INTRODUCTION

Le transport aérien est une activité qui consiste à acheminer par aéronef contre rémunération d'un point A vers un point B des passagers, du fret et de la poste. Né au vingtième siècle, ce mode de déplacement a accompagné et contribué au développement économique extraordinaire qu'a connu le monde pendant cette période et ceci malgré deux guerres mondiales et de nombreux conflits régionaux.

De part sa nature, le transport aérien a toujours été très sensible aux questions de sécurité et de sûreté car il faut le rappeler, durant des décennies, un débat juridique a eu lieu entre les spécialistes du transport aérien sur l'opportunité d'inclure la sûreté dans la sécurité, pour savoir si celle-ci devait rentrer dans les occupations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)[1]. Ce débat s'était clos en 1974 par la création d'une annexe 17 à la convention de Chicago sur la protection de l'aviation civile internationale en matière de sûreté.

Au plan mondial, l'OACI est l'institution chargée de promouvoir les normes internationales et les pratiques recommandées en matière de sûreté du transport aérien. D'après les chiffres préliminaires sur les services réguliers émanant de l'OACI, ce sont plus de 2,9 milliards de personnes qui ont utilisé l'avion pour leurs voyages d'affaires et de tourisme en 2012.

Le nombre annuel de passagers est en hausse de 5 % par rapport à 2011 et devrait dépasser 6 milliards d'ici 2030, selon les projections actuelles. Le trafic régulier total de passagers a augmenté de 5,5 % en 2012, un taux inférieur d'un point de pourcentage par rapport à celui de l'an dernier.

Ce résultat traduit des résultats économiques positifs partout dans le monde malgré la lenteur de la croissance économique dans certaines régions et la mise en œuvre de politiques d'austérité fiscale dans des économies européennes clés.

Ce résultat montre également que l'Afrique est le troisième marché international au chapitre de la croissance en 2012, principalement en raison de la meilleure

[1] L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

performance des compagnies aériennes nord africaines, attribuable au renforcement de la stabilité politique dans la sous-région.

Cette croissance du transport aérien africain doit être maximisée dans les années futures par la mise en place des politiques et des stratégies pour promouvoir le secteur aérien. Or, la promotion passe nécessairement par la mise en œuvre de mesures préventives contre les actes d'intervention illicite (sûreté).

La sûreté (Security en anglais) vise avant tout à prévenir et à anticiper les actes malveillants volontaires pouvant compromettre le fonctionnement normal de toute la chaine du transport aérien. L'annexe 17 de la Convention de Chicago la définit comme étant une « Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains, matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites ».

Bien qu'il n'y ait pour l'heure aucune menace précise de groupes terroristes présents en Afrique contre l'aviation civile, ce secteur demeure une cible potentielle d'où l'urgence de procéder à une évaluation de la menace terroriste contre le transport aérien. Cette mission incombe en premier lieu aux autorités sécuritaires, particulièrement celles en charge du renseignement, ainsi qu'à celles en charge de la sûreté de l'aviation civile.

Car il faut le rappeler que le transport aérien, de part sa vulnérabilité, son importance économique et la mise en jeu de l'intégrité des passagers, des membres de l'équipage, des personnels au sol, du public, de la propriété des aéronefs et des installations aéroportuaires, est devenu un enjeu essentiel pour chaque Etat.

En effet, lorsqu'un transporteur aérien est victime d'un acte d'intervention illicite, dans la majorité des cas, la cible réelle est son Etat d'immatriculation. Le transport aérien présente également des caractéristiques (sécurité du vol, transport de masse, transport dédié souvent aux classes sociales les plus aisées, aspect international) qui en font une cible privilégiée pour les individus isolés, les criminels et les terroristes.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont mis en exergue les lacunes des règlementations nationales et internationales relatives à la sûreté de l'aviation civile, et poussé les gouvernements à réexaminer leurs politiques à la lumière de la nouvelle menace posée par le terrorisme international. Il en est résulté une réorganisation en profondeur des efforts menés jusque là au plan national, tandis qu'était relancé le

débat sur la coopération et l'harmonisation internationale. De nouvelles règles sur la sûreté aérienne ont été développées dans le but de mieux sécuriser les aéroports, les appareils et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne.

En République Centrafricaine, pays enclavé situé au cœur de l'Afrique centrale, d'une superficie de 623 000 km avec une population de plus de quatre millions d'habitants, les experts de l'OACI, à l'issue de l'audit de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie(DGACM) en 2007, ont conclu que la plateforme aéroportuaire Bangui M'poko ne répondait plus aux normes internationales en termes de sécurité et de sûreté.

Les Autorités nationales, suite à ce constat, ont pris des mesures urgentes pour remédier aux défaillances constatées car le risque était que l'unique aéroport international du pays soit déclassé et fermé au trafic aérien pour les vols long courrier. Le Ministère de l'Aviation Civile et du Transport Aérien(MTAC), par l'entremise de la DGACM, de l'ASECNA et des partenaires au développement comme l'Agence Française de Développement (AFD), a entrepris des efforts afin d'optimiser l'exploitation de l'aérogare, aux travers de certaines mesures et réalisations. Nous pouvons citer entre autres :

- La fermeture du hall aux non passagers ;
- L'ajout des cloisons pour canaliser les flux de passagers ;
- La fermeture de l'accès à la terrasse côté piste;
- L'installation des appareils rayons X pour le contrôle des bagages à main et des bagages à soute ;
- La rénovation du salon d'honneur et du pavillon présidentiel de l'aéroport
- La création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile de Centrafrique (ANAC-C) en remplacement de la DGACM ;
- La création de la Société de Développement des Infrastructures Aéronautiques Centrafricaines(SODIAC) ;

Mais le constat est qu'aujourd'hui, beaucoup reste à faire pour que le développement du transport aérien soit sûr et ordonné dans le pays. C'est la principale motivation qui

a conduit au choix de notre sujet de recherche : **« la sûreté dans le transport aérien : le cas de l'aéroport international Bangui m'poko ».**

Le plan de notre travail sera articulé autour de trois(03) grands chapitres principaux à savoir :

1. D'abord, un cadre théorique et méthodologique dans lequel nous déterminerons le contexte, la problématique, les hypothèses de recherche, l'objectif de l'étude et les résultats attendus ;
2. Ensuite, l'organisation de la sûreté dans le transport aérien en général suivie de la présentation de l'Aéroport international Bangui M'poko à travers son organisation et le fonctionnement des entités en charge de la sûreté, l'évaluation des menaces auxquelles il est ou serait susceptible d'être confronté.
3. Et enfin, le cadre analytique dans lequel nous présenterons les résultats de nos recherches qui feront l'objet d'une analyse ce qui nous permettra par la suite de formuler des recommandations pratiques, qui seront basées sur le questionnaire.

CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE.

CHAPITRE 1 : LE CADRE THEORIQUE.

I.1 : LE CONTEXTE DE L'ETUDE

La République Centrafricaine , en sango Ködörösêse tî Bêafrîka, est un pays d'Afrique centrale, entouré par le Cameroun à l'ouest, le Tchad au nord, le Soudan et le Soudan du Sud à l'est, la République démocratique du Congo et le Congo au sud. L'essentiel de la frontière sud du pays est marqué par le fleuve Oubangui et le Mbomou en amont. La partie nord du pays constitue le haut bassin du fleuve Chari. Ce sont ces deux fleuves qui donnèrent son nom de colonie au pays alors sous domination française.

La Centrafrique est un pays enclavé sans accès à la mer. Le Mont Ngaoui avec ses 1 420 m est le point culminant. Le sous-sol contient des diamants, de l'uranium et de l'or. Le pétrole et l'énergie hydroélectrique sont d'autres ressources potentiellement importantes mais inexploitées à ce jour.

Le pays souffre d'inondations en raison du manque d'entretien des fleuves et des débits impressionnants qu'engendre la saison des pluies en Afrique Centrale. La déforestation est quant à elle constatée dans les zones de brousse (où les paysans utilisent le bois pour leur nourriture et les constructions), mais semble endiguée dans les zones forestières (voir aussi : Forêt du Bassin du Congo).

Les sources du Ministère des Forêts et du Développement Rural semblent prouver que depuis 30 ans, la forêt gagne sur la savane, cas exceptionnel dans le monde. De gros efforts d'aménagement et de protection des forêts sont en effet engagés durablement, avec pour objectif d'éviter l'érosion, de protéger la faune et de préserver cette richesse rare qu'est la grande forêt centrafricaine.

Le climat tropical domine l'essentiel du pays avec une saison humide de mai à octobre et une saison sèche de novembre à avril. Au Sud, la frontière des deux Congo, le climat est de type équatorial, intertropical de Carnot à Berbérati à l'Ouest, sub sahélien vers Birao au Nord avec une saison sèche pouvant aller de 8 à 9 mois, et intertropical mais frais et orageux sur les reliefs.

Le Centrafrique comporte deux grands bassins séparés. L'un s'écoule vers le Nord (bassin du Tchad) avec des cours d'eau comme le Logone, l'Ouham, le Chari. L'autre bassin est formé des affluents de l'Oubangui qui coulent vers le Sud (bassin du Congo).

Les bordures occidentale et orientale du plateau comportent les reliefs les plus importants. Le plateau est entouré au Nord-Ouest avec des gradins du massif granitique du Yadé s'étageant de 1 000 m à 1 400 m (à l'exception du mont Ngaouli : 1 410 m) ; au Nord-Ouest, trois petites chaînes quartziques, les ensembles Délembé-Sergobo, Ouanda Djallé-Mont Koumou et Kotto-Bahr formant les massifs du Dar Challa et des Bongo, culminent au mont Toussoro avec 1 330 mètres.

La moyenne annuelle des températures avoisine 26 °C. À Bangui, les maxima sont de l'ordre de 38 °C et les minima de 15 °C. Le pluviomètre indique en moyenne : pour la saison pluvieuse 226 mm (juillet), et pour la saison sèche 5 mm (décembre).

Le revenu par habitant est de 350 dollars en 2007. L'agriculture représente 55 % du PIB. Les principales cultures sont le manioc (cassave), les bananes, le maïs, le café, le coton et le tabac.

Le nord-ouest et le centre du pays représentent un bassin agricole important pour les cultures de coton et de canne à sucre. Toutefois, la faiblesse des infrastructures et du soutien à la production, qui reste majoritairement extensive, limite très fortement les rendements, très inférieurs à ceux des pays voisins. L'enclavement du pays demeure un handicap important et le transport fluvial est primordial pour l'économie.

De plus, ces contraintes géographiques (limitant les collectes), alliées aux grandes variations (à la baisse) des cours internationaux de ces matières premières ont détourné les paysans de ces cultures qu'ils ne parvenaient pas à vendre. On assiste depuis 2003 à un retour massif à de simples cultures vivrières, destinées à une consommation interne et locale.

Les progrès de l'agriculture ne profitent qu'aux grandes exploitations, les paysans sans formation travaillant toujours "à l'ancienne", sans mécanisation ni attelage. Les productions sont faibles et de qualité très moyenne. Ainsi, il est remarquable que de très nombreuses plantations d'arbres fruitiers soient victimes de bactéries et parasites qui limitent la qualité de la production.

L'exploitation forestière contribue largement au PIB, avec d'importantes ressources en bois tropicaux. Dès le début de la colonisation, on a exploité l'hévéa pour son latex, aujourd'hui les essences sont plus diversifiées. Les moins nobles sont transformées

localement par une petite industrie de contreplaqués, tandis que les plus précieuses sont exportées sans transformation sous forme de grumes.

L'activité minière (or et diamants) constitue l'autre ressource importante de la République centrafricaine en termes de recettes d'exportation : la production officielle - principalement artisanale - de diamants alluvionnaires de très bonne qualité (diamants de joaillerie) s'établit à environ 500 000 carats par an. La production réelle est estimée au double environ, il existe donc une économie de contrebande importante dans ce secteur. La production, le commerce, ainsi que la taille des diamants, sont des activités qui font régulièrement l'objet de plans visant à les nationaliser, ou au contraire à les libéraliser.

Le tissu industriel, qui n'a jamais été très développé par rapport aux pays voisins comme le Cameroun par exemple, a souffert des troubles militaires et politiques successifs, et est aujourd'hui quasiment inexistant. Quelques industries développées dans les années 1970 (industries légères agroalimentaires, manufactures de tissus, de chaussures...) ont disparu. Il subsiste une production locale de bière et de transformation d'aluminium. Le secteur privé emploie environ 11 000 salariés.

Les services publics (eau, électricité, téléphone filaire...), monopoles d'État, sont dans des situations financières difficiles, et les équipements, faute de maintenance et d'investissement, sont pour la plupart vétustes, entraînant des ruptures de service très fréquentes. Le poids important de la dette dans le budget national et la faiblesse du niveau des ressources propres rendent la gestion de l'État difficile (arriérés de paiement des salaires des fonctionnaires, grèves et mouvements sociaux) et contribuent à la fragilité des institutions politiques.

Un cadre législatif anachronique, inadapté, et appliqué de façon parfois surprenante, une forte implication de l'État dans les secteurs productifs, caractérisent l'économie de la République centrafricaine, qui fait également partie d'institutions visant à l'intégration sous-régionale ou régionale comme la CEMAC.

L'arrivée de bailleurs internationaux importants : Union Européenne, Banque Mondiale, Nations Unies et leur pléiade d'agences spécialisées est de bon augure. Ils embauchent et forment des cadres locaux, apportent des devises et soutiennent la consommation locale, tout en bâtissant et finançant des projets essentiels. On trouve en

Centrafrique une flore et une faune très diversifiées, en particulier une population d'éléphants d'Afrique de forêt, visibles par troupeaux de plusieurs dizaines de membres, notamment dans les salines (Bayanga au SO est la plus célèbre).

Cette situation reste très fragile du fait du braconnage pour l'ivoire et de la consommation importante de viande de brousse, mais représente un potentiel cynégétique et d'écotourisme important. Le tourisme reste encore anecdotique, autant du fait de la faiblesse des infrastructures d'accueil et de transport que de l'insécurité qui règne dans le pays.

