

AÉROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE

Brouillage au décollage

- ➔ Me Abdoulaye Wade, seul et unique géniteur de l'Aibd.
- ➔ Les cadres de l'aviation civile à l'origine du modèle de financement.
- ➔ L'aéroport de la nébuleuse : L'esprit a été détourné, les finalités totalement modifiées et les intérêts du Sénégal sabordés.
- ➔ Comment les Turcs peuvent-ils s'emparer de 66% gratuitement ?
- ➔ Summa et Limak « inconnus » de l'exploitation des aéroports ?
- ➔ Le Bloc administratif et les logements d'astreintes de l'Asecna construits par l'Etat.
- ➔ Pis, l'Etat partage avec l'Asecna la redevance d'atterrissage.
- ➔ C'est immoral pour l'Asecna de percevoir cet argent, selon des cadres de l'aviation civile.
- ➔ En Mauritanie, l'Asecna a cofinancé la construction du nouvel aéroport.
- ➔ Les cadres de l'aviation civile sur le pied de guerre par « patriotisme ».

Un projet de Me Abdoulaye Wade



Au nom de la continuité de l'État, le Président Macky Sall a inauguré, le jeudi 07 décembre 2017, l'Aéroport international Blaise Diagne (Aidb). Toutefois, contrairement à son ministre des Transports aériens et des Infrastructures aéroportuaires, Maïmouna Ndoye Seck qui par simple zèle politique (pour qualifier sa démarche incongrue), refuse de reconnaître à Me Abdoulaye Wade d'avoir eu

l'idée géniale de construire un nouvel aéroport international au Sénégal, depuis 1996, alors qu'il était à l'époque ministre d'Etat auprès du Président de la République dans le « gouvernement de majorité de présidentielle élargie du Président Abdou Diouf », le Chef de l'État Macky Sall a rendu hommage à ses prédécesseurs.

« Vous pouvez entamer une œuvre et laisser d'autres la parachever. C'est

comme cela que Léopold Sédar Senghor a bâti cette nation où toutes les religions cohabitent dans la paix. Diouf a consolidé son legs. Ce dernier a œuvré pour l'approfondissement de la démocratie. Wade aussi a joué sa partition et nous l'avons accompagné dans ce travail », clame Macky Sall. À juste titre ! D'autant que l'on ne peut pas parler de l'Aidb sans citer le nom de Me Wade.

Suite à la Page 3

Tanor qualifiait l'Aibd d'éléphant blanc



Non seulement il a été le premier à atterrir sur le tarmac - dans l'entre deux tours de la présidentielle de 2012 -, mais il est le géniteur de ce beau bijou, qualifié à l'époque lorsqu'il déclinait son projet sous le règne socialiste du Président Abdou Diouf, « d'éléphant blanc » par l'actuel Président du Haut conseil des collectivités territoriales (HCCT), Ousmane Tanor Dieng, à l'époque tout puissant ministre d'Etat, chargé des Services et Affaires présidentiels.

Voilà pourquoi, dans ses promesses électorales en 2000, l'inamovible Secrétaire général national du Parti démocratique sénégalais (Pds) s'était engagé à bâtir un nouvel aéroport si toutefois il accédait à la magistrature suprême. Élu président le 19 mars 2000, Me Wade a voulu, par orgueil, réaliser ce que ses détracteurs considéraient comme étant « un éléphant blanc ».

Dans un premier temps, il décide d'implanter le nouvel aéroport à Keur Massar sur ses propres

terres. Cependant, des études techniques incriminent le sol qu'elles jugent inapproprié pour des pistes d'atterrissage. Le projet est délocalisé sur le site de Diass dont les études montrent qu'il remplissait toutes les conditions.

Une fois le site identifié, la problématique du financement s'est posée. Pour cause, aucun bailleur n'a accepté de financer cet aéroport d'autant que l'investissement est très lourd et le Sénégal ne dispose pas d'assez de ressources.

Les cadres de l'aviation civile à l'origine du modèle de financement



Face à cette impasse, les cadres de l'aviation civile, les seuls experts dans ce domaine, et à l'époque sous la bannière du Syndicat des cadres de l'aviation civile du Sénégal (SYDCAS) auquel ont appartenu bon nombre de membres du Gouvernement actuel et de souteneurs de Macky (Imam Mbaye Niang, Thierno Alassane Sall, Mor Ngom, Mame Mbaye Niang, Moustapha Dieng (Pca ANACIM), entrent en

action.

En finançant sur fonds propre, un séminaire auquel ils convient tous les experts aéronautiques pour réfléchir sur les conditions du financement de Diass.

