États de l'Afrique centrale, auquel vient s'ajouter le «Franc comorien».

A partir des années 1960, tout s'accélère. Les communautés économiques prennent le pas sur les instituts d'émission. Force est de constater qu'au début des années 1960, alors que l'Aof et l'Aef se libèrent de la tutelle coloniale, les nouveaux États n'obtiennent pas leur autonomie monétaire. Le franc Cfa survit aux indépendances, et bientôt, cette monnaie devient le symbole d'une colonisation qui ne dit pas son nom. Le Franc Cfa est toujours fabriqué dans l'imprimerie de la Banque de France à Chamalières, une bourgade située dans la région de Clermont-Ferrand.

Source : Le Point Afrique



Quelques grandes dates

1945 : Le 26 décembre 1945 sont créés le franc Cfa, qui signifie alors franc des «Colonies françaises d'Afrique» et le franc Cfp (Franc des «Colonies françaises du Pacifique»). Un franc Cfa vaut, alors 1,7 franc français.

1948 : La valeur du franc Cfa est portée à 2 francs français.

1958 : Le franc Cfa devient le franc de la «Communauté française d'Afrique». Après les indépendances, il deviendra le franc de la «Communauté financière d'Afrique» en Afrique de l'Ouest et le franc de la «Coopération financière en Afrique» en Afrique centrale.

1960 : Le nouveau franc français entre en circulation : 1 Fr = 50 Fca.

1962 : Les États d'Afrique de l'ouest appartenant à la «Zone franc» créent Umoa. Le Mali choisit d'émettre sa propre monnaie. Les «accords de Matignon» se substituent ainsi aux accords bilatéraux.

1972 : La France et les États de l'Afrique centrale signent une convention de coopération monétaire.

1973 : L'accord de coopération monétaire entre la République française et les Républiques membres de l'Union monétaire ouest-africaine, l'un des trois accords de la Zone franc demeurés inchangés à ce jour, est signé. La Mauritanie quitte la Zone franc.

Madagascar choisit d'émettre sa propre monnaie. Les États de l'Union monétaire ouest-africaine créent la Banque ouest-africaine de développement (Boad).

1979 : La signature de l'Accord de coopération monétaire entre la République française et la République fédérale islamique des Comores, entérinant l'appartenance de l'Union des Comores à la Zone franc, intervient le 23 novembre 1979. La parité entre le franc français (Fr) et le franc comorien (Kmf) est fixée à 1 Fr = 50 Kmf.

1984 : Le Mali rejoint la Zone franc.

1985 : A partir de 1994 et de la dévaluation, les États africains de la Zone franc s'engagent dans la constitution d'unions économiques, complémentaires des unions monétaires.

1994 : Les francs Cfa et comorien sont dévalués de respectivement 50 pour cent et 33 pour cent, le 11 janvier 1994.

1998 : Le 23 novembre 1998, le Conseil de l'Union européenne reconnaît les accords de coopération monétaire entre la France et les États de l'Union monétaire ouest-africaine, les États de la Banque des États de l'Afrique centrale et l'Union des Comores, au motif principal que l'engagement de la France relève d'un engagement budgétaire. Le passage à l'euro n'entraîne pas de modification de parités.

Source : Le Point Afrique

JEAN-MARC HEINTZ, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L’ANACM «Je promets d’aller plus loin, parce que nous pouvons le faire, nous savons le faire, et nous devons le faire»

«Depuis ma prise de fonction, je n’ai cessé de chercher les voies et moyens d’éviter à l’Anacm d’être placée sur la liste noire. Grâce au dévouement et à la compétence du personnel, l’Anacm se relève. Pendant six mois, des actions correctrices, des normes et des procédures sont appliquées.

Désormais, la cote de confiance est remontée, des instructeurs de l’Oaci sont venus nous accompagner et d’autres de l’Asecna sont attendus. L’Anacm n’est plus sur les listes des mauvais élèves et, à ce sujet, la progression est fulgurante».

