



Aviation sans frontières

"forum": Dans notre dernier numéro nous avons publié le compte-rendu très personnel que tu as fait d'une de tes expéditions en Afrique. Aujourd'hui nous aimerions présenter à nos lecteurs l'organisation "Aviation sans Frontières" (ASF). Depuis quand ASF existe-t-elle sur le plan international?

Paul HEYMAN: Il serait peut-être intéressant de parler d'abord du contexte dans lequel ASF est née. Bien qu'il y ait déjà eu des actions de solidarité spontanées et ponctuelles (intervention des pilotes de ligne français au Biafra, des équipages Air France au Bangla Desh en 1972, d'Airbus Industries en Haute-Volta en 1979, de UTA en Haute-Volta également en 1980, un petit groupe de navigants, révoltés de voir dans les ports africains des tonnes et des tonnes de vivres et de médicaments pourrir ou tout simplement disparaître, alors que dans l'arrière-pays des populations entières périssaient, décida de tenter de joindre toutes les possibilités que peut offrir le monde de l'aéronautique pour un transport rapide et efficace. André Gérard (Comman-

dant Boeing 747), Gérald Similowsky (Commandant Airbus) et Georges Clerc (Commandant à la retraite) avaient bien saisi le problème. Le fait que les vivres ne parvenaient pas aux populations victimes de catastrophes naturelles et de famines n'était sûrement pas imputable au manque de générosité de la part des pays industrialisés. En Afrique, le parc de camions disponibles est très limité, encore aujourd'hui. A peine sorties des centres commerciaux, les rares routes se transforment en piste, c.-à-d. des tracés suivant une direction générale, qui tantôt se rejoignent, tantôt se dispersent. Le Paris-Dakar donne une idée tout à fait fausse de la "piste". Les camions y font une moyenne de 40 à 50 km par heure en temps sec, sauf évidemment en cas de panne. Le moindre orage transforme la latérite en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire en un gigantesque borbier totalement impraticable. Le seul moyen de venir en aide reste donc la voie des airs! Notre groupe décida donc en 1980 de créer une association de bénévoles sortant de l'aéronautique, prêts à mettre leurs qualifications au service de l'aide d'urgence. Incités

par l'exemple des Français et "mordus" par l'idée Michel Bourgeois, Patrick Fecheyr, Joel Gubin et J-P. Notte fondèrent avec d'autres camarades en 1983 "ASF-Belgique". C'était le début de l'internationalisation. Le "petit frère" "ASF-Luxembourg" sera fondé en juillet 1985.

"forum": Comment t'est venue l'idée de créer ASF-Luxembourg?

PH: J'aimerais bien récolter des fleurs, mais l'idée ne vient pas de moi. En 1984 la SABENA avait détaché un pilote auprès d'une compagnie aérienne luxembourgeoise en manque de pilotes. Agé de 25 ans, idéaliste jusqu'au bout des ongles, il était un ami jovial. C'est lui qui me parla de ASF. C'est lui qui sema la graine. Il aurait mérité de la voir germer, mais il a perdu la vie dans un stupide accident de voiture (a-t-on vu des accidents qui ne le soient pas?). Joël Gubin n'est pas parti sans laisser de traces ni chez ASF-Luxembourg, ni chez ASF-Belgique.

"forum": Comment fonctionne ASF? Qui déclenche une mission?

PH: Ce sont soit les pays sinistrés eux-mêmes par la voix de leurs ambassadeurs, soit les organisations humanitaires, soit une personne privée, en général un médecin, qui demandent les "missions" ASF. Ces demandes, il faut le souligner, ne peuvent être faites que pour des raisons humanitaires telles que le transport de médicaments vers ou au sein d'une région sinistrée. Nous transportons évidemment aussi des vivres et du personnel médical. Nous essayons d'aider au prix coûtant le plus bas possible, mais il va de soi que nous ne sommes pas une compagnie de taxi aérien et que nous ne voulons en aucun cas faire de la concurrence à d'éventuelles compagnies locales. Nous refusons gentiment, mais fermement, de transporter par exemple les "autorités locales". Cela ne va pas toujours sans difficultés. Après qu'une demande a été introduite, une étude de faisabilité doit montrer si la demande n'est pas teintée politiquement, si nous avons les moyens, tant mécaniques que financiers, d'accomplir cette mission et si elle est réalisable sur le terrain tenu compte de l'infrastructure locale. En bref, nous voyons si nous avons un avion à notre disposition, soit en propriété, soit en location, si nous avons les hommes, pilotes et mécaniciens, si la piste d'atterrissage est praticable pour l'avion - un gros appareil ne peut évidemment pas atterrir n'importe où - et avant tout s'il s'agit bien d'une mission humanitaire. En fonction de toutes ces données, l'association acceptera ou refusera le projet. Les trois associations sont en ce sens indépendantes et assumeront donc la pleine responsabilité de "leur" mission.

"forum": Tu viens d'évoquer les gros avions, les gros transports. Quels sont les appareils que vous utilisez?