La croissance était de 2 % en 2005. On peut malheureusement dire, à l'heure actuelle, qu'elle ne profite largement qu'à Bangui, la capitale, qui continue de drainer des populations rurales en quête de mieux-être financier, et prêtes à tout pour profiter du "boom" actuel de l'emploi.

I .2. LA PROBLEMATIQUE

La République Centrafricaine, pays sans littoral maritime, se doit de miser sur le transport aérien pour faciliter son désenclavement. La République centrafricaine a adopté le Code de l'aviation civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) récemment entériné par le Conseil des Ministres de la CEMAC. Ce Code contient les principales modalités permettant aux États de la Communauté de mettre en œuvre les dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale mais nécessite néanmoins un remaniement afin d'y introduire les dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes non encore mises en œuvre. Le niveau d'introduction de ces dispositions n'est pas homogène étant donné que certains articles traitent de détails de mise en œuvre alors que des principes essentiels comme la certification des exploitants n'y sont pas abordés et les attributions de l'organisme autonome chargé de l'aviation civile relatives à la supervision de la sécurité n'y sont pas précisées.

Hormis ces dispositions, la République centrafricaine n'a pas adopté de réglementation technique de l'aviation civile permettant de circonscrire les domaines d'audit, à savoir les licences et la formation du personnel aéronautique, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs ainsi que la mise en œuvre des SARP afférentes contenues dans les Annexes 1, 6 et 8 à la Convention de Chicago.

L'Aéroport de Bangui M'poko est le seul aéroport international du pays. Il est, en dépit de sa petite taille et de par sa localisation centrale sur le continent africain :

- Essentiel au développement économique et social du pays ;
- Il a le potentiel pour devenir un hub fret ou une escale technique naturelle.

Il faut remarquer qu'après plusieurs années de crises militaro-politiques (1996-2003) qui ont détruit tout le tissu économique du pays, la relative stabilité retrouvée en 2003 a permis une reprise du trafic aérien, avec un quasi doublement entre 2005 et 2009 (dont +30 % entre 2006 et 2009).

L'effet induit en a été que le nombre des passagers transportés en 2005 qui était de 52854 a atteint 67500 passagers en fin 2010 et une forte croissance du volume du trafic fret. A titre de rappel, en 2007, le taux de remplissage moyen était de 95%. Jusqu'à récemment, la compagnie Air France assurait 60% du trafic international en A330 (212 passagers) ou A340 (272 passagers). La compagnie assure également un vol fret hebdomadaire avec un B 747.

En 2009, l'aéroport avait enregistré un trafic commercial de 80 000 passagers et le trafic international long courrier représentait 23 000 passagers. La même année, de nouvelles compagnies aériennes ont décidé de desservir régulièrement la RCA :

- TAAG (compagnie angolaise, avec un B 737/800) ;
- Inter-Air (compagnie sud-africaine, avec un B 737/500) ;
- Kenya Airways (membre de SKYTEAM, avec un B 737/800 et une fréquence de 3 vols hebdomadaires) ;
- la Royal Air Maroc en mars 2010 (avec un B 737/800, 2 vols par semaine) ;
- Ethiopian Airlines en 2011 et plus récemment ;
- la compagnie camerounaise Camair co en 2012 et
- Air Cémac, Air Ivoire et Asky dont les activités devraient débuter en 2013.

De là, on peut projeter qu'annuellement depuis 2005, l'Aéroport International Bangui M'poko reçoit environ 2930 passagers de plus par an. Sur la foi de cette projection, on

peut estimer le volume en 2011 à 70430 passagers sans oublier que le trafic au niveau de Bangui a très certainement connu un ralentissement du fait de la cessation des activités de la compagnie libyenne Afriquiyah Airways. L'aéroport de Bangui reste la seule voie sûre permettant d'assurer un minimum de liaison avec les villes secondaires qui ont un réseau routier très dégradé. S'il n'y a actuellement qu'un vol direct vers l'Europe par semaine, celui-ci est absolument vital pour permettre un minimum d'échanges commerciaux avec ce continent.

La RCA fait partie des Pays les moins avancés (PMA) et ne peut donc se permettre de voir son aéroport fermé faute d'installations et d'infrastructures conformes aux normes internationales en terme de sûreté et de sécurité car les conséquences sur le plan économique et social seraient catastrophiques pour l'image de marque du pays et contribuera à faire fuir des segments de marché (hommes d'affaires, commerçants, touristes, étudiants, fonctionnaires etc.).

I.2.1. LES QUESTIONS DE RECHERCHE

I.2.1.1. LA QUESTION PRINCIPALE

L'exploitation sur la plateforme aéroportuaire Bangui M'poko répond- t'elle aux normes prescrites par l'organisation de l'aviation civile internationale dans son annexe 17 ?

I.2.1.2. LES QUESTIONS SPECIFIQUES

- Quelle est à l'heure actuelle le niveau de sûreté de l'aéroport international Bangui M'POKO ?
- Quelle est la perception du public, des passagers, des exploitants (compagnies aériennes, transitaires, les intégrateurs etc.), des organismes du transport aérien sur la manière dont la sûreté est assurée à l'aéroport international Bangui m'poko ?
- Est-ce que les agents de sûreté de l'Aéroport de Bangui M'poko s'assurent que toutes les personnes qui accèdent aux zones réservées sont munies de badges délivrés par le soin des services de la sûreté aéroportuaire ?

I.3. LES HYPOTHESES DE RECHERCHE

- Le niveau de sureté actuelle de l'aéroport international Bangui M'POKO permet aux compagnies de desservir sans risque la RCA.
- La perception positive du public, des passagers, des exploitants (compagnies aériennes, transitaires, les intégrateurs etc.), des organismes du transport aérien sur la manière dont la sûreté est assurée à l'aéroport international Bangui m'poko.
- Les agents de sûreté de l'Aéroport de Bangui M'polo s'assurent que toutes les personnes qui accèdent aux zones réservées sont munies de badges délivrés par le soin des services de la sûreté aéroportuaire

I.4. LES INDICATEURS DE RECHERCHE

1. La capacité de la plateforme aéroportuaire
2. Le type d'appareil de détection disponible
3. Le nombre d'acteurs impliqués dans la gestion de la sureté
4. Le niveau d'instruction des agents impliqués dans la gestion de la sureté

I.5. LA REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE.

Au cours de nos recherches, nous n'avons pas vraiment eu affaire à des documents pertinents qui traitent de la sûreté dans le transport aérien. Néanmoins quelques auteurs ont attiré notre attention ; et nous ferons référence à :

1. Xavier LATOUR (la sécurité et la sûreté des transports aériens p. 51-52) qui affirme que « la sûreté du transport aérien est une bonne illustration de la méthode d'adaptation de la sûreté aux menaces réelles, en s'appuyant sur une posture permanente de sécurité ».

   Si l'on s'en tient à cette affirmation, la sûreté ….

2. Yann POINCIGNON (Aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique européenne de sûreté des transports aériens p. 83-119).

Dans cet article, l'auteur analyse la politique européenne de sûreté de l'aviation civile qui a été développée dans l'Union européenne après les attentats du 11 septembre 2001.

Afin d'en appréhender les caractères originaux, il s'est penché dans un premier temps sur l'approche intergouvernementale qui a prévalu jusque là, notamment au travers de conventions négociées au sein d'organisations internationales.

Puis il a analysé la politique qui s'est développé dans l'Union dans le cadre du plan d'action de lutte contre le terrorisme à compter d'octobre 2001, qui reflète quant à elle les jeux institutionnels internes à l'UE, ainsi que les rapports de force entre les différents acteurs publics et privés de la sûreté.

Enfin, il a tenté de formuler les enjeux de cette politique en termes de vision de la sécurité qu'elle véhicule, vision caractérisée par un recours important aux technologies de contrôle ainsi que par un alignement contraint sur les pratiques américaines.

I.6. LES OBJECTIFS DE RECHERCHE

I.6.1. L'OBJECTIF GENERAL

L'objectif de notre étude vise à montrer que l'Aéroport international Bangui M'poko pourrait répondre aux exigences de sécurité, de sûreté et de qualité de services si des mesures, des moyens humains et matériels conséquents, performants et adaptés à l'exploitation aérienne sont mises en place par l'Etat et les partenaires au développement.

I.6.2. LES OBJECTIFS SPECIFIQUES

L'étude vise les objectifs spécifiques suivants :

- Identifier les différents accords, textes et protocoles ratifiés en matière de sûreté dans le transport aérien en RCA ;
- Analyser le niveau d'amélioration des conditions d'exploitation et de confort de l'aérogare passagers, avec un objectif de niveau de service IATA de C « bon niveau de service » ;
- Faire la sensibilisation sur l'importance de la formation, le recyclage du personnel et le respect des règles et procédures de sûreté et de sécurité dans le traitement des

passagers, du fret, des aéronefs, du catering, infrastructures et de l'environnement aéroportuaire ;

- Proposer des solutions appropriées afin de remédier aux défaillances constatées.

I.7. L'INTERET DE L'ETUDE

Etablie dans l'optique d'une géographie volontaire, notre recherche présente une importance à la fois scientifique et pratique. Scientifique, car notre recherche va fournir un document dont on se servira dans le cadre de travaux de recherche à caractère théorique, académique et universitaire. Elle doit aussi permettre de disposer des données et des outils de base sur la sûreté dans le transport aérien.

Pratique, car notre travail permettra de mieux connaître l'aéroport international de Bangui m'poko, les innovations apportées, de même que les activités connexes au développement de la plateforme aéroportuaire.

Ce mémoire décline l'essentiel des informations concernant les exigences de l'exploitation d'une plateforme aéroportuaire et mieux encore, les solutions envisageables pour les principaux problèmes inhérents au management de la sûreté aéroportuaire.

I.8. LA CLARIFICATION DES CONCEPTS.

Sécurité : c'est la situation de celui ou de ce qui est à l'abri des risques (agressions, accidents, atteintes matérielles). C'est aussi la prévention de tels risques, les mesures et les moyens de protection tendant à prévenir la réalisation de ces risques ou encore l'ensemble de précautions incombant à certaines personnes envers d'autres.

Dans le domaine aéronautique, la sécurité vise les règles de construction et d'utilisation des avions permettant d'assurer la fiabilité du transport aérien. La sécurité (ou safety en anglais) renvoie à une législation ainsi qu'au domaine de la prévention des secours contre les défaillances mécaniques, structurelles ou météorologiques.

Cette sécurité s'exprime au travers d'une réglementation sévère, laquelle impose des normes de fabrication, d'utilisation et d'entretien des avions, ainsi que des critères stricts de formation et de qualification des équipages techniques (pilotes, mécaniciens navigants) et commerciaux.

La réglementation n'oublie pas les services de contrôle de la circulation aérienne, chargés tout à la fois de la sécurité des vols, de garantir les décollages et les atterrissages dans les meilleures conditions possibles, c'est-à-dire en ménageant des intervalles suffisants entre deux appareils, et de veiller au bon fonctionnement des moyens de navigation radio - électriques.

L'infrastructure technique des aéroports n'échappe pas non plus à ce souci de contrer l'impondérable, d'éviter les négligences, notamment dans le domaine du balisage, de l'aménagement et de l'entretien des pistes et voies de circulation. La sécurité est dépendante aussi d'événements involontaires accidentels.

Sûreté : C'est la garantie accordée par la société à chacun de ses membres pour la conservation de sa personne, de ses droits et sa propriété. Elle désigne, par extension dans diverses expressions, la protection dont l'Etat se couvre (sûreté de l'Etat), celle qu'il organise (sûreté publique) ou l'organe chargé d'une telle protection (sûreté nationale).

Dans le domaine aéronautique, la sûreté vise la prévention de tout acte malveillant volontaire. L'annexe 17 de l'OACI à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale la définit comme étant une « Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains, matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites ».

La sûreté (Security en anglais) renvoie quant à elle aux domaines de la prévention et de protection contre les actes volontaires et malveillants, elle représente une facette de la sécurité consacrée à la prévention d'un risque précis: les actes de malveillance.

Par conséquent, les mesures dites de sûreté rassemblent « les dispositions prises sur une base légale et /ou réglementaire pour organiser, coordonner, mettre en œuvre, évaluer et contrôler les moyens humains et matériels nécessaires à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ».

Cette appellation couvre la capture ou le détournement d'un aéronef, le sabotage ou simplement une tentative. Les experts ont employé le mot « sûreté » pour exprimer la protection de l'aviation civile contre toutes agressions volontaires, ainsi que définit par l'annexe 17 de la Convention de l'OACI de Chicago : « Chaque Etat contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, des explosifs ou tous autres engins

dangereux pouvant être employés pour commettre un acte illicite et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile internationale».

Sécuriser le transport aérien, c'est lui donner une immunité contre l'accident, le sabotage, l'attentat, l'agression, le détournement, mais aussi lui donner une immunité contre le fait d'être instrumentalisé pour commettre un acte terroriste.

Acte d'intervention illicite : On entend par acte d'intervention illicite la « Capture d'aéronef, un acte de sabotage ou une attaque armée dirigée contre des aéronefs utilisés pour le transport aérien, leurs passagers, l'équipage, le personnel au sol, les aérodromes civils, et autres installations aéroportuaires utilisées pour le transport aérien, ou la communication d'informations de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef ou d'une installation aéroportuaire ».

Transport aérien : Selon l'article L 310-1 code de l'aviation civile française, « Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste ».L'article R.421-1 (2°) du même code précise que « le transport aérien se définit comme toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste ou de marchandises ».