Au sortir de ce séminaire, ces cadres ont proposé un modèle de financement à partir des redevances supportées par les voyageurs. Ainsi, sur chaque billet on devrait y greffer une redevance. Parce que ce modèle de

financement est accepté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui veut que l'argent de l'aviation civile aille à l'aviation civile. Et l'OACI va même au-delà. Quand des investissements sont consentis pour des services, elle voudrait que les usagers, les compagnies et les gestionnaires d'aéroport supportent ensemble le coût.

Suite à la Page 5

La Rdia pour financer l'Aibd



Séduit par le modèle du SYDCAS, Me Wade décrète en 2005 la mise sur pied de la Redevance de développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA) qui de 30 euros est passée progressivement à 45 et 54 euros à ce jour. L'argent collecté et gardé dans un compte séquestre devrait constituer de garantie pour soulever des fonds pour la construction de Diass. En définitive, voyageurs,

fournisseurs de services de navigation aérienne ont, à eux seuls, financé Diass.

Et, aucune autre entité ne peut s'en vanter.

Aujourd'hui, les cadres de l'aviation civile sénégalaise se vantent et se félicitent de ce mode de financement qui a fini de faire des émules.

« C'était plus une question d'honneur et de patriotisme, qu'une question de nécessité parce qu'à l'époque nous

étions tous convaincus que l'aéroport Senghor était récupérable », révèle un cadre de l'aviation civile.

Non sans inviter certaines personnalités, notamment le ministre Maïmouna Ndoye Seck, à la retenue : « Dire que cet aéroport provient d'Abdou Diouf, c'est insulter non pas les mémoires des Sénégalais mais c'est trahir la mémoire des cadres de l'aviation civile qui ont travaillé dans ce dossier ».

Pourquoi 66% aux Turcs ?



En charge de la construction de l'Aéroport international Blaise Diagne, Saudi Bin Laden Group (Sbg) se brouille avec l'Etat du Sénégal qui refuse de signer un énième avenant de 63 milliards F Cfa. Le chantier qui connaît un état d'avancement de 80% connaît alors un arrêt. Mais le Président Macky Sall qui tient à inaugurer l'AIBD un an avant la présidentielle de février 2019, se tourne vers les Turcs.

Ainsi, le vendredi 05 février 2016, le Chef de l'Etat, recevant le Président turc Recep Tayyip Erdogan, en escale tech-

nique à Dakar, annonce officiellement la poursuite et la finalisation du chantier par les sociétés turques. « Les sociétés Summa et Limak vont terminer la construction de l'Aéroport international Blaise-Diagne », déclare Macky Sall. Avant d'indiquer que ces deux entreprises vont aussi participer à la gestion de l'AIBD.

Dans la foulée, Summa et Limak s'emparent de 66% des parts dans la gestion de l'AIBD. Une aubaine pour ces sociétés turques qui, en réalité, n'ont pris aucun risque encore moins donné une quelconque garantie pour

soulever des fonds. Une répartition des parts que des cadres de l'aviation civile disent ne pas comprendre.

Et qui pose vraiment problème d'autant que Summa et Limak ne sont pas des références dans la gestion des aéroports. À part de brefs passages à l'aéroport d'Istanbul qu'elles exploitaient avec Malaysia Airport et à l'aéroport de Pristina au Kosovo. C'est dire que l'Etat du Sénégal a fait preuve de beaucoup de magnanimité, pour ne pas dire de largesse, avec les Turcs. Pour quelle raison ? Difficile pour le moment d'y répondre.

L'État construit le Bloc administratif et les logements d'astreintes de l'Asecna



Malgré tout le tintamarre noté, jeudi dernier, lors de l'inauguration de l'Aéroport international Blaise Diagne (Aidb) qui constitue cependant un joyau, force est de constater que des choses surréalistes se sont passées dans la réalisation de ce projet. Outre les Turcs, l'État du Sénégal a fait preuve de largesse envers l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA). En quoi faisant ? Dans le projet, l'Etat a construit expressément ou par erreur ce que devait faire

l'ASECNA. À savoir faire sortir de terre le Bloc administratif et les logements d'astreintes dont cinquante-quatre (54) sont déjà livrés. Comment le ministère de tutelle a-t-il pu laisser faire sans taper du poing sur la table ? Alors que, dans les seize autres Etats membres, c'est l'ASECNA elle-même qui s'est occupée de la construction de son bloc administratif et de ses logements. Mieux, en Mauritanie, c'est l'ASECNA qui a cofinancé la construction du nouvel aéroport et construit elle-même son Bloc administratif et ses logements

d'astreinte.

Interpelés sur la question, des cadres de l'aviation civile sont restées bouche bée. D'autant que le Sénégal devra aussi partager les redevances d'atterrissage avec l'ASECNA qui n'a rien fait pour la construction et le financement de cet aéroport.

Et qui va s'emparer de 56% de la taxe susmentionnée laissant à l'État la portion congrue de 46%. D'ailleurs, certains experts de l'aviation civile ne manquent pas de relever que c'est immoral pour l'Asecna de percevoir cet argent.