W.E. : *L’aviation civile comorienne serait mal vue par l’Oaci, à cause, semble-t-il, du faible standard de ses infrastructures aéroportuaires. Quelles sont les nouvelles mesures initiées par l’agence que vous dirigez pour mettre le pays aux normes internationales?*

J-M. H. : Effectivement l’Anacm est mal notée par les instances internationales. Rien de concret n’avait été fait depuis le premier audit de l’Oaci en 2008. Aussi bien au niveau des infrastructures aéroportuaires que de celui de l’Agence, aucune volonté n’a été manifestée pour relever le standard de notre institution.

Depuis ma prise de fonction, le 26 juin 2016, je n’ai cessé de chercher les voies et moyens d’éviter à l’Anacm d’être placée sur la liste noire. Cela aurait été une catastrophe et un isolement aérien total.

Grâce au dévouement et à la compétence du personnel, tout le monde a retroussé les manches et l’Anacm se relève. Jour après jour, pendant six mois, des actions correctrices, des normes et des procédures sont appliquées. Désormais, la cote de confiance est remontée, des instructeurs de l’Oaci sont venus nous accompagner et d’autres de l’Asecna sont attendus. L’Anacm n’est plus sur les listes des mauvais élèves et, à ce sujet, la progression est fulgurante.

Nous devons pouvoir atteindre, avec l’aide de Dieu, les 60 pour cent des standards obligatoires à la fin de l’année 2017. Je promets d’aller plus loin, parce que nous pouvons le faire, nous savons le faire, et nous devons le faire.

W.E. : *Le développement du transport aérien nécessite des engagements communs. Quels sont les mesures que vous avez initiées pour appuyer les compagnies aériennes?*

J-M. H. : Les prérogatives de l’Anacm c’est d’être au service de tout opérateur aérien, c’est son éthique. Nous n’avons pas le droit d’ignorer ou de favoriser qui que ce soit. Notre rôle c’est de rendre un service public avec le plus de compétence possible.

C’est la raison pour laquelle les agents de l’Anacm suivent régulièrement des stages de perfectionnement et de remise à niveau, car les normes et les technologies changent de façon exponentielle. L’aviation civile est une multitude de corps de métiers au service de la Nation pour les intérêts de la Nation.

En revanche, lorsque les opérateurs aériens ne paient pas les services rendus, alors ils mettent en danger tous ceux qui sont à leur service. Cela, on oublie trop souvent de le dire. Dans le monde aéronautique il y a des droits mais aussi des devoirs immuables. Notre aviation civile a son propre règlement de base et ses procédures qui suivent ceux de l’organisation mondiale de l’aviation civile où tout est régi par des lois et des procédures.

Bien attendu, nous avons de bonnes perspectives que ce soit pour l’amélioration des conditions de travail de nos personnels que pour leur bien être sans oublier la rénovation des structures de la plateforme aéroportuaire.

W.E. : *La sécurité et la sûreté aériennes semblent menacées partout dans le monde par des actes de malveillance de toute sorte. Comment l’Anacm compte-t-elle faire pour contourner ces menaces, et éliminer tout risque susceptible de compromettre la sécurité du transport aérien?*

J-M. H. : L’embellissement de la plateforme aéroportuaire et la construction, début 2017, d’une nouvelle tour de contrôle et d’un nouveau bâtiment technique. En outre, les études géotechniques doivent débuter le mois prochain



dans le cadre du projet de rénovation de notre piste d’atterrissage.

Nous voulons, absolument, que les hubs dans l’Océan indien aient plus confiance à Moroni avec un meilleur trafic aérien pour les îles. Nous travaillons d’arrache-pied pour certifier nos aéroports et notre aviation civile. Ainsi nous passerons des cent soixante six mille passagers par an actuels à trois cent cinquante mille dès 2018.

Cela signifie, concrètement, que nous n’aurons presque plus rien à envier aux autres pays africains de la région et que nous serons sur la voie de la réussite aérienne et économique.

En fait, nous ne faisons rien d’extraordinaire, nous faisons ce que suivent les directives du président Azali Assoumani qui, je le rappelle ici, a bien martelé que l’assistanat et qu’il fallait travailler. C’est exactement ce que nous faisons ici à l’Anacm.