Passager : Le candidat au voyage sera considéré comme passager (application de la Convention de Varsovie) lorsque :

- il aura accompli la majorité des opérations d'embarquement ;
- il sera pris en charge par le transporteur et se trouvera dans la salle d'embarquement soumise à la garde du transporteur, séparée du hall de l'aérogare par un portillon ;
- il se trouvera à bord de l'aéronef ;

Aéroport : on désigne par aéroport, l'organisme chargé de l'exploitation des installations techniques et commerciales nécessaires à l'exploitation du transport aérien. L'établissement aéroportuaire, entreprise complexe, assure des services qui vont de l'entretien de ses propres infrastructures à la maintenance des appareils, en passant par l'enregistrement, des voyageurs et le stockage , la gestion des zones

franches pour les marchandises. Toutefois, l'aéroport, en tant qu'institution ne remplit pas toutes les fonctions aéroportuaires, auxquelles participent les compagnies aériennes, les agents de fret et les services publics, tels que la poste, la douane, les sociétés annexes.

Plateforme aéroportuaire : Une **plate-forme** de correspondance (en anglais ***''hub''***, Littéralement, ''moyeu'') est un aéroport qui permet aux passagers de changer rapidement et facilement de vol. C'est un concept développé dans les années 1980 par les compagnies américaines, destiné à optimiser le remplissage des vols des compagnies aériennes.

De plus, cet effet est renforcé par un certain synchronisme des horaires des vols "moyen-courrier" ("domestiques" ou internationaux") et des vols "long-courriers" et par des atterrissages et décollages par vague.

Fret aérien : C'est tout article transporté par voie aérienne quelle que soit sa nature et dont le titre de transport est une Lettre de Transport Aérien (LTA) ou document équivalent, et non un billet passager.

La Notion de Risque, En matière d'aviation, la sécurité absolue n'existe pas ; il est impossible d'éliminer tous les risques. Ils doivent être ramenés au niveau le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre. Dans le domaine de la sécurité, le risque se définit comme l'existence d'une probabilité de voir un danger se concrétiser dans un ou plusieurs scénarios, associée à des conséquences dommageables sur des biens ou des personnes.

La Notion d'accident et d'incident, Les manifestations les plus probantes d'un non-respect des consignes de sécurité d'un système sont : l'accident et l'incident. Puisque la gestion de la sécurité vise à réduire leurs probabilités et conséquences, il est primordial de comprendre les causes des accidents et des incidents pour mieux les appréhender. Les accidents et les incidents étant étroitement liés, on n'essaie pas de distinguer les causes des accidents de celles des incidents. Cependant une tentative de définition de ces deux notions s'impose :

Notion d'incident : est considéré comme incident, un fait ou événement de caractère secondaire généralement fâcheux qui survient au cours d'une action et peut perturber son déroulement.

Notion d'accident : l'accident survient toujours à la suite de la convergence de plusieurs facteurs favorables, dont chacun est nécessaire mais pas suffisant en sois pour percer les décences du système. Par exemple plusieurs incidents combinés non résolus peuvent produire un accident.

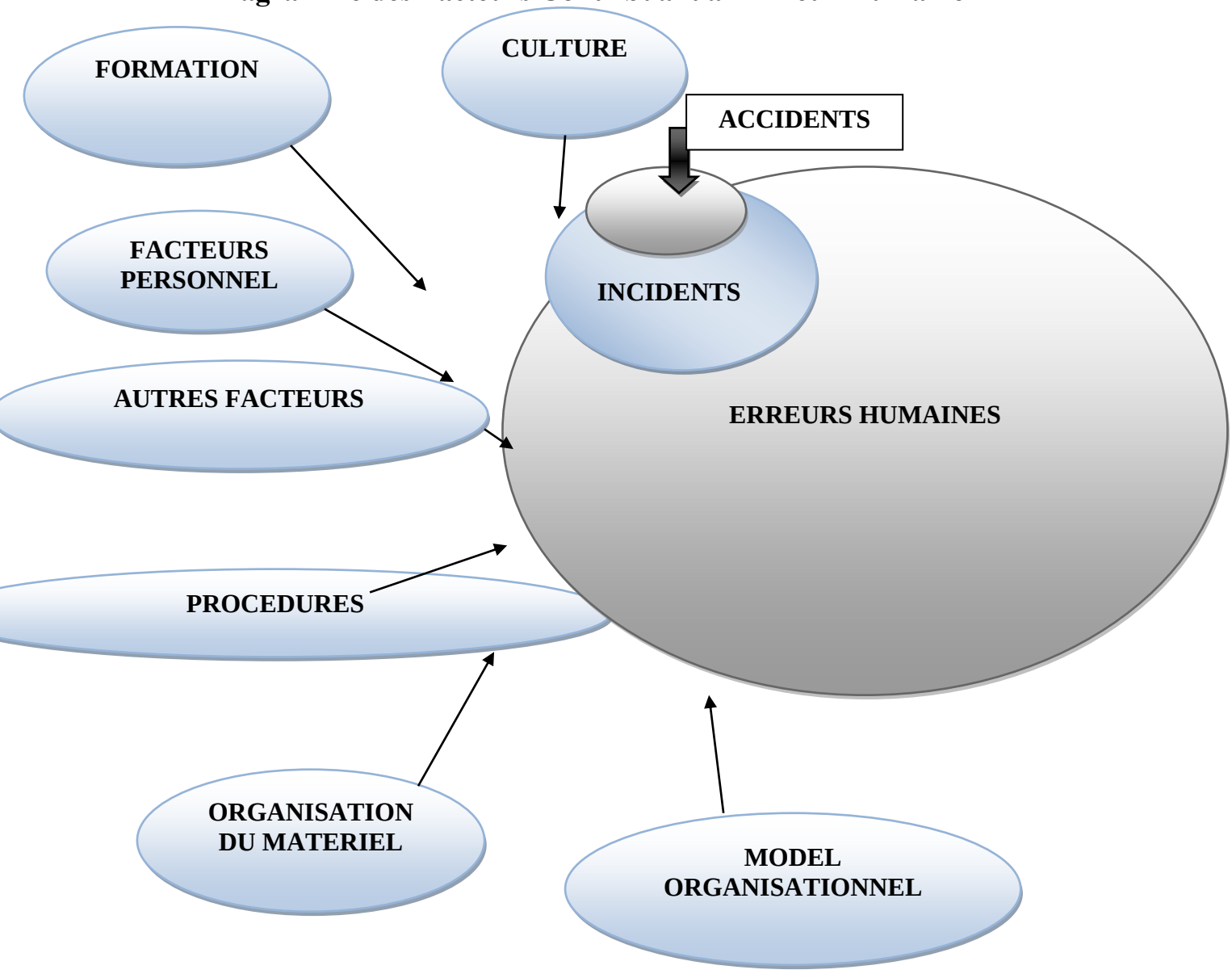
Les accidents et les incidents surviennent quant plusieurs circonstances et conditions sont réunies. Celles-ci sont notamment liées à l'aéronef et à d'autres équipements, aux conditions météorologiques, aux services d'aéroport et de vol ainsi qu'à l'environnement opérationnel au sein de la société, au règlement en vigueur et au climat régnant dans le milieu aéronautique. Elles englobent aussi les changements et les combinaisons de comportement humains.

Parmi les principaux facteurs qui déterminent un contexte favorable aux accidents et incidents, on peut citer : les facteurs matériels et infrastructurels, les facteurs culturels, les facteurs environnementaux, et les facteurs humains.

Les Facteurs Induits au Risque de Sécurité. L'activité humaine constitue la principale ressource de l'exploitation dans le transport aérien. Cependant, elle constitue le facteur le plus impondérable dans la gestion de la sécurité, de part la complexité de ses éléments exogènes qui participent à sa performance. Parmi celles-ci nous pouvons noter : la culture, la formation, les procédures, le matériel, le mode d'organisation, la gestion matérielle, etc.…qui pourraient chacun provoquer une défaillance dans la chaine de sécurité imputable au facteur humain.

Par conséquent, il est inévitable de mettre en place des applications de meilleures technologies, des formations pertinentes, une réglementation et des procédures appropriées pour réduire au minimum les effets des erreurs humaines sur la sécurité. Sachant que les erreurs font partie du comportement humain, l'élimination totale de ses erreurs humaines constituerait un objectif irréaliste. La difficulté n'est alors pas de simplement prévenir les erreurs mais d'apprendre à gérer en toute sécurité celles qui sont inévitables.

Diagramme des Facteurs Contribuant à l'Erreur Humaine



Source doc 9858 OACI

Pour la gestion de la sécurité**,** l'environnement culturel constitue un facteur déterminant de la performance humaine et de ses limites. Il constitue le socle des relations hiérarchiques, du mode de traitement de l'information, de la gestion du stress, du comportement face aux nouvelles technologies, du mode organisationnel et surtout des réactions faces aux erreurs humaines.

La culture jouera aussi un rôle dans l'application de l'automatisation et de l'élaboration des procédures de sécurité, des relations inter personnel dans l'entreprise, et même dans la conception du matériel et des outils de travail.

Par conséquent nous constatons qu'il existe un haut degré d'interdépendance entre la culture et la sécurité malgré la théorie selon laquelle ; la sécurité de l'aviation doit transcender les frontières nationales et toutes les cultures pour juste s'incarner dans une osmose scientifique départie de toute forme d'émotion.

CHAPITRE II : LE CADRE METHODOLOGIQUE

La méthodologie de recherche désigne l'ensemble des techniques, mesures et procédures adoptées en terminologie pour arriver au but d'une recherche.

Ainsi, dans ce sous chapitre, l'accent sera mis sur la description des stratégies utilisées pour la rédaction de ce travail notamment la méthodologie de recherche adoptée, les difficultés rencontrées et la revue de la littérature.

II.1. LES TECHNIQUES ET OUTILS DE COLLECTE DE DONNEES.

Pour l'élaboration de notre travail, nous avons eu recours à certaines techniques. Il s'agit entre autres, de la recherche documentaire et des entretiens avec des professionnels.

II.1.1. LA RECHERCHE DOCUMENTAIRE

Nous avons parcouru certains centres de documentation notamment la bibliothèque de l'Institut Supérieur des Transports du groupe Sup déco, celle de l'Université Cheikh Anta Diop (BUCAD) pour recueillir certaines données. La recherche documentaire nous a permis de cerner plusieurs concepts se rapportant à la sûreté dans le transport aérien. Elle nous a été d'un soutien majeur. Les informations obtenues ont contribué à l'élaboration de ce travail. Les mémoires de nos prédécesseurs, traitant des thèmes avoisinants du nôtre, nous ont aussi aidés ainsi qu'internet.

II.1.2.LES ENTRETIENS AVEC LES PROFESSIONNELS INTERVENANT DANS LE TRANSPORT AERIEN EN CENTRAFRIQUE ET AU SENEGAL.

Ces entretiens avec les professeurs et les professionnels exerçant dans le domaine du transport aérien nous ont permis de renforcer la documentation que nous avions au préalable. Les rendez-vous fréquents que nous avons eu avec notre encadreur ont été bénéfiques, dans la mesure où ils nous ont permis d'avoir plus d'informations et d'éclaircissements, ils ont aussi participé à une meilleure compréhension de notre sujet.

Pour mener à bien notre travail, nous avons eu à élaborer un questionnaire à l'attention du personnel de l'aéroport de Bangui m'poko, de l'ANAC-C, de l'ASECNA mais aussi des compagnies aériennes comme Air France, Kenyan Airways ou Royal Air Maroc exerçant des activités sur la plateforme.

L'objectif étant, d'avoir des réponses aux multiples interrogations posées. Les questions avaient trait pour l'essentiel à l'organisation et le fonctionnement de l'aéroport, le système de sûreté en ce qui concerne le traitement des passagers et de leurs bagages, le traitement du fret, de la poste, l'avitaillement des aéronefs en catering et en carburant, l'environnement aéroportuaire et la compétence et qualification des agents de sûreté. Les problèmes d'infrastructures et installations vieillissantes, inadaptées à l'exploitation aérienne ont aussi fait l'objet de nos échanges.

II.2. LES DIFFICULTES RENCONTREES.

Nous avons rencontré des difficultés de tout ordre lors de l'élaboration de ce document. La plus importante concernait l'accès aux responsables de l'administration aéroportuaire Bangui M'poko. Les informations ne nous parvenant pas à temps à Dakar(Sénégal), il ne nous a pas été facile de faire une bonne collecte des informations sur la règlementation et les dispositions en matière de sûreté aérienne en Centrafrique.

Etant donné que c'est un domaine sensible, complexe et stratégique, certaines questions n'ont pas obtenu de réponses satisfaisantes pour des raisons « secret professionnel ». S'y ajoutent des difficultés liées aux choix des auteurs dont les travaux ont strictement porté sur le thème, mais à force de persévérance et compte tenu de l'actualité du sujet, nous avons réussi à confectionner ce document.

DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

CHAPITRE I : L'ORGANISATION DE LA SURETE DANS LE TRANSPORT AERIEN.

I.1. LES INSTITUTIONS COMPETENTES.

I.1.1. L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le Code de l'aviation civile de la CEMAC et la Loi N° 65-63 du 29 juillet 1965 relative à l'aviation civile et commerciale contiennent les dispositions traitant des questions relatives aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant. Néanmoins, les règlements d'application de ces textes n'ont pas été établis et les récents amendements de l'Annexe 1 n'ont pas été mis en œuvre dans la réglementation centrafricaine. La DGACM n'a pas établi de dispositions permettant la désignation des médecins-examinateurs habilités à assurer les examens médicaux des postulants aux licences du personnel ou l'agrément des centres d'expertise en médecine aéronautique. Il n'existe pas de système d'organisation des examens théoriques et des tests pratiques pour la délivrance des licences et pour la supervision des centres de formation aéronautique.

L'exploitation de l'Aviation civile obéit à des normes et recommandations internationales décidées communément par les Etats sous l'égide de l'OACI et appliquées de manière uniforme partout dans le monde. L'OACI est une organisation internationale qui dépend des Nations Unies. Son rôle est de participer à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international (les vols à l'intérieur d'un même pays ne sont pas concernés par l'OACI).

Le siège se trouve à Montréal (Canada) et elle dispose de sept (7) bureaux régionaux répartis dans le monde (Bangkok, Dakar, le Caire, Lima, Mexico, Nairobi et Paris). L'OACI est composée d'une Assemblée, d'un Conseil, de comités et de commissions. Le Conseil de l'OACI adopte les normes et recommandations réglementant la navigation, le partage des fréquences radio, les brevets du personnel d'aviation, la circulation aérienne… etc.

