

L'UNHAS: un maillon essentiel dans la chaîne de l'aide ... et peut être plus.



L'Avion Dash-8-102 de l'UNHAS Niger : ©UNHCR / B.Moreno

A la fin des années 80, le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a mis en place un service aérien dont le rôle était d'acheminer de la nourriture en grandes quantités en Ethiopie, Somalie, Angola et Soudan. En 2003, le PAM a accepté d'étendre son mandat et de gérer l'ensemble du transport aérien (passagers et cargo) pour les activités humanitaires et les programmes de développement. Le *United Nations Humanitarian Air Service* (UNHAS) est né. Ce service est aujourd'hui présent dans une quinzaine de pays et est capable, en cas d'urgence, d'ouvrir une nouvelle ligne dans les 48h. Il a commencé à opérer au Niger en 2008. Dans ce pays, pour la seule année 2013, l'avion de l'UNHAS comptabilise 1674 heures de vols, 17 259 passagers et plus de 40 tonnes de matériels. Chaque mois deux à quatre évacuations médicales sont réalisées. Au Niger, l'UNHAS est au service de plus de 89 ONG nationales et internationales, de 12 agences multilatérales, des organisations affiliées à la Croix-Rouge et au Croissant Rouge, de la communauté diplomatique et des donateurs.

L'UNHAS est bien plus qu'un simple soutien aux opérations, c'est un maillon essentiel de la chaîne humanitaire et de développement qui facilite considérablement le travail des acteurs de l'aide. Son service va peut-être même au-delà.

Maintenir le contact et fluidifier les opérations

Niamey – Agadez, 950 km, 14 heures de voiture. Niamey – Diffa, 1400 km, escale obligée à Zinder, 2 jours de voiture. Avec 1 267 000 km² de superficie le Niger est le 22ème pays, sur 222, le plus grand au monde. Son réseau routier est encore très limité.

Dans ce contexte opérationnel, il existe un fort risque de créer des distances entre les sièges des organisations, basées à Niamey, et leurs antennes terrains. Et qui dit distance, dit incompréhensions et risque de fournir aux

personnes vulnérables un service de mauvaise qualité. En ce sens les vols de l'UNHAS sont essentiels pour raccourcir les distances et multiplier les rencontres entre les équipes. Ils le sont tout autant pour éviter que les personnes basées à Niamey soient déconnectées des réalités du terrain. Le risque d'agir dans un contexte qu'on ne maîtrise pas est fort. La légitimité de chacun deviendra discutable. L'UNHAS permet de garder un pied dans la réalité.

Les conditions de sécurité affectent les opérations. Le Niger se trouve au milieu d'une zone particulièrement crisogène. Sur les 3 dernières années, d'importants foyers de tensions se sont développés dans les pays voisins (Libye, Mali, Nigeria) et le Niger a été frappé sur son territoire à plusieurs reprises (enlèvements de Niamey et Dakoro, attentats d'Arlit et d'Agadez...). Les travailleurs humanitaires, expatriés et locaux, sont devenus des cibles pour les organisations criminelles. Tout événement sécuritaire a une répercussion directe sur la fluidité des opérations et peut provoquer une rupture dans l'assistance. L'UNHAS permet de limiter les risques que représentent les voyages par voie terrestre.

Turbulences et bonne ambiance

Tout comme l'équipage, l'avion est kenyan. Il rentre à Nairobi toutes les 500 heures de vol pour un contrôle de routine avant de repartir pour Niamey. Richard Nguma est l'un des pilotes. La vie nocturne de Nairobi et « *its no smoking pubs* » lui manque mais il reconnaît qu'ici il se sent plus « *useful* ». Habitué à voler sur des avions de ligne, Richard apprécie l'adrénaline que procure le pilotage de l'avion de l'UNHAS. Tout le monde n'en dira pas autant.

Sur le tarmac de l'aéroport de Diffa, Mariama a la tête des mauvais jours. Elle travaille pour l'ONG IRD. Elle vient de réaliser une mission de suivi. La mission s'est bien passée, le problème est ailleurs. Mariama ne supporte pas l'avion, encore moins celui de l'UNHAS très sensible aux turbulences. Durant son trajet aller, l'avion a dû faire demi-tour pour Niamey après 20 minutes de vol, pas de quoi être rassurée surtout en pleine frénésie médiatique sur la disparition du vol de *la Malaysian Airlines*. Pour son vol retour le vent qui souffle à Diffa annonce des moments pénibles. « *Je préférerais faire 2 jours de bus que prendre cette avion* » soupire Mariama. Elle récupèrera son sourire qu'à Niamey.

Mis à part l'hôtesse qui ne supporte pas que sa voix soit couverte lorsqu'elle donne les consignes, l'ambiance est bon enfant durant le vol. Les discussions sont constantes bien qu'entrecoupées par les moments de turbulences. Seules les équipes du PAM, pour qui l'avion est presque un second bureau, ne semble plus en être perturbées. Quand on est dans l'avion de l'UNHAS on est d'ailleurs jamais loin du bureau. On rencontre les autres acteurs, on échange sur

les interventions. On prend aussi un peu de distance avec le travail, ou plutôt un peu d'altitude.

Le Niger vue du ciel

Travailleurs expatriés cloîtrés à Niamey pour des questions de sécurité et en manque d'horizon, travailleurs nigériens ayant parcouru leur pays par voie terrestre à maintes reprises, tous s'accordent sur le bonheur de voir le Niger depuis le ciel. Entre 6000 et 8000 mètres au-dessus du niveau de la mer (10 000 mètres pour un avion de ligne), la vue est imprenable. On observe les efforts entrepris en termes de récupération des terres dégradées. On prend la mesure de l'étendue de ce pays et de ses milliers de villages éparpillés parfois au milieu de nulle part. On prend conscience de l'immensité de la tâche.



Vue sur les travaux de récupération des terres depuis le vol UNHAS. @UNHCR / B.Moreno

Un soutien au fonctionnement des aéroports nigériens

A la fin des années 1970, le boom de l'uranium a permis au Niger de se doter d'infrastructures aéroportuaires dans les principales villes à l'intérieur du pays. Pour les hauts fonctionnaires et les cadres de l'entreprise chargée de l'exploitation uranifère, il était monnaie courante de prendre l'avion de la compagnie nationale, Air Niger, pour se rendre à l'intérieur du pays ou revenir à Niamey. Les nostalgiques, amateurs de chanson française, se rappellent comment à cette époque ils regagnaient par avion Niamey depuis Tahoua ou Agadez pour assister aux concerts de Johnny Hallyday.

Le crack de l'uranium n'a laissé que les infrastructures. La compagnie aérienne a fermé. Aujourd'hui, mis à part l'UNHAS, les quelques vols internes concernent principalement l'industrie extractive (uranium et pétrole) et donc des zones bien spécifiques. L'UNHAS est le seul acteur à assurer des vols réguliers sur l'ensemble des aéroports de l'intérieur du pays et le seul acteur civil à se rendre dans les villes de Tahoua et Maradi, régions au sous-sol pauvre. En ce sens l'UNHAS permet de maintenir un niveau d'activités et de compétences essentielles pour le Niger qui cherche

aujourd'hui à développer l'aviation commerciale à l'intérieur du pays.



Donateurs ayant appuyé l'UNHAS en 2013