

Air Madagascar : les ailes plombées par Ravalomanana

La Gazette – 18/04/11

Louis Michel, Eva Joly et les amis de Marc Ravalomanana vont certainement sabrer le champagne mercredi soir après que l'autorité européenne chargée de l'aviation civile ait annoncé l'inscription d'Air Madagascar dans la liste noire des compagnies aériennes interdites de survoler l'Europe. Hier soir, en effet, le président de la HAT a laissé entendre pour ne pas dire confirmer une décision négative à l'endroit de notre compagnie nationale qui a déjà circulé dans les milieux diplomatiques et financiers, depuis jeudi dernier.

Au grand désespoir des 1700 agents d'Air Madagascar mais aussi de tout un peuple qui étaient fiers de l'étendard que constitue la compagnie dans les airs et à l'extérieur, on ne doit donc plus attendre la décision de l'Union européenne.

Cependant, l'ancien commissaire au développement de la Commission européenne qu'est Louis Michel et la célèbre juge anti-corruption Eva Joly qui postule à la Présidence française au titre des Verts, vont-ils vraiment savourer la nouvelle sanction, deux après avoir tout fait pour sevrer le régime de transition des fonds de l'Union européenne ?

Cette fois-ci, la nouvelle manœuvre contre Andry Rajoelina comporte, en effet, des preuves tangibles contre les malversations de leur chouchou ou de leur sponsor, c'est selon, Marc Ravalomanana.

Lors de son débat télévisé, Andry Rajoelina a révélé des accords scandaleux entre Air Madagascar et les deux compagnies de location propriétaires des deux Boeing 767-300 utilisés par la compagnie nationale.

Le président de la HAT a annoncé le chiffre de location mensuelle de 275 000 dollars à la conclusion du contrat en 2004 qui a été portée à 475 000 dollars, en 2009, à la suite du non-renouvellement du contrat. L'évolution est scandaleuse mais Andry Rajoelina a oublié de livrer les détails. Car contrairement aux perceptions de l'auditoire, ce contrat ne concerne qu'un appareil mais nullement les deux, sans parler du fait que d'après les spécialistes, le coût de la location originelle représenterait presque le double de la location normale.

Le premier avion qui a été mis en service en 1991, a été loué en juin 2004 chez Muzun Leasing One Ltd. Cette dernière est une compagnie suisse qui elle-même a loué l'appareil auprès d'une autre compagnie suisse dénommée Novus Aviation. Déjà à ce niveau, on imagine le surplus à payer pour notre compagnie si elle avait contacté directement le propriétaire. Cet appareil a été loué initialement à 275 000 dollars par mois avec un dépôt de garantie de 825 000 dollars. En 2008, le contrat a été prolongé tacitement: le montant de la location est porté à 475 000 dollars par mois.

Le second appareil qui a été mis en service en 1992, a été loué en juin 2008 auprès de Airplanes Ltd qui elle-même, est une filiale de la compagnie américaine GECAS chez laquelle Air Madagascar avait contracté directement un Boeing 767 après la mise au garage du mythique Boeing 747 combi. Cette fois-ci, le loyer est tout de suite décidé à 475 000 dollars avec un dépôt de garantie de 1,4 million de dollars.

En plus du loyer et du dépôt de garantie, le contrat comporte des réserves pour maintenance à la charge d'Air Madagascar. D'après les documents que nous avons recueillis, la compagnie nationale a déboursé plus de 12 millions de dollars à Muzun Leasing One Ltd et 212 000 dollars à Airplanes Ltd. Suivant les termes du contrat, des remboursements de l'ordre de 7,8 millions de dollars et 144 000 dollars ont été effectués respectivement par les deux loueurs après les diverses réparations.

Le fait est pourtant là : la sécurité de ces deux appareils est aujourd'hui contestée par l'Union européenne. En plus clair, Air Madagascar ne peut plus desservir l'Europe faute d'appareils. L'alternative que nous avons évoquée, il y a quelques jours, dans nos colonnes, est la fourniture de deux Airbus 330 par Turkish Airlines. Le passage, la semaine dernière, d'un conseiller près du Premier ministre turc semble confirmer cette solution quand bien même les différents communiqués indiquent seulement la conclusion prochaine d'un accord aérien. D'ailleurs, Andry Rajoelina a déclaré, hier soir, qu'on trouvera une solution dans un ou deux mois.

En tout cas, Air Madagascar a pris les devants en diffusant un communiqué, dès la semaine dernière, selon lequel elle va assurer tous ses engagements, au niveau des passagers cela s'entend. Le récent accord avec Air France serait une solution en plus des affrètements tels que celui engagé récemment. Mais tel que l'a annoncé Andry Rajoelina, les responsables de cette tentative d'assassinat d'Air Madagascar doivent être poursuivis.

Un Boeing 767-300 neuf coûte environ 150 millions de dollars. Avec le prix de location des deux appareils d'Air Madagascar depuis la signature du contrat qui, dit-on, a été si bien ficelé qu'on doit payer des pénalités en cas de résiliation, on aurait pu acheter au moins un nouvel appareil du même type.

Les responsables directs de cette malversation sont Heriniaina Razafimahefa (président du conseil d'administration) et Klaus Oschlies (directeur général). Le premier est le DG de Tiko et le second le premier DG de Lufthansa Consulting à qui la gestion de la compagnie a été confiée en 2002 par le ministre des Transports d'alors, un certain Olivier Rakotovazaha, avant de revenir en 2007 pour l'installation d'une nouvelle compagnie. Tout cela n'a pu se faire sans les directives de Marc Ravalomanana car si ce dernier était vraiment soucieux de l'étendard national, il aurait investi pour de nouveaux avions pour Air Madagascar plutôt que frimer avec son Force One.

Source : http://www.lagazette-dgi.com/index.php?option=com_content&task=view&id=12020&Itemid=55