Il définit aussi les protocoles à suivre lors des enquêtes sur les accidents aériens, protocoles qui sont respectés par les pays signataires de la Convention de Chicago. Les principales missions de l'OACI sont les suivantes :

1. exécuter les instructions de l'Assemblée ;
2. informer l'Assemblée en lui fournissant des rapports ;
3. nommer les différents comités et commissions ;
4. gérer les finances ;
5. élire son président pour trois(3) ans ;
6. nommer son secrétaire général ;
7. élaborer les normes et recommandations réglementant la navigation qui constituent les dix-huit (18) annexes techniques de la Convention de Chicago qu'il faut tenir à jour.

En juin 2002, elle a adopté un Plan d'action pour la sûreté de l'aviation visant au renforcement de la sûreté aérienne à l'échelle mondiale. Ce Plan d'action repose notamment sur la conduite, par les Etats membres de l'Organisation, d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés destinés à détecter les insuffisances et à y remédier.

Les règlements de sécurité de l'OACI font également appel à un programme de facilitation, qui a pour objet la mise sur pied de mécanismes appelés à renforcer l'efficacité des formalités douanières tout en maintenant un niveau de sécurité élevé. Il faut signaler que la république Centrafricaine, dès son accession à l'indépendance a adhéré à la Convention de Chicago.

I.1.2. LA COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

La CAFAC est un organisme autonome dont peuvent devenir membres les Etats africains membres de la Communauté Economique Africaine (CEA) ou de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA). La république centrafricaine est membre de la CAFAC. Le siège se trouve à Dakar. C'est un organisme consultatif. Ses conclusions et recommandations sont soumises à l'acceptation de chacun des gouvernements intéressés. La commission a pour objectif :

- de fournir aux autorités de l'aviation civile dans les Etats membres, le cadre dans lequel ils pourront débattre et planifier toutes les mesures de coopération et de coordination nécessaires à leurs activités dans tous les domaines de l'aviation civile ;
- d'assurer la coordination, l'utilisation optimale et le développement ordonné des systèmes de transport aérien en Afrique.

La CAFAC, dans l'exercice de ses fonctions, travaille en consultation et en coopération étroite avec l'OUA, la CEA et l'OACI ou toute autre organisation internationale gouvernementale ou non gouvernementale dont les activités intéressent l'aviation civile.

I.1.3.L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS AERIENS.

L'Association Internationale des Transporteurs Aériens ou « International Air Transport Association » (IATA en anglais) est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien (c'est-à-dire les compagnies aériennes). Créées il y' a soixante (60) ans par un groupe de compagnies (fondée à La Havane, à Cuba, en avril 1945), ces compagnies sont spécialement autorisées à consulter les prix entres elles par l'intermédiaire de cet organisme. La mission de l'IATA est de représenter et de servir l'industrie du transport aérien. L'activité principale de l'IATA est la simplification des facturations entres compagnies aériennes et les agents de voyages.

Aujourd'hui, l'IATA représente quelques deux cent trente (230) compagnies aériennes qui assurent quatre vingt treize pour cent (93%) du trafic aérien international. L'IATA est ouverte aux compagnies aériennes exploitant des services réguliers et non réguliers, et elle couvre deux catégories de membres :

- Membres actifs**,** pour les compagnies aériennes opérant soit les services internationaux ou des services nationaux et internationaux ;
- Les membres associés, pour les compagnies aériennes opérant des services intérieurs seulement.

I.1.3. L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

L'ASECNA est composée de la France et dix-sept (17) Etats africains membres (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République du Congo, Sénégal, Tchad, Togo).

Elle a été crée le 12 Décembre 1959 par une convention signée à Saint-Louis (Sénégal), remplacée par la convention signée à Dakar le 15 Octobre 1974.

Il fallait unir les capacités matérielles et humaines pour assurer la sécurité des aéronefs en déplacement dans l´espace aérien des États de L´AOF (l´Afrique Occidentale Française), de l´AEF (l´Afrique Équatoriale Française) et de Madagascar. Comme l´Afrique noire avait un déficit énorme en techniciens, ingénieurs et personnel qualifié pour la gestion des tâches dévolues à cette agence nouvellement créée, la France puissance coloniale s´y associait en fournissant un personnel technique qualifié.

L'ASECNA couvre six (06) régions d'Afrique (Antananarivo, Brazzaville, Dakar Océanique, Dakar Terrestre, Niamey et Ndjamena) avec un espace aérien étendu sur 16 100 000 km2, soit 1,5 fois la superficie de l'Europe.

Dans le cadre de sa mission, l'Agence assure :

- le contrôle de la circulation aérienne ;
- le guidage des avions ;
- la transmission des messages techniques et de trafic ;
- l'information de vol, ainsi que le recueil des données ;
- la prévision et la transmission des informations météorologiques.

Ces prestations couvrent aussi bien la circulation en route que l'approche et l'atterrissage. Par ailleurs, l'agence assure les aides terminales sur les 27 aéroports principaux des 17 Etats africains et malgache membres, à travers :

- le contrôle d'aérodrome ;
- le contrôle d'approche ;
- le guidage du roulement des aéronefs au sol ;

- l'aide radio et visuelle à l'approche et à l'atterrissage ;
- les transmissions radio, les prévisions météorologiques ;
- le bureau de piste et d'information aéronautique et ;
- les services de sécurité incendient.

Dans le cadre de l'article 2 de la convention de Dakar signée en 1974, définissant les « activités communautaires », l'ASECNA assure les missions d'assistance à la navigation aérienne, y compris toutes les fonctions de sécurité et de gestion du contrôle de la circulation aérienne, du service d'information en vol et du service d'alerte pour le compte des trente trois (33) aérodromes de la république centrafricaine.

I.1.4.LE MINISTERE DE L'AVIATION CIVILE ET DU TRANSPORT AERIEN DE LA REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE.

La République centrafricaine a adopté le Code de l'aviation civile de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) récemment entériné par le Conseil des Ministres de la CEMAC. Ce Code contient les principales modalités permettant aux États de la Communauté de mettre en œuvre les dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale mais nécessite néanmoins un remaniement afin d'y introduire les dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes non encore mises en œuvre.

Le niveau d'introduction de ces dispositions n'est pas homogène étant donné que certains articles traitent de détails de mise en œuvre alors que des principes essentiels comme la certification des exploitants n'y sont pas abordés et les attributions de l'organisme autonome chargé de l'aviation civile relatives à la supervision de la sécurité n'y sont pas précisées.

Hormis ces dispositions, la République centrafricaine n'a pas adopté de réglementation technique de l'aviation civile permettant de circonscrire les domaines de l'audit, à savoir les licences et la formation du personnel aéronautique, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs ainsi que la mise en œuvre des SARP afférentes contenues dans les Annexes 1, 6 et 8 à la Convention de Chicago.

En dehors des dispositions contenues dans les codes de l'aviation civile, la République centrafricaine n'a ni élaboré ni adopté de code de navigabilité et n'a pas mis en place un minimum de règlements et de procédures nécessaires pour s'assurer que les fonctions essentielles d'un organisme d'inspection de la navigabilité sont établies.

De plus, aucune réglementation n'a été établie en ce qui a trait à la certification (aspects de navigabilité) et à la surveillance continue du système d'entretien des exploitants aériens. Bien que le Code de l'aviation civile de la CEMAC exige que l'exploitant entretienne ses aéronefs dans un atelier agréé, la DGACM n'a pas établi le minimum de règlements et de procédures traitant de l'agrément des organismes de maintenance.

I.1.5.L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE CENTRAFRICAINE

L'ANAC est l'organe compétent chargé de la mise en œuvre de la politique aéronautique nationale de la république centrafricaine. Elle règlemente l'activité du transport aérien et veille à ce que l'aviation civile centrafricaine bénéficie d'un niveau de sécurité élevé et suive un développement durable.

L'ANAC-RCA est un établissement public ayant une compétence nationale, doté d'une autonomie technique et de gestion, qui a été créé par l'état centrafricain par la loi, remplaçant ainsi la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DGACM), première administration de l'Aviation Civile qui n'avait pas connu de réformes majeures depuis sa création. Les arguments avancés par les autorités nationales pour créer cette agence étaient qu'il fallait mettre l'aviation civile aux standards internationaux qui préconisent la cession de la gestion de l'aviation civile à des organismes autonomes, puis éviter à ce que la DGACM soit inscrite sur la liste noire de l'Union Européenne. Les missions de l'ANAC-C énumérées par la loi sont :

- la régulation ;
- l'évaluation pluridisciplinaire et l'expertise ;
- la protection des libertés ;
- garantir l'impartialité de la puissance publique ;

- assurer le contrôle et la certification des organes et du personnel de contrôle de la navigation aérienne, notamment :
- des organismes de sûreté et de sécurité aérienne ;
- des organismes de gestion des espaces aériens et des aéroports ;
- des organismes de maintenance des avions ;
- des aéronefs ;
- des personnels techniques d'entretien et des navigants aériens.

La redevance Sûreté a été créée par le décret n°96-332 du 17 Avril 1996. Elle rémunère l'usage des services rendus, l'usage de la matérielle sûreté, la maintenance et le renouvellement du matériel et permet d'améliorer le niveau de sûreté. Elle doit être payée par les passagers sur vols nationaux et internationaux.

I.1.6. L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Dans le cadre des articles 10 et 12 de la convention de Dakar, définissant les « activités nationales », la RCA a également confié à l'ASECNA, depuis 1995, l'administration et l'exploitation de la plateforme aéroportuaire, y compris la gestion des installations commerciales et des stations météorologiques.

I.2. L'ENCADREMENT JURIDIQUE DE LA SURETE DANS LE TRANSPORT AERIEN.

I.2.1. LES TEXTES JURIDIQUES INTERNATIONAUX.

La sûreté est règlementée par une série de conventions, de mesures et de protocoles permettant d'encadrer et de définir les différentes responsabilités des intervenants dans ce domaine bien précis. On peut citer entre autres : l'annexe 17 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 de l'OACI.

L'annexe 17 de la convention de Chicago de l'OACI regroupe toutes les normes et pratiques recommandées des Etats contractants en matière de sûreté aérienne et aéroportuaire. Ces normes constituent des fondations communes sur lesquelles chacun des Etats contractants bâtit son programme national de sûreté. L'annexe 17 n'est pas

un guide pratique des mesures de sûreté à mettre en œuvre dans les aéroports. Elle synthétise plutôt ce vers quoi les Etats doivent tendre pour maintenir un niveau de sûreté optimale.

La dernière édition de l'annexe 17 tire de nombreux enseignements des attentats du11 septembre 2001. Le 7 décembre 2001, le Conseil de l'OACI a adopté dix nouveaux amendements à l'annexe 17, introduisant notamment l'applicabilité de l'annexe 17 aux vols intérieurs et la coopération internationale en matière de renseignements sur la menace.

Ces amendements ont également entraîné une élévation du niveau d'exigence en matière de : contrôle d'accès, contrôle des passagers, contrôle des bagages, protection du poste de pilotage. Les principes d'harmonisation et de coopération internationale propres à l'OACI l'ont amené à définir en premier lieu les termes qui constituent le vocabulaire de la sûreté et sur lequel sont basées toutes les normes et recommandations contenues dans l'annexe 17.

Un préliminaire d'autant plus utile que certains de ces termes sont aussi dans le langage courant et peuvent revêtir de nombreuses définitions plus ou moins larges. C'est le cas du terme « marchandises », qui fait l'objet de nombreux articles.

Par marchandises, l'OACI entend « tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef ». Une mise au point utile quand il s'agira pour chaque Etat de mettre en œuvre les mesures de contrôle des marchandises. L'annexe 17 fixe aux Etats contractants des objectifs généraux qui doivent se réaliser dans le cadre d'une organisation tripartite à savoir l'Etat, les exploitants aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs.

Dans cette organisation, les Etats veillent à ce que les exploitants d'aérodrome et les exploitants d'aéronefs mettent en œuvre les mesures fixées par l'Annexe 17 et applicables :

- aux aéronefs ;
- aux passagers et aux bagages de cabine ;
- aux bagages de soute ;
- au fret et

- au contrôle d'accès.

Le texte général de l'annexe 17 est complété par le Manuel de Sûreté de l'OACI, beaucoup plus détaillé et concret. Ainsi, là où l'Annexe 17 dit aux Etats quoi faire, le Manuel de Sûreté dit comment le faire. Ce manuel permet aux Etats de constituer leur programme national de sûreté, comprenant l'ensemble des mesures qu'ils s'engagent à mettre en œuvre et les moyens humains et techniques par lesquels ils les appliquent.

En République Centrafricaine, le programme national de sûreté de l'aviation civile(PNSAC) se caractérise par un niveau d'exigence plus élevé que celui de l'Annexe 17. Il a pour base deux décrets.

I.2.1.1. L'ANNEXE 18 DE LA CONVENTION DE CHICAGO DU 7 DECEMBRE 1944 DE L'OACI

Plus de la moitié des marchandises transportées dans le monde sont des marchandises dangereuses matières explosives, corrosives, inflammables, toxiques ou radioactives.

Ces marchandises dangereuses sont indispensables à de nombreuses activités industrielles, commerciales, médicales et scientifiques. Étant donné les avantages du transport aérien, bon nombre d'entre elles sont transportées par avion. L'OACI est consciente de l'importance de ces marchandises et elle a donc pris des mesures visant à en assurer le transport en toute sécurité.