PH: Les activités d'ASF se subdivisent en trois domaines:

1) le gros transport; grâce à l'adhésion généreuse de plusieurs compagnies aériennes, qui mettent leurs avions temporairement non utilisés à la disposition d'ASF et grâce au bénévolat de tout le personnel de l'aéronautique (pilotes, mécaniciens, dispatchers, bagagistes, contrôleurs aériens), on essaye de mettre en oeuvre au moindre coût, un moyen de transport adapté aux circonstances exceptionnelles. Ce sera le cas surtout lors de tremblements de terre, d'inondations, de tornades ou d'éruptions volcaniques.

2) les liaisons locales; à partir d'une plateforme de base de petits avions légers assurent la répartition des secours dans l'arrière-pays. C'est ainsi

que vivres, médicaments, personnel médical ont été véhiculés en Ethiopie, par exemple, vers les petits "strips" difficiles d'accès. Ces missions, généralement de plus longue durée, sont surtout assurées par du personnel navigant et du personnel au sol pendant leurs congés annuels.

3) le colisage; il arrive régulièrement qu'un médecin ou un organisme doit faire parvenir un médicament urgent vers une antenne médicale. Avec l'assentiment de la plupart des compagnies aériennes, des services aéroportuaires et douaniers, ces petits paquets sont acheminés par les équipages, de main en main vers leur destination et remis en main propre.

4) le convoyage et l'accompagnement d'enfants adoptés ou soignés en Europe. Beaucoup de gens croient que nous pouvons entremettre pour les adoptions. Ce n'est pas le cas! Nous, c.-à-d. surtout les hôtesse de l'air interviennent si les organisations d'adoption ou des particuliers ont des problèmes d'accompagnement.

5) le conseil technique; des membres peuvent être délégués auprès des grands organismes de secours pour les aider à résoudre des problèmes aéronautiques.

"forum": Une mission implique donc des effectifs très importants.

PH: En effet, tout le personnel aéronautique sans distinction y participe. Il va de soi que le pilote sur le terrain "récolte" les fruits de toute une pyramide d'anonymes sans qui les opérations seraient irréalisables. Cela va du mécano au simple sympathisant qui a toujours rêvé de voler. Il faut souligner que toutes ces missions seraient impossibles sans l'aide des compagnies aériennes, des autorités et des donateurs.

"forum": A qui appartiennent les appareils que vous utilisez?

PH: Pour l'instant, les associations française et belge sont propriétaires d'avions légers. Les avions



Parachuter de la nourriture et des médicaments. Vous rendez-vous compte des problèmes logistiques et diplomatiques? (International Herald Tribune)

dans d'autres missions sont loués sur place.

"forum": Acheter un avion doit coûter une fortune. Est-ce rentable?

PH: Oui, l'achat d'un avion est cher. Mais en aviation tout est cher! Voyons d'abord la location d'un avion. Ces engins sont loués sur le marché local, en général à des sociétés commerciales pour une période déterminée, disons un an. Après cette année, la société pourra décider de laisser l'avion à un client plus offrant. Alors, soit nous payons le prix demandé, car il y a très peu de concurrence dans ces pays, soit nous abandonnons la mission faute de véhicule.

Un Piper Cherokee au Mali, coûte en location environ 10 millions de Flux et on n'a aucune garantie au-delà de l'année de pouvoir continuer la mission. L'achat par contre a plus d'un avantage; on n'est plus dépendant d'une société commerciale ce qui constitue déjà un profit certain; mais en plus, l'achat d'un monomoteur d'occasion, d'un moteur de rechange, plus les primes d'assurance et les outils courants - bref, tout à fait le même avion, mais en propriété - revient à 7,5 millions de Flux: une économie de 2,5 millions par rapport à la location pour une seule année. La deuxième année, la différence s'accroît, car il ne faudra plus acheter ni l'avion ni l'outillage, de sorte que le "bénéfice" sera d'environ 4 millions pour les ONG (organisations non-gouvernementales) utilisatrices. C'est la raison pour laquelle ASF-Luxembourg essaye de réunir les fonds nécessaires à l'achat d'un avion léger qui viendrait renforcer la "flotte" et éviterait des locations onéreuses. Imaginez ce qu'une ONG comme "Médecins sans Frontières" peut réaliser



Dessin de PLANTU.

avec un budget supplémentaire de 2,5 respectivement de 4 millions! Il serait presque criminel de jeter cette somme par les fenêtres quand on sait les quantités de vivres ou de vaccin qu'elle représente. Voilà pourquoi ASF s'efforce de procurer aux ONG un outil au moindre coût.

"forum": Je reviens sur ma question: l'avion est-il rentable?