Juste une précision, à ce niveau, si vous le permettez : notre aéroport était fermé à 18h00 pour diverses raisons techniques et administratives. Depuis le 15 août dernier il était ouvert jusqu’à 21 heures et, actuellement, jusqu’à

«Embellissement de la plateforme aéroportuaire, construction, début 2017, d’une nouvelle tour de contrôle et d’un nouveau bâtiment technique. Des études géotechniques doivent débuter le mois prochain dans le cadre du projet de rénovation de notre piste d’atterrissage.

Nous voulons, absolument, que les hubs dans l’Océan indien aient plus confiance à Moroni avec un meilleur trafic aérien pour les îles. Nous travaillons d’arrache-pied pour certifier nos aéroports et notre aviation civile. Ainsi nous passerons des cent soixante six mille passagers par an actuels à trois cent cinquante mille dès 2018.

Cela signifie, concrètement, que nous n’aurons presque plus rien à envier aux autres pays africains de la région.»

minuit. Le mois prochain, il le sera jusqu’à 2 heures du matin et dès le 1^{er} mai 2017, il passera à H24-Tx7 J.

W.E. : *Depuis novembre dernier, la compagnie Ethiopian Airlines a commencé à desservir Moroni. En parle-t-on de positionnement d’autres compagnies. Si cela est vrai, quelles sont-elles?*

J-M. H. : Il est vrai que d’autres opérateurs aériens internationaux ont manifesté leurs intérêts de desservir les Comores et les dossiers sont en cours de faisabilité.

W.E. : *La population et la diaspora comorienne se plaignent, à juste titre, des tarifs trop chers dans le transport aérien. Pourquoi la «destination Comores» est-elle trop chère?*

J-M. H. : En ce qui concerne le service aérien entre les îles, cela devient compliqué car les compagnies privées de droit comorien n’assurent pas et ne respectent pas leurs programmes de vols ce qui inquiète les passagers. Dans l’immédiat nous n’avons pas de solution miracle mais nous avons un plan très sérieux.

W.E. : *Et que comptez-vous faire pour faciliter le déplacement de la population entre les îles et à l’international à des coûts raisonnables?*

J-M. H. : En ce qui concerne les tarifs aériens, le ministère des transports nous a interpellés pour auditer les structures de prix afin de réduire le prix du billet. En revanche, nous allons interdire les changements inopinés de programme de vols et d’horaires des compagnies aériennes nationales ou internationales. Nous devons protéger les passagers.

W.E. : *Un appareil de la compagnie AB Aviation a été cloué au sol pour «non-conformité» aux normes de sécurité par vos agents. Pourtant, ce même appareil a opéré pendant plusieurs mois et a même transporté le chef de l’Etat à l’étranger. N’y a-t-il pas eu un manque de vigilance de la part de l’Anacm?*

J-M. H. : Il est vrai qu’un des avions de la société AB Aviation a été interdit d’exploitation à l’issue d’une autorisation temporaire de trois mois. Cette autorisation n’a pas été renouvelée pour plusieurs causes techniques. Le reste n’est que spéculation.

W.E. : *Selon certaines informations l’Anacm se serait opposée à l’arrivée de l’A-320 d’Int’Air Iles et aurait même participé au blocage des autorisations commerciales par la Direction générale de l’aviation civile française. Qu’en est-il exactement?*

J-M. H. : C’est faux ! L’Anacm ne s’est jamais opposée à l’exploitation de l’Airbus 320 d’Int’Air Iles. Au contraire, c’est l’Anacm qui s’est déplacée à la direction générale de l’aviation civile française à Paris et à la Réunion pour obtenir qu’il soit autorisé à opérer sur Mayotte, dans un premier temps. Nous avons pris nos responsabilités et nous avons rendu le service qu’attend un opérateur économique qui a des droits et devoirs. On ne peut malheureusement pas empêcher des gens de spéculer.

Je voudrais préciser que la compagnie aérienne Int’Air Iles n’est pas la compagnie nationale et qu’elle ne peut, en aucun cas, prétendre l’être pour faire réagir nos politiques. Néanmoins, nous ferons tout pour la protéger dans le respect des procédures et de la réglementation.

Propos recueillis par
Ali Abdou