Les Cadres de l'aviation civile sur le pied de guerre



Dans le transfert de l'Aéroport international Léopold Sédar Senghor (AILSS) vers l'aéroport international Blaise Diagne, de graves manquements sont notés. Notamment au niveau de l'ASECNA qui n'a pas pris les mesures d'accompagnement nécessaires alors que l'Etat s'est substitué à elle en réalisant des ouvrages qui devaient être à sa charge.

Dans les textes de l'ASECNA, il est indiqué que tout travailleur qui fait plus de 30 kilomètres doit percevoir l'ICL (Indemnité compensatrice au logement) alors que

Diass est à 54 kilomètres. Et l'ASECNA refuse de mettre la main à la poche. Une attitude que les travailleurs qualifient de sabotage de l'Asecna, y voyant même une bénédiction du ministère de tutelle au moment où le vœu pieux est de faire de l'AIBD Diass, un hub sous régional.

Les cadres de l'aviation civile ont accepté d'accompagner le transfert de l'AILS à l'AIBD, pour ne pas entacher l'ouverture de ce dernier d'autant que les cartons d'invitation ont été envoyés depuis longtemps par le Chef de l'Etat. Toutefois, se désolent-ils, L'Etat a fait

plus qu'il ne devrait faire. Aujourd'hui que l'AIBD est fonctionnel, des cadres de l'aviation civile, réputés pour être des têtes brûlées, ont décidé d'entrer dans la danse. Parce qu'ils estiment que l'ASECNA, qui a pendant longtemps essayé de saboter le projet, via son Dg sortant, mérite d'être rapplée à l'ordre. Et aucune action n'est écartée. De la grève de zèle à la paralysie totale de l'AIBD dans les semaines à venir si toutefois rien n'est fait. Et si l'ASECNA campe sur ses positions, il ne fait l'objet d'aucun doute que le ciel de Diass risque de s'assombrir.

Attribution sans appels d'offres



En soulignant que l'AIBD est l'aéroport de la nébuleuse parce que l'esprit a été détourné, les finalités totalement modifiées ainsi que les intérêts du Sénégal, les cadres de l'aviation ont vu juste. D'autant que c'est l'opacité totale qui entoure ce projet. Sinon, comment comprendre la mise à l'écart de SHS qui dit avoir investi 1,3 milliard FCFA dans l'achat de matériel dans le cadre du transfert uniquement pour faire plaisir aux Turcs.

Qui, au-delà de la gestion de l'aéroport, gèrent aussi la société de Handling 2As.

Pis encore, c'est le mystère total dans l'attribution des bureaux de Change, de l'espace publicitaire, du Free-Shop, entre autres. Tous ces services ont été attribués à des sociétés, tel que le groupe privé français Lagardère, sans appels d'offres voire au mépris de la réglementation en vigueur. D'autant que ce genre de pratique est banni par le Code des

marchés publics.

Certes, Dakar étrenne un aéroport flambant neuf de dernière génération mais toutes les retombées qu'elle engendre risque de nous filer entre les doigts pour filer vers Ankara, la capitale turque. Alors que le Sénégal, qui dispose de ressources humaines de qualité, aurait pu éviter cela. Parce que ce sont les voyageurs et les prestataires de services aéronautiques qui ont mis la main à la poche pour bâtir ce beau bijou qu'est l'AIBD.

Le personnel en essai pour trois mois



Durant tout le processus de transfert de l'AILS vers AIBD, les autorités ont toujours martelé que les intérêts des travailleurs allaient être préservés. Que nenni ! La preuve par le personnel d'assistance au sol dont, seule une partie a fait le déplacement vers AIBD. Si SHS a refusé, par principe, d'être à la solde des Turcs, AHS, une propriété de l'État, n'avait d'autre solution que de se plier au schéma arrêté par les autorités. En avalant

des couleuvres.

Pour cause, tout le personnel de AHS, aussi bien ceux qui ont des Contrats à durée déterminée (CDD) que ceux bénéficiant de Contrats à durée indéterminée (CDI), jouit présentement d'une situation précaire. La raison ? En lieu et place d'un transfert, les Turcs ont plutôt opté pour le recrutement. Auparavant, tous opèrent, aujourd'hui, à l'AIBD pour une période d'essai de trois mois. Un essai au sortir duquel 2AS décidera de

leur maintien ou remerciement.

Désarmés, ces nouveaux prestataires de services de 2AS mettent la pression sur leur syndicat pour tenir tête aux Turcs. Et, dites-vous bien, qu'ils ont des leviers qu'ils peuvent activer à tout moment. Par exemple, refuser systématiquement d'assister les compagnies aériennes. C'est dire que les Turcs ont du souci à se faire sur ce plan même s'ils détiennent par devers eux une poule aux œufs d'or.