À cette fin, l'Organisation a adopté l'Annexe 18, ainsi qu'un document complémentaire intitulé Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Il existait déjà d'autres codes pour réglementer le transport aérien des marchandises dangereuses, mais ils ne s'appliquaient pas au niveau international ou étaient difficiles à faire respecter dans le monde entier; de plus, ils n'étaient pas compatibles avec les règles correspondantes des autres modes de transport. L'Annexe 18 regroupe les normes et les pratiques recommandées générales qui doivent être observées pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Ses dispositions ont un caractère relativement permanent, ce qui évite d'avoir à recourir trop fréquemment au processus d'amendement des Annexes. Par contre, l'Annexe fait obligation aux États contractants d'appliquer les dispositions des

Instructions techniques, où figurent l'ensemble des renseignements détaillés concernant le transport des marchandises dangereuses. Ces dispositions doivent être régulièrement mises à jour, en fonction de l'évolution de l'industrie, particulièrement dans les domaines de la chimie et des emballages, et le Conseil a établi une procédure spéciale qui permet de réviser et de rééditer régulièrement les Instructions techniques.

Les spécifications adoptées par l'OACI au sujet des marchandises dangereuses ont été pour l'essentiel élaborées par un groupe d'experts créé en 1976. Ce groupe se réunit pour étudier les modifications qu'il convient d'apporter aux Instructions techniques.

Dans la mesure du possible, ses recommandations sont conformes à celles du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses et au Règlement de l'Agence internationale de l'énergie atomique.

L'adoption de dispositions communes facilite le transfert des marchandises entre les divers modes de transport, aérien, maritime, ferroviaire et routier.

Les spécifications de l'OACI comprennent tout d'abord une brève liste de produits qui sont trop dangereux pour être transportés par aéronef, quelles que soient les circonstances. Elles indiquent ensuite comment il faut procéder pour assurer la sécurité du transport des autres produits ou marchandises dangereux. Le Comité d'experts des Nations Unies a défini neuf classes de risques, communes à tous les modes de transport.

La classe 1 comprend les matières et objets explosibles de tous genres, notamment les munitions de chasse, les engins pyrotechniques et les fusées de signalisation.

La classe 2 se compose des gaz comprimés ou liquéfiés, qui peuvent être également des produits toxiques ou inflammables; les bouteilles d'oxygène et l'azote liquide réfrigéré en font partie.

Entrent dans la classe 3 les liquides inflammables, tels que l'essence, les laques, les diluants à peinture, etc.

La classe 4 regroupe les matières solides inflammables, les matières inflammables spontanément et les substances qui, quand elles sont en contact avec l'eau, produisent des gaz inflammables (par exemple, certaines poudres métalliques, les pellicules à base de cellulose et le charbon de bois).

La classe 5 couvre les matières comburantes, par exemple les bromates, chlorates ou nitrates, ainsi que les peroxydes organiques, qui sont des produits oxygénés très combustibles.

Les matières toxiques, par exemple les pesticides, les composés à base de mercure, etc., constituent la classe 6, dont font également partie les matières infectieuses utilisées pour établir un diagnostic ou à titre préventif.

Les matières radioactives sont regroupées dans la classe 7; il s'agit essentiellement d'isotopes radioactifs employés en médecine et en recherche, mais en font également partie les matières radioactives utilisées pour la fabrication de certains objets, par exemple les stimulateurs cardiaques et les détecteurs de fumée.

Les matières corrosives qui peuvent causer de sérieux dommages aux tissus vivants ou endommager la structure des aéronefs, forment la classe 8; ce sont des produits tels la soude caustique, les électrolytes de piles électriques et les décapants à peinture.

La classe 9 enfin regroupe des marchandises dangereuses diverses qui pourraient présenter un risque pour le transport aérien, par exemple les masses magnétisées qui peuvent perturber les systèmes de navigation des avions. L'Annexe 18 et les Instructions techniques sont entrées en vigueur le 1er janvier 1983 et sont devenues applicables le 1er janvier 1984.

On pouvait escompter qu'alors tous les États membres se conformeraient aux spécifications de l'OACI, en les intégrant dans leur cadre législatif national.

I.2.1.2.L'ANNEXE 9 DE LA CONVENTION DE CHICAGO DU 7 DECEMBRE 1944.

Les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la facilitation (FAL) ont pour origine plusieurs dispositions de la Convention de Chicago.

L'article 37 oblige l'OACI à adopter et à amender périodiquement les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant entre autres des formalités de douane et d'immigration.

L'article 22 stipule que chaque État contractant adoptera toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers

et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé. L'article 23 de la Convention exprime l'engagement de chaque État contractant à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale conformément aux pratiques établies ou recommandées en vertu de la Convention.

Certains autres articles présentent une pertinence particulière pour les dispositions de l'Annexe FAL et il en a été tenu compte dans la rédaction de celle-ci. Il s'agit des articles suivants

I.2.2.LES TEXTES JURIDIQUES NATIONAUX

- Programme National écrit de Sûreté.
- Autorité compétente.
- Comité National de Sûreté.
- Programme de formation.
- Programme National de Gestion Qualité.

I.2.2.1. LES MESURES AU NIVEAU DE L'AEROPORT

- Programme écrit de sûreté aéroportuaire.
- Autorité de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté.
- Comité de sûreté d'aéroport.
- Plans d'urgence.
- Filtrage et fouille physique des passagers.
- Inspection radioscopique des bagages.
- Inspection manuelle des bagages
- Fouille et protection d'une zone stérile.

I.2.2.2. LES MESURES AU NIVEAU DE CHAQUE EXPLOITANT SUR L'AEROPORT

- Programme écrit de sûreté exploitant
- Divers textes
- Procédures d'exploitation normalisées
- Programme de gestion qualité
- Programme de sûreté du fret
- Programme de formation.

CHAPITRE II : PRESENTATION DE L'AEROPORT DE BANGUI M'POKO.

II.1. LA PRESENTATION DE L'AEROPORT

L'aéroport international de Bangui (code AITA : BGF • code OACI : FEFF) est un aéroport domestique et international desservant la ville de Bangui, capitale de la République centrafricaine. La ville se situe sur la rive droite de l'Oubangui; Le fleuve forme la frontière entre la République centrafricaine et la République démocratique du Congo. La ville congolaise de Zongo se situe directement sur la rive opposée du fleuve.

En 2004, l'aéroport a servi 53 862 passagers. En 2012, la fréquentation moyenne de l'aéroport était d'environ 120 000 passagers, en dépit d'une capacité maximale de 10 000 passagers.

En raison de sa vétusté, l'aéroport international de Bangui M'Poko risque d'être déclassé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ce qui lui interdirait les liaisons internationales vers l'Europe. Impensable, alors qu'il s'agit du seul aéroport de Centrafrique capable d'accueillir des compagnies aériennes de premier plan et que le transport aérien reste l'un des rares moyens de se déplacer à travers la Centrafrique

II .2. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES ENTITES EN CHARGE DE LA SURETE.

Les règlements régissant l'exploitation technique des aéronefs en République centrafricaine ne contiennent pas toutes les SARP de l'Annexe 6 et le taux de couverture des normes internationales reste très faible. Par ailleurs, la République centrafricaine n'a pas établi de système structuré pour la certification des exploitants aériens. Bien qu'un agrément leur soit actuellement délivré, son contenu ainsi que les conditions de sa délivrance ne sont pas conformes aux normes internationales contenues dans l'Annexe 6 et aux dispositions du Doc 8335, et le processus de cette délivrance ainsi que du maintien de l'agrément ne tient pas compte des capacités opérationnelles et techniques des postulants.

La DGACM de la République centrafricaine est une des Directions générales du Ministère des Transports et de l'Aviation Civile(MTAC).

Les Services chargés des fonctions de la supervision de la sécurité sont rattachés à la Direction de l'Aviation civile (DAC) au sein de la DGACM et la structure de la DGACM nécessite des aménagements et une redistribution des tâches visant à améliorer son efficacité en matière de supervision de la sécurité, en regroupant les entités selon les processus et les groupes de tâches homogènes et en évitant les chevauchements des tâches et fonctions assurées par les différentes composantes de la DGACM.

Le statut actuel de la DGACM constitue un handicap majeur à la concrétisation des actions liées à la supervision de la sécurité aérienne. La DGACM est considérée actuellement comme une Direction générale d'un Ministère ne disposant pas d'une autonomie financière et dépendant entièrement de l'arbitrage du Gouvernement et des ressources que celui-ci pourrait lui octroyer pour les engagements et les actions de formation, les possibilités de recrutement, les opportunités d'équipement et les dispositions d'amélioration des conditions de travail.

Par ailleurs, le niveau de technicité dont dispose actuellement la DGACM ne lui permet pas de superviser ni d'assister l'industrie dans son développement et de soutenir les activités de transport aérien, à savoir certifier, assister, encadrer et superviser les exploitants de services aériens et jouer son rôle de garant de la sécurité aérienne.

II.3. L'EVALUATION DE LA MENACE ET DU RISQUE

La menace est la probabilité qu'une attaque soit perpétrée envers une cible dans un délai spécifique. Il existe plusieurs sortes de menace qui peuvent influencer sur le fonctionnement régulier de l'exploitation d'une plateforme aéroportuaire. On peut citer entre autres :

- la capture d'aéronefs/ détournements ;
- des attentats, actes de sabotage ou attaque à main armée en vol contre des aéronefs, des membres d'équipage et des passagers ;
- des attentats, actes de sabotage ou attaque à main armée au sol contre des aéronefs, des membres d'équipage et des passagers…

- des attentats, actes de sabotage ou attaque à main armée au sol contre des installations aéroportuaires ;
- la prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes.

On peut remarquer que ces tentatives d'actes d'interventions sont dirigées le plus souvent contre trois(03) cibles potentielles à savoir :

- Les personnes ;
- Les installations et
- Les aéronefs.

Le risque est la mesure de la probabilité que des terroristes attaquent une cible en exploitant sa vulnérabilité.

PARTIE ANALYTIQUE

CHAPITRE I : LA PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS

La troisième partie de ce mémoire sera l'occasion tout d'abord, de présenter les résultats des recherches effectuées. Ces résultats feront ensuite, l'objet d'une analyse dont le but est d'apporter des réponses aux questions et hypothèses précédemment émises en vue de vérifier la validité de ces dernières. Enfin, l'analyse de ces résultats permettra en fonction des forces et faiblesses constatées, de définir des recommandations destinées à améliorer la sûreté à l'aéroport Bangui m'poko, d'optimiser son fonctionnement pour le bénéfice de l'économie centrafricaine et le développement de sa plateforme aéroportuaire.

I.1. LA PRESENTATION DES RESULTATS.

I.1.1.LE FLUX DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES.

Lorsque l'on aborde le flux passagers, il faut entendre par là : le passager, son bagage à main et ses bagages en soute. Cela représente certainement le flux le plus difficile à gérer aussi bien au niveau logistique qu'au niveau de la sûreté pour une raison bien simple : il faut assurer la sécurité des passagers sans qu'ils en soient forcément conscients tout en restant dans un souci de confort et de qualité de service rendu. Il faut bien comprendre aussi qu'il s'agit de mesures visant des personnes humaines, rendant ainsi la manœuvre beaucoup plus délicate.

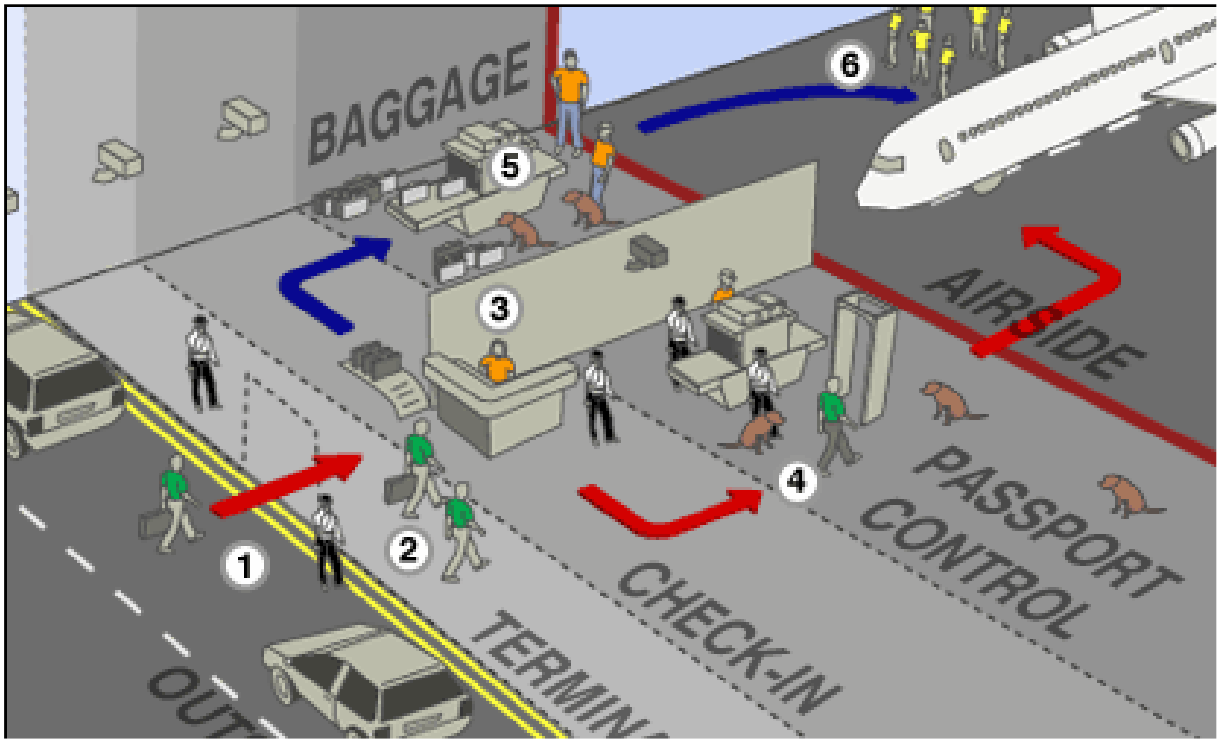
Ainsi, le premier flux du passager est un flux de bagages à mettre en soute. Il fait l'objet des mêmes restrictions que le fret et de la même réglementation avec un certain nombre d'interdictions (armes, explosifs, matières dangereuses…) mais représente un véritable point faible dans la sûreté aérienne du fait des volumes traités. Néanmoins, de nombreuses avancées sont apparues dans ce domaine. Auparavant le contrôle se faisait par échantillonnages, il existe aujourd'hui le scanner permet de traiter le flux de bagages. La chaîne logistique est donc actuellement la suivante :

- enregistrement des bagages par le passager ;
- acheminement par le biais de tapis roulant sur les îlots de livraison en piste ;
- prise en charge par la société de Handling et acheminement des bagages par chariot ;

- chargement dans l'avion.

Le second flux est celui de passagers et de leurs bagages à main qui suivent le même parcours de sûreté :

Figure N° : Processus de contrôle du passager et de ses bagages avant, au cours et après l'enregistrement



Source :

- L'accès à l'aérogare par l'utilisation des routes est fortement restreint. Le stationnement est interdit hors des parkings. Tous les accès sont contrôlés par la Police aux Frontières, la Gendarmerie des Transports Aériens et la Sécurité Présidentielle. L'aérogare est quant à lui sous surveillance des agents de la sécurité.
- Au comptoir d'enregistrement qui constitue la première étape du voyage aérien pour un passager : informations des passagers sur les articles prohibés, et les nouvelles mesures de sûreté.

- Un passeport biométrique en cours de validité est requis pour l'enregistrement. Les passeports biométriques sont inspectés.
- Tous les passagers doivent passer par un portique détecteur de métaux, et leurs bagages à main sont scannés dans un appareil radioscopique (RX). Il y a utilisation de la palpation et du magnétomètre par les agents de sûreté sur les passagers.
- Le bagage de soute une fois enregistré est ensuite contrôlé automatiquement et systématiquement par des machines radioscopiques.
- Tout le personnel qui rentre en zone réservée est inspecté et filtré. L'accès à l'avion est limité aux seules personnes en ayant l'utilité (badges d'accès). Les circuits pour embarquer et débarquer sont étanches et ne se croisent pas en même temps. Dès lors, la chaîne du passager allant de l'arrivée à l'aérogare à la montée dans l'aéronef, il convient de se demander quelle est la plus grosse contrainte en matière de sûreté.

Il faudra ensuite analyser les performances de cette contrainte afin d'en tirer des conséquences sur le flux. Le plus contraignant est sans conteste le Poste Inspection Filtrage (PIF) car il est le passage obligatoire de tous les passagers et personnels avant leur montée dans l'aéronef. Ce sont des postes composés de machines radioscopiques permettant de scanner les bagages à mains et objets personnels, ainsi qu'un portique de détection de métaux permettant de contrôler les passagers.

Un manomètre ainsi que les palpations de la part des agents de sûreté peuvent également être utilisés. En termes de flux, ces PIF représentent donc un goulet, qui plus est depuis l'application de nouvelles mesures de détection : les appareils électroniques doivent être présentés séparés de leurs mallettes de transport, nouvelles normes de sûretés sur les liquides… Cela oblige donc les passagers à se présenter plus tôt à l'aéroport, tout comme les personnels.

D'autre part, il faut aussi s'intéresser à l'efficacité de ces mesures. Il apparaît que l'efficacité de ces dernières bien que utilisant de nouvelles technologies et s'améliorant au fil des années, est discutable. Le député Charles de Courson a notamment réalisé en 2003 une étude sur le niveau de découverte d'objets illicites aux PIF sur les aéroports français. Sur quatorze tentatives d'intrusions d'objets prohibés, que cela soit par le biais de bagages en soutes (explosifs) ou par les PIF, treize se sont révélées être positives.

Une autre étude menée par Cécile Evrard dans le cadre de ses études de management de crise vient étoffer ce constat : « des leurres sont placés dans les bagages afin de renforcer la vigilance du personnel. Cette expérience montre que 50% de ces appâts sont détectés ». On est en droit de se demander de ce qu'il en est des cinquante pour cent restants ?

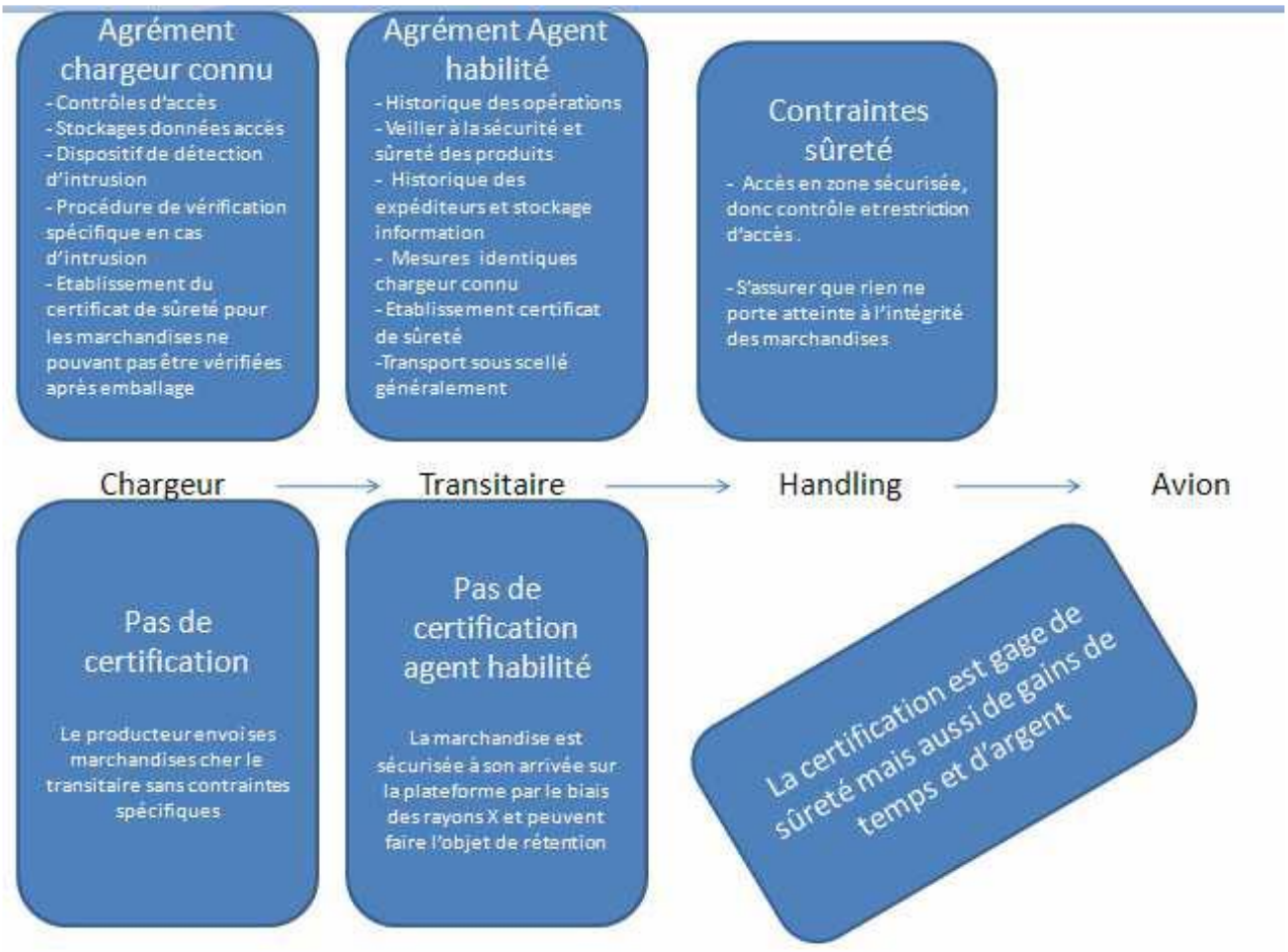
Dès lors, il se pose un réel problème de sûreté dans la chaîne, ce que l'on pourrait appeler une faille. C'est-à-dire qu'il est possible de faire entrer des objets illicites en zones sécurisée. Il faut se demander quelle peut en être la cause. Et l'analyse du processus nous conduit à nous intéresser aux personnels de sûreté et donc aux sociétés de sûreté en charge des postes de filtrage. Il est important de comprendre que la mission de sûreté est une mission avant tout régalienne. Il s'agit là d'une délégation de mission régalienne à une entreprise commerciale, dont l'intérêt premier est de réaliser des bénéfices. Il est donc important de s'intéresser aux outils.

I.1.2.LA SURETE DU FRET.

Au vu de ces constats, il paraît urgent de revoir le cadre régissant la sûreté du fret aérien dans l'aéroport, en visant non seulement ses bases institutionnelles mais aussi les procédures mises en œuvre et les responsabilités de chacune des parties concernées. Il nous est apparu que le système actuel, fondé sur des règles de base communes à tous les États membres et adaptées au contexte et aux risques locaux par les autorités nationales compétentes, devait évoluer vers un cadre basé sur les risques identifiés. En vertu de cette nouvelle approche, les méthodes d'évaluation des risques et les procédures de sûreté applicables à chaque niveau de risque seraient définies, ce qui garantirait des procédures identiques partout en Afrique. En outre, dans le même but d'une meilleure harmonisation, les règles communes devraient être plus explicites et, par exemple, détailler les façons de mettre en œuvre les procédures de sûreté. De même conviendrait-il d'harmoniser les critères d'accréditation des entités chargées de la sûreté, l'homologation des équipements, et les exigences en matière de sélection et de formation des personnels La chaîne de sûreté peut donc être schématisée de la façon suivante

FIGURE N° 2 : Schéma de la chaine de sûreté du Fret.

so



source :

I.1.3. LA SURETE DES SERVICES A BORD DES AERONEFS.

Le matériel de bord comprend tout ce qui est armement avion :

- Coussins pour les passagers, couvertures, écouteurs ;
- Le matériel permanent comme le matériel d'extinction incendie et
- Catering : nourriture, matériel de service (sceau à glace, pinces…), boissons.

C'est sur ce dernier que nous allons développer notre réflexion. Le processus de production et de livraison du catering est sous-tendu à une logique de sûreté, à savoir qu'elle se fait directement en zone sécurisée :

- arrivée des marchandises : entrée des marchandises de l'extérieur à la zone sécurisée de la part de chargeurs connus le plus souvent.
- Identification et vérification documentaire,
- Stockage de la marchandise dans le magasin,

La production est déclenchée par les commandes des compagnies qui sont des commandes régulières (généralement les lignes) avec des prestations personnalisées pour chaque compagnie. La production se fait au maximum à J-1 jusqu'à quelques heures avant le départ. Une fois la commande produite et prête pour être livrée, elle est amenée sur le quai départ, contrôlée par l'agent de quai qui après vérification du respect de la commande et une inspection sûreté ferme les chariots et les plombe avec un scellé numéroté inscrit sur la liasse documentaire,

Les armements catering sont chargés dans les camions de livraison et livrés à l'avion : seul les personnels navigants auront le droit d'enlever les scellés et devront en remettre de nouveaux pour le déchargement des prestations sales. Il s'agit là du circuit de livraison standard.

Il existe un second circuit qui est la livraison d'ajustement : quelques minutes ou dizaines de minutes avant le départ de l'appareil, la société catering va livrer les plateaux nécessaires permettant de compléter la commande standard avec quelques prestations (différence entre la commande de la veille et les réservations de siège entre temps).

Ces armements ne sont généralement pas scellés et sont livrés directement au personnel naviguant par camionnette. Il s'agit donc de livraison en flux tendus nécessitant une coordination logistique importante entre les acteurs. Nous pouvons donc constater que les sites de production sont déjà en zone sécurisés, ce qui permet de réduire les risques en termes de sûreté :

- Obtention nécessaire d'un badge d'accès, avec accès restreint sur le tarmac,
- Formations périodiques des personnels à la sûreté,
- Existence d'un Poste Inspection Filtrage (PIF) à l'entrée de la zone,
- Procédures de scellés et de surveillance des armements durant le transport,

- Inspections régulières par les services de douanes et de gendarmerie,

Dès lors les risques sont réduits et sont très peu présent théoriquement. L'expérience a montré qu'en réalité cela n'était pas le cas. L'ennemi de la sûreté est la routine. C'est malheureusement le cas à l'aéroport de Bangui M'poko. La routine permet aux éventuels acteurs d'actes illicites de prévoir et planifier leurs actes tout en prévoyant les dispositifs de sûreté. Au delà de la routine, certaines pratiques peuvent sembler curieuses lorsque l'on connaît les contraintes liées à la sûreté : le cas de l'intrusion d'armes autorisées illustre parfaitement ce paradoxe.

En effet, les cuisiniers ont des outils de travail se révélant être des armes : les couteaux par exemple. Cependant, chacun à son matériel et doit le signaler avec déclaration à la gendarmerie en cas de perte avec des conséquences importantes. Cela signifie que des armes sont amenées en zone sécurisée et que si elles sont perdues, il y a un risque de les retrouver dans les aéronefs.

Il peut arriver que les vestiaires soient placés en dehors des zones sécurisées et que les personnels entrent en zone en tenue de travail : avec des chaussures de sécurité contenant de l'acier. La majorité du personnel sonne aux détecteurs de métaux sans être palpée systématiquement. Cela s'explique par une raison simple : les agents de sûreté sont affectés à chaque site et généralement, des liens se créent entre le personnel de l'établissement et les agents de sûreté. Ces liens peuvent donc représenter une faille au niveau de la sûreté.

Au vu de la définition de la sûreté, un second fléau apparaît dans les sociétés de Catering, à savoir le vol qui est un risque évident de sûreté : vol de nourriture, vol d'alcool et donc suscite des problèmes l'alcoolémie.

En effet, certains employés volent l'alcool et le consomment sur le lieu de travail durant leur temps de travail avec malheureusement peu de moyens de la part de la direction pour lutter contre. Néanmoins, là où les personnes présentes peuvent commettre des actes illicites qui peuvent influencer la chaîne de sûreté. Il faut admettre que la zone sécurisée est plus sécurisée qu'il y' a quelques années.

Plusieurs affaires avaient notamment secoué le monde aéroportuaire avec par exemple des trafics de badges, des accès illégaux en zone sécurisée pour voler les bagages…

Aujourd'hui, les accès sont davantage surveillés. Le trafic de badge paraît impossible car pour les établissements sécurisés, il y a l'obligation de montrer en plus du badge, son badge entreprise et pour les accès à l'aéroport il faut une identification biométrique en plus du badge. Poste Inspection Filtrage concerne les établissements en zone sécurisée peuvent, selon leur nature, être une faille de sûreté dans certains domaines, bien que ces approvisionnements puissent être stratégiques. Nous pouvons donc établir qu'il existe deux types principaux de risques dans l'activité de catering aérien :

- L'introduction d'objets interdits en zone sécurisée pouvant à terme, se retrouver dans les avions et ;
- L'empoisonnement de plateaux repas.

La vulnérabilité de ces sociétés est le turnover des employés. Une partie des opérations de création de plateaux repas nécessite une main d'œuvre non spécialisée (montage de plateau sur chaîne de production) créant de fait un turnover important. C'est ce grand turnover qui rend les opérations de sécurisation et de sûreté plus compliquées.

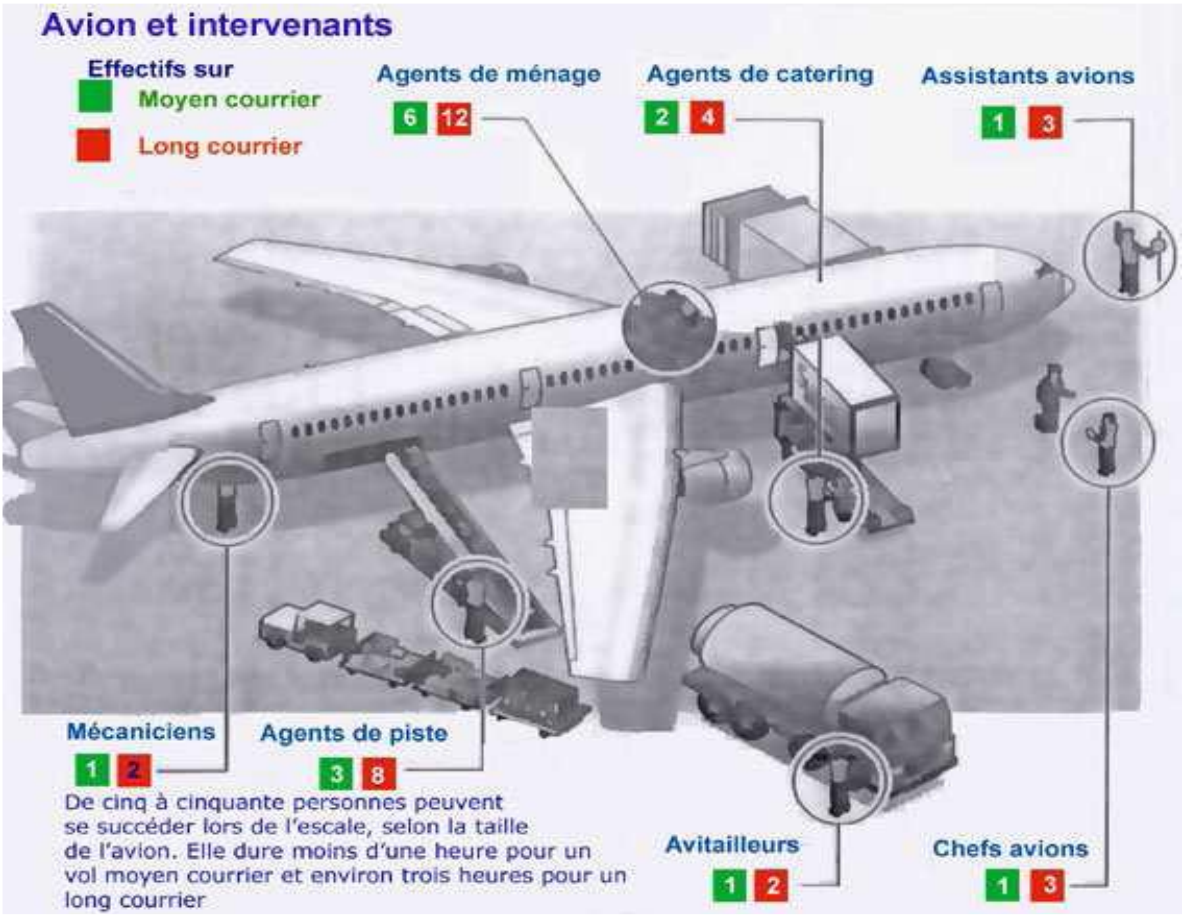
A titre d'exemple « en 2002, une grande société de catering a lancé une procédure de licenciement envers douze salariés qui crachaient dans les repas vendus aux compagnies aériennes américaines. L'inspection du travail de Seine Saint Denis a refusé les licenciements et a ordonné la réintégration des employés ». Il s'agit d'une atteinte à la sûreté : action illicite ayant le but de nuire. La société est néanmoins parfois bloquée par l'administration

Les conséquences de la sûreté sur les opérations de catering sont donc nombreuses : formations, espace alloué au PIF, existence d'un service sûreté donc un coût non négligeable. Mais aussi des procédures spécifiques afin de garantir la sûreté.

I.1.4.L'AERONEF OU LA COMPAGNIE.

Le risque est toujours présent dans le cadre d'une activité d'exploitation, quelle qu'elle soit. Ceci est d'autant plus vrai dans l'aérien lorsque l'on aborde un sujet tel que la sûreté. En effet, le transport aérien est une activité sensible du fait des conditions d'exploitation des appareils et de leur fragilité en vol comme au sol. Il est donc important de définir et de déterminer les acteurs de la chaîne d'exploitation aérienne,

que nous appellerons Ecosystème. Ainsi, de nombreux agents ont accès aux appareils durant les opérations de transit et de préparation des aéronefs.



Source :

I.1.5.LA SURETE DES INSTALLATIONS.

Un aéroport est l'ensemble des bâtiments et des installations situées sur un aérodrome qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien. Le bâtiment principal est, généralement, l'aérogare par où transitent les passagers (ou le fret) entre les moyens de transport au sol et les avions.

Les pistes d'un aéroport sont construites en dur ; en général le revêtement est en bitume ou composé de plaques de béton. Elles sont bordées de balises lumineuses pour être facilement repérables de nuit, ou lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises (pluie, brouillard), et pour une aide visuelle à l'atterrissage (PAPI). De plus,

l'installation comprend un système de balises radio pour les appareils de repérage automatique intégrés notamment dans les avions de ligne (ILS).

La plupart des pistes servent à la fois à l'atterrissage et au décollage. Ceci suppose une organisation et une synchronisation sans faille des mouvements d'avions. Lorsque l'aéroport accueille un trafic important, il est courant de construire les pistes par groupe de deux pistes parallèles, afin de séparer les mouvements de décollage et les mouvements d'atterrissage. On peut ainsi avoir des pistes accueillant chacune un mouvement par minute et demie, parfois un peu plus en tenant compte de la période pour dissiper la plus grande partie de la turbulence de sillage.

Les pistes sont normalement orientées dans le sens des vents dominants, de manière à faire profiter les avions des courants aériens, qui vont faciliter le décollage et améliorer le freinage lors de l'atterrissage, les avions se présentant toujours face au vent. Les plus grands aéroports et ceux pour lesquels il n'y a pas de vent dominant marqué ou pour lesquels il y a deux grands types de vents dominants peuvent avoir plusieurs pistes ou groupes de pistes, chacun orienté d'une manière différente.

Lorsqu'il y a deux axes, ils peuvent être perpendiculaires si aucune orientation de vent dominant n'est marquée, de manière à toujours trouver une orientation favorable à peu près face au vent. Si deux grands types de vents dominants sont identifiés, les orientations des pistes vont marquer l'angle entre ces orientations de vents dominants. Exceptionnellement, on peut trouver des aéroports où trois orientations de pistes coexistent, avec un angle de 60 degrés entre elles.

Dans le cas où l'aéroport comporte plusieurs pistes ou groupes de pistes, les pistes d'une orientation donnée croisent souvent les autres pistes, afin de réduire l'emprise globale de l'ensemble. Ceci ne pose pas de problème particulier, puisqu'une seule orientation de piste est utilisée et signalée à un moment donné.

Les pistes sont identifiées par un nombre de deux chiffres indiquant leur orientation magnétique en dizaine de degrés lors du mouvement de l'aéronef. Pour cela, on divise par dix l'orientation de la piste exprimée en degrés et on arrondit le résultat à l'unité la plus proche (par exemple : une piste orientée à 124 ° porte le numéro 12). Si l'aéroport a des pistes parallèles, celles-ci sont distinguées par les lettres L (pour Left, gauche) et

R (pour Right, droite). Exemple : piste 12L. Le nord magnétique variant lentement au fil des années, ces numéros peuvent évoluer.

Les pistes sont reliées entre elles et aux aires de stationnement par des taxiways destinés aux avions et parfois des voies de service plus étroites réservées aux véhicules de service et de secours (pompiers). Lorsque l'aéroport est d'une dimension telle que le parcours entre les pistes et le parking nécessite de suivre un trajet précis, un véhicule spécial (dit follow-me) peut venir précéder l'avion pour le guider.

Les voies de circulation sont des voies délimitées qui permettent aux appareils de se déplacer entre les parkings et les pistes. Elles sont généralement construites en bitume ou composées de plaques de béton et sont repérables par une signalisation de couleur jaune (avec des lumières de couleur bleue) pour les distinguer des pistes qui sont, elles, balisées de blanc. Les aires de stationnement, ou parkings (parfois encore appelés tarmacs) sont les parties de l'aéroport où les avions séjournent, que ce soit pour le transbordement des passagers et du fret ou pour l'entretien.

Les compagnies aériennes sont facturées par les aéroports en fonction du temps passé par leurs avions sur la section de parking qui leur est attribuée. Ceci, en plus du coût de revient de l'avion lui-même et du personnel de bord, incite les compagnies à minimiser au maximum le temps d'immobilisation de l'appareil au sol. C'est pourquoi, lors d'une escale où les passagers quittent l'avion, tout est fait pour que l'avion immobilisé soit remis en état de repartir le plus vite possible : les pilotes préparent leur liste de vérification de décollage, les équipes de nettoyage interviennent dans la cabine, le plein de kérosène est fait… et les toilettes sont vidées.

Le parking est également conçu pour faciliter ces opérations : en particulier, sur la plupart des grands aéroports, un réseau de canalisations souterraines permet d'acheminer le carburant des avions directement au pied de ceux-ci. Un camion assure alors le branchement entre le point de ravitaillement le plus proche et l'avion.

Les parkings destinés au stationnement des avions pour les opérations de transbordement se trouvent naturellement au contact de l'aérogare. La plupart du temps, un système de passerelles télescopiques et orientables permet aux passagers d'accéder directement aux portes de la cabine depuis l'aérogare, sans avoir à descendre

sur le parking. Exceptionnellement, lorsque les parkings les plus proches sont saturés, les passagers transitent jusqu'à l'avion par bus ou minibus. Ils montent dans l'avion par un escalier mobile.

Les parkings destinés aux opérations de maintenance des avions (inspection technique, entretien) sont plutôt situés aux abords des hangars, dans une partie éloignée de l'aérogare. Souvent, les aéroports de moyenne et grande capacité sont équipés de passerelles destinées à la montée des passagers à bord des avions. Ces passerelles relient la porte d'embarquement à l'entrée principale de l'appareil.

La tour de contrôle est l'organe le plus visible de toute la chaîne dédiée au contrôle aérien. C'est à partir d'elle que les contrôleurs aériens (dits « aiguilleurs du ciel ») opèrent pour guider les avions dans les phases du vol liées au survol de l'aéroport : instructions pour les phases finales d'approche et délivrance de l'autorisation d'atterrir, délivrance de l'autorisation de décollage et instructions pour rejoindre le couloir aérien défini dans le plan de vol de l'avion. La tour de contrôle est placée de manière à pourvoir suivre visuellement les évolutions des avions sur les voies de circulation et sur les pistes. C'est elle qui gère, en fonction des conditions météorologiques, le choix des pistes à utiliser et l'activation du balisage lumineux au sol.

L'aérogare est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et leurs bagages et où sont également situés les guichets des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sécurité. Selon la taille de l'aérogare, on peut aussi y trouver une zone de vente détaxée (Boutique hors taxes), des bars et restaurants.

Le passager aérien qui entre dans une aérogare pour y prendre l'avion doit procéder à plusieurs opérations avant de pouvoir embarquer. Il lui faut tout d'abord acheter son billet au guichet d'une compagnie aérienne s'il ne l'a pas déjà fait. Ensuite, il lui faut s'enregistrer et déposer ses bagages pour leur mise en soute. Il peut ensuite patienter en salle d'attente ou faire quelques achats dans la zone commerciale. Il doit passer les contrôles de sûreté pour accéder à la salle d'embarquement avant de monter à bord de l'appareil.

Lorsque le vol est un vol international, en plus de l'enregistrement et du contrôle de sûreté, le passager doit passer par un filtre transfrontalier (« contrôle émigration » par la Police de l'air et des frontières) et éventuellement la douane.

À son débarquement, le passager doit aller récupérer ses bagages de soute. Si le vol est international, il subit un « contrôle immigration » avant d'accéder en salle de livraison des bagages, puis passe par la douane du pays d'arrivée.

Les coûts des excédents de bagages, plus que l'étourderie ou la malveillance, sont la cause principale des alertes à la bombe due aux colis abandonnés. Leur coût non anticipé et souvent pour de la bimbeloterie, comme les cadeaux pour de la famille étendue, incite certains voyageurs à laisser sur place une partie de leurs affaires.

I.1.6.LA SURETE A L'EGARD DU PERSONNEL DE L'AEROPORT ET DES TIERS

Le personnel en charge du contrôle de l'exécution des mesures de sûreté doit recevoir une formation relative à la sûreté du transport aérien pour savoir mettre en œuvre les techniques de contrôle.

L'employeur est tenu d'assurer, préalablement à toute prise de poste, une formation initiale correspondant aux tâches qui sont confiées à la personne concernée dans le respect des objectifs pédagogiques et des durées minimales fixés par la réglementation. Une séance de formation continue sur les thèmes de la formation initiale doit être réalisée chaque fois que nécessaire, incluant notamment toute évolution du contexte technique, opérationnel ou réglementaire. Les dossiers de formation doivent être conservés pour toutes les personnes formées, au moins pendant la durée de leur contrat.

Chaque aéroport dispose déjà de badges d'identification pour ses employés. Ce badge, véritable carte d'identité, est un élément incontournable dans les procédures de sécurité du secteur aéroportuaire. Enregistrement : dans une première phase, on procède à l'enregistrement des identifiants biométriques de chaque employé à l'aide d'un Morpho Smart™ couplé à un ordinateur. Les données récoltées sont ensuite stockées dans le badge (sur une puce sans contact Mifare™ par exemple).

Utilisation : lorsqu'un employé souhaite accéder à une zone de l'aéroport, on vérifie ses empreintes digitales à l'aide d'un Morpho Access™, par comparaison d'informations relevées sur place avec les données de référence contenues dans son badge. Si la comparaison est positive et que l'employé dispose des droits d'accès voulus, alors il est autorisé à pénétrer dans la zone souhaitée.

I.2.ANALYSE DES RESULTATS.

Chaque entreprise évolue dans un environnement qui est susceptible d'influencer positivement ou de perturber ses activités. Dans l'analyse de l'environnement de l'aéroport Bangui m'poko, plusieurs critères sont à prendre en compte afin de cerner les forces et les faiblesses puis les opportunités et les menaces. C'est dans cette perspective que nous nous proposons d'analyser les forces et les faiblesses d'une part, les opportunités et les menaces auxquelles la plateforme aéroportuaire est confrontée d'autre part.

I.2.1. LES FORCES IDENTIFIEES.

- L'Aéroport de Bangui, de par sa localisation centrale sur le continent africain, a le potentiel pour devenir un hub fret ou une escale technique naturelle.
- La présence d'une base militaire française et des forces de la FOMUC dans l'aérogare contribue à prévenir tout acte illicite et aussi à rassurer les compagnies aériennes qui desservent le pays.
- La desserte d'Air France-KLM, « compagnie française de renommée internationale » à l'aéroport Bangui M'poko.
- L'appui technique de l'ASECNA et de la société AHS.

I.2.2. LES FAIBLESSES IDENTIFIEES.

- Les travaux de consolidation programmés tous les 15 ans pour des infrastructures du genre n'ont pas été faits depuis 1967, année de mise en service de l'Aéroport Bangui M'Poko ;
- Les normes de sécurité et de sûreté internationales ne sont pas respectées, notamment à cause de croisements de flux de passagers d'une zone stérile avec des passagers non encore filtrés ;

- Manque de fluidité et de rapidité dans le processus de traitement des passagers, du fret ce qui est à l'origine de nombreux retards pour les compagnies aériennes.
- Absence de caméras de vidéosurveillance dans l'aérogare.
- Les surfaces disponibles sont insuffisantes pour traiter le trafic passagers arrivée et départ avec un niveau de confort satisfaisant en regard des niveaux de service définis par l'IATA).A titre de rappel, les halls ont été construit pour accueillir pas plus de cent(100) passagers. Le niveau de service IATA actuel serait noté F : « Niveau de service inacceptable, condition de croisement des flux, rupture du système, retards insupportables, niveaux de confort insupportables ».
- L'absence de climatisation rend difficile l'installation de matériels informatiques modernes, notamment en salle d'enregistrement.
- Certaines parties du gros œuvre, des corps d'état secondaires, des équipements et installations du bâtiment sont dans un état d'usure et d'obsolescence avancé.
- Absence d'un détecteur de trace et/ou de chien explosifs qui permettent de détecter d'infimes particules d'explosifs. En effet, l'intensification des mesures de contrôle destinées à diminuer la probabilité de défaillance (non détection d'une menace) a inévitablement des conséquences néfastes sur l'ensemble des passagers :
- Allongement de la durée des attentes aux postes de contrôles d'autant plus que la probabilité de fausses alarmes augmentant de nombreux contrôles, finalement se révélant inutiles, devront être réalisés.
- pénibilité et inconfort croissants pour les personnes fragiles (enfants, femmes enceintes, malades et personnes âgées).
- nécessité d'équipements et de personnels supplémentaires dont le coût sera répercuté fatalement sur le prix des billets d'avion.
- Le périmètre de la plate-forme aéroportuaire n'est pas clôturé, ce qui ne permet pas de sécuriser l'accès à la piste et aux installations aéroportuaires. Les risques liés à l'absence de clôture sont les suivants :
- dégradation de la balise d'approche VOR (actuellement hors service) ;
- vol des ampoules pour le balisage de nuit (actuellement hors service) ;

- acte de malveillance sur les aéronefs en stationnement ou sur la piste ;
- traversée de la piste par les populations riveraines et divagation d'animaux.

I.2.3. LES MENACES IDENTIFIEES.

- Instabilité politique ;
- Concurrence avec les aéroports de la sous-région (DOUALA, MAYA-MAYA…) ;
- Risques de menaces terroristes.
- Occupation de l'environnement aéroportuaire par des habitations.

I.2.4. LES OPPORTUNITES IDENTIFIEES.

Le projet de réhabilitation de l'aéroport Bangui m'poko financé par l'Agence Française de Développement(AFD) à hauteur de 5ME dont le démarrage des travaux est prévu aura des effets directs sur l'économie de la république centrafricaine. En effet, l'aménagement de l'aérogare permettra l'accueil d'un avion gros porteur catégorie E (A340) ou l'accueil simultané de deux avions moyen et petit porteur (1 catégorie C + 1 catégorie. Ce dimensionnement permettra d'assurer la croissance, faible, du trafic au moins jusqu'à l'horizon 2030, la seule contrainte étant que les compagnies aériennes devront programmer leur desserte en avion gros porteur à des jours ou des horaires différents (la desserte actuelle par avion gros porteurs est de 1 à 2 vols par semaine).

Dans le cadre de l'aménagement de l'aérogare, il est également prévu de racheter deux groupes électrogènes permettant de pallier les très nombreux délestages du réseau électrique résultant d'un déficit de production électrique au niveau de la région de Bangui. Cet investissement permettra de ne plus recourir aux capacités de production électrique de secours normalement dédiés à la sécurisation des seules opérations d'assistance à la navigation aérienne. L'extension de l'aire de parking pourrait permettre une meilleure gestion des arrivées des avions.

CHAPITRE II : LES SOLUTIONS PRECONISEES

Les solutions et recommandations devront permettre de renforcer la sûreté à l'aéroport de Bangui afin qu'il puisse continuer à jouer son rôle dans le désenclavement du pays et être compétitif par rapport aux autres aéroports de la sous région.

II.1. LES SOLUTIONS PAR RAPPORT AUX PASSAGERS ET LEURS BAGAGES.

- Reconfigurer les circulations des passagers (salle d'enregistrement, contrôles, salle d'attente, passages aux frontières, etc.);
- Effectuer des contrôles aléatoires des autorités aéroportuaires ;
- Etablir de zones stériles
- Changer régulièrement les plans de sûreté ;
- Exercer un contrôle rigoureux des passagers et des bagages de cabine;
- Débarquer automatiquement les bagages des passagers n'ayant pas pris place à bord de l'avion.
- Inspecter manuellement ou à l'aide des rayons X tous les bagages enregistrés (destinations internationales);
- Installer des unités de détection d'explosifs;
- Etendre les mesures de contrôle aux dignitaires ainsi qu'aux diplomates accrédités en RCA.

II.2.SOLUTIONS PAR RAPPORT AU FRET.

Il convient de se pencher sur le cadre général qui régit la sûreté du fret aérien en RCA, sur la responsabilité des organisations impliquées et sur la façon d'améliorer les procédures de sûreté concrètes. Pour répondre aux principales préoccupations :

- Revoir le cadre réglementaire en vigueur pour le fret aérien afin de jeter les bases d'une approche fondée sur les risques qui permettrait une adaptation proactive des procédures de sûreté en fonction des niveaux de menace et de risque ;

- Mettre en œuvre un système de sûreté de la chaîne d'approvisionnement (SCS) fondé sur la collaboration de toutes les parties intéressées et établissant un cadre au sein duquel chacune de ces parties ait connaissance de l'importance de la sûreté du fret aérien. Un tel système permettrait à ces parties de comprendre parfaitement les procédures de sûreté devant être mise en œuvre à chaque niveau de la chaîne d'approvisionnement et les encouragerait à coopérer entre-elles (notamment en partageant l'information et l'analyse des risques). Un niveau élevé de sûreté pourrait ainsi être atteint tout en limitant les contrôles par les pouvoirs publics ;
- Revoir les critères d'accréditation des entités chargées de la sûreté du fret, l'homologation des équipements, et les exigences en matière de sélection et de formation du personnel.
- Harmoniser les procédures de sûreté relatives au fret aérien afin que les Etats membres de la CEMAC apportent des réponses identiques à des niveaux de risque comparables, que les personnels de sûreté puissent facilement s'adapter à des emplois similaires dans les différents pays.
- la mise de côté pendant 24 heures de tout le fret aérien, sauf les denrées périssables reçues d'expéditeurs connus, à moins qu'une fouille manuelle ou aux rayons X soit effectuée;

II.3. LES SOLUTIONS PAR RAPPORT AU CARTERING.

- Préparer les aliments et les repas dans une zone sécurisée et assurer le contrôle de l'acheminement par des agents de sûreté jusqu'à l'aéronef ;
- Inspecter les aliments et les repas sur livraison à l'appareil.
- Procéder à des fouilles corporelles des agents de nettoyage avant leur entrée et à leur sortie de l'avion ;
- Interdire aux agents (nettoyage, sûreté, …) de monter à bord de l'avion avec des objets personnels.
- Procéder à des inspections inopinées des services du catering.

II.4. LES SOLUTIONS PAR RAPPORT AUX PERSONNELS.

- La vérification approfondie des antécédents des travailleurs dans l'aéroport;
- Installer des caméras de surveillance.
- Contrôle sans exception du personnel.
- Motivations des agents de sûreté.
- Bilan de santé régulier des agents de sûreté.

II.5. LES SOLUTIONS PAR RAPPORT AUX AERONEFS.

- Inspection des avions afin de détecter la présence éventuelle d'armes à l'aérogare d'origine;
- la vérification des soutes avant l'embarquement;
- la surveillance continue des bagages dans l'aire de trafic et dans les voiturettes de transport;
- La mise en place d'une sûreté de fonctionnement (Sdf) va permettre de maitriser le processus en amont et en aval des différents intervenants (AHS, ASECNA, Cartering…) et de réduire les risques. La sûreté de fonctionnement désigne l'aptitude d'une entité (organisation, système, produit, moyen, etc.) d'une part, à disposer de ses performances fonctionnelles (fiabilité, maintenabilité, disponibilité) et d'autre part, à ne pas engendrer de risques majeurs (humains, environnementaux, financiers, etc.);Les activités d'évaluation de cette aptitude (études de sûreté de fonctionnement) et l'ensemble des personnels en charge de ces activités.

II.6. LES SOLUTIONS PAR RAPPORT AUX INSTALLATIONS ET INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES.

- la construction de la clôture de l'Aéroport sur un périmètre de 12 km,
- l'allongement de la piste de 2600 à 3200 mètres,
- l'extension du bâtiment de l'aérogare,
- l'augmentation des surfaces disponibles pour les bureaux des compagnies,
- l'extension de l'aire de stationnement des avions ;

- la construction d'une deuxième bretelle d'accès ou de dégagement de la piste ;
- Extension du bâtiment par la mise en place de nouveaux carrousels pour la distribution des bagages ;
- Réfection de l'étanchéité et sonorisation du bâtiment.
- Maintien de la catégorie sûreté et de sécurité OACI au niveau 4D. (Aérodrome Référence Code)

CONCLUSION

L'étude de la sûreté dans le transport aérien nous aura permis de mettre en exergue les défaillances auxquelles la grande majorité des aéroports africains sont confrontées et notamment l'aéroport international Bangui m'poko de la république centrafricaine.

Des problèmes d'ordre organisationnels, infrastructurels, économiques, une absence de politique prévisionnelle doublée par une instabilité politique chronique ont mis à mal le développement du transport aérien.

Faille-t-il le rappeler, cet aéroport, construit dans les années 60, à une période ou la ville de Bangui comptait une population estimée à deux cent mille (200 000) habitants était prévu pour une capacité d'accueil de 100 passagers.

Plus de quatre(04) décennies après, le constat est que l'aérogare est dans un état de dégradation avancée. Les installations et infrastructures sont vieillissantes, et inadaptées à l'exploitation optimale des compagnies aériennes qui desservent le pays. Le rapport d'audit des experts de l'OACI de 2007 en est la parfaite illustration sur les dysfonctionnements en termes de sécurité et sûreté relevés sur la plateforme aéroportuaire.

Néanmoins, le gouvernement par le canal de (DGACM)[2], (ASECNA)[3] et l'Agence Française de Développement[4] a entrepris des réformes et pris des mesures pour remédier aux défaillances car le risque était que l'aéroport soit déclassé c'est-à-dire placer sur la liste noire de l'IATA[5].

Les conséquences sur le plan économique, social et touristique seraient dramatiques lorsque l'on sait que le pays est enclavé et que le déplacement des personnes et des biens par la voie routière dans l'arrière pays se fait dans des conditions exécrables liées à l'état de dégradation avancée des routes et une insécurité provoquée par la présence de groupes armées.

Aussi, il est à noter qu'avec l'apparition de groupes terroristes islamistes en Afrique sahélienne, la question de la sûreté dans le transport aérien devient primordiale car