PH: On peut difficilement mesurer la rentabilité d'une aide d'urgence et au fond, dans ce cas, on

ne devrait pas en parler: mais je suis convaincu que l'avion est rentable. Il faut savoir que, et je reprends l'exemple du Mali - mais l'ordre de grandeur est le même pour tous les pays du Sahel - une heure de vol correspond à une journée, voire une journée et demie de voyage pénible sur des pistes poussiéreuses à raison de 12 à 14 heures ininterrompues en véhicule tout-terrain. Et ceci uniquement à condition de n'avoir aucun pépin et des pistes praticables! Le médecin MSF venant soigner des malades à Gao ou à Tombouctou pendant ses congés et qui a un mois à sa disposition ne pourra travailler que pendant cinq jours au grand maximum, pour revenir sur Bamako exténué et roué, à condition que tout se déroule sans imprévus. Mais ce n'est pas connaître l'Afrique de compter sans les imprévus! En avion, par contre, on peut compter pour le voyage seulement un jour pour l'aller et un jour pour le retour. Le toubib aura donc une vingtaine de jours pour opérer. Ce sont des heures qui ne se comptent pas en argent. Mais jouons à l'épicier du coin (je n'ai rien contre les épiciers!): puisqu'une heure de vol équivaut à 1 ou 1,5 journées de tout-terrain, que le tout-terrain ne tient qu'environ 20 000 km et que pour ses trajets il faut prévoir un chauffeur connaissant les pistes et les usages locaux, je n'oserais plus affirmer que l'avion est plus cher! L'argument de frappe en faveur de l'avion est pour moi sans doute le transport des vaccins. Le vaccin contre le choléra, par exemple, est très sensible à la chaleur et il perd son efficacité s'il est exposé pendant une période prolongée à des températures supérieures à 10°. Or, dans ces régions africaines, les températures dépassent couramment les 40° à l'ombre. Lors d'une épidémie toute perte de temps est fatale.

"forum": Dans quels pays intervenez-vous actuellement?

PH: ASF a pour l'instant des missions de plus longue durée en Ethiopie, au Soudan, au Tchad, au Niger, au Mali et au Zaïre. La mission au Mozambique a dû être arrêtée, car les loueurs d'avion refusaient d'assurer les risques de guerre et en raison des hostilités, MSF s'était retiré sur Maputo. Mais toute catastrophe ou tout appel à l'aide peut déclencher à tout moment une mission. Soyons honnêtes, puisque nous sommes encore petits et que nos moyens sont très restreints, ASF-Luxembourg n'a pu opérer jusqu'ici que par ses homologues français et belge.

"forum": Faites-vous des différences selon la situation politique des pays demandeurs?

PH: ASF a pour objet de mettre ses moyens au service des causes humanitaires, en dehors de toute considération idéologique, politique, raciale ou religieuse. C'est vite dit, mais quelquefois difficile à réaliser. Il est manifeste que nous ne pouvons être efficaces qu'en observant la plus stricte neutralité sur toute la ligne.

"forum": Qu'avez-vous réalisé de concret jusqu'ici en tant qu'ASF-Luxembourg?

PH: Comme je viens de le dire, nous sommes encore petits et nos moyens sont limités. Nous n'avons malheureusement pas vu certaines compagnies ou personnes rejoindre notre idéal. Voilà pourquoi nous nous insérons dans des missions françaises ou belges. Ainsi deux missions de trois semaines ont été réalisées par un pilote luxembourgeois. D'autre part, ASF-Luxembourg a entremis pour venir en aide à des populations nomades victimes de la famine jusqu'à ce que les organismes internationaux se soient organisés.

"forum": Avez-vous des projets immédiats?

PH: Il est prévu qu'en septembre et en octobre deux autres pilotes et un mécanicien partent en mission. Mais notre projet principal est la mise en service d'un avion ASF-Luxembourg pour la date oh combien symbolique de Noël 1986. Nous avons donc entamé une action "mécénat" auprès des entreprises luxembourgeoises. Nous espérons bien atteindre notre but, surtout que maintenant ASF-Luxembourg a été agréé comme organisation et que les dons passant par l'intermédiaire du CCP 1144-77 avec la mention "en faveur d'ASF" bénéficient de la déductibilité d'impôts. Nos projets peuvent être subsidiés par le ministère de la coopération. Il serait vraiment déplorable si nous ne pouvions atteindre notre objectif.

"forum": Comment peut-on aider l'Afrique à partir du Luxembourg?

PH: La façon la plus directe et la plus facile-

ment réalisable est selon moi de soutenir les ONG engagées sur le terrain et qui ne mangent pas 90 % d'un don pour payer les salaires d'une armée de fonctionnaires. Les exemples sont nombreux: ils vont de "Médecins sans Frontières" au petit Père blanc isolé dans la brousse, en passant par les actions catholiques, les "Iwwerliewen", les "Terre et Frères des Hommes". Tout le monde au Luxembourg connaît au moins un exemple par ouï-dire. J'ai vu au Mali un tas de petites ONG faire un travail phantastique! Et ce avec des moyens parfois dérisoires. Avec un petit clin d'oeil, je pourrais dire: on a au Luxembourg subsidié l'aviation commerciale à coups de millions, pourquoi ne pas soutenir l'aviation humanitaire à coups de milliers?

"forum": En espérant que ce souhait se réalisera bientôt, je te remercie de tout coeur de nous avoir accordé cette interview.

Paul Heyman/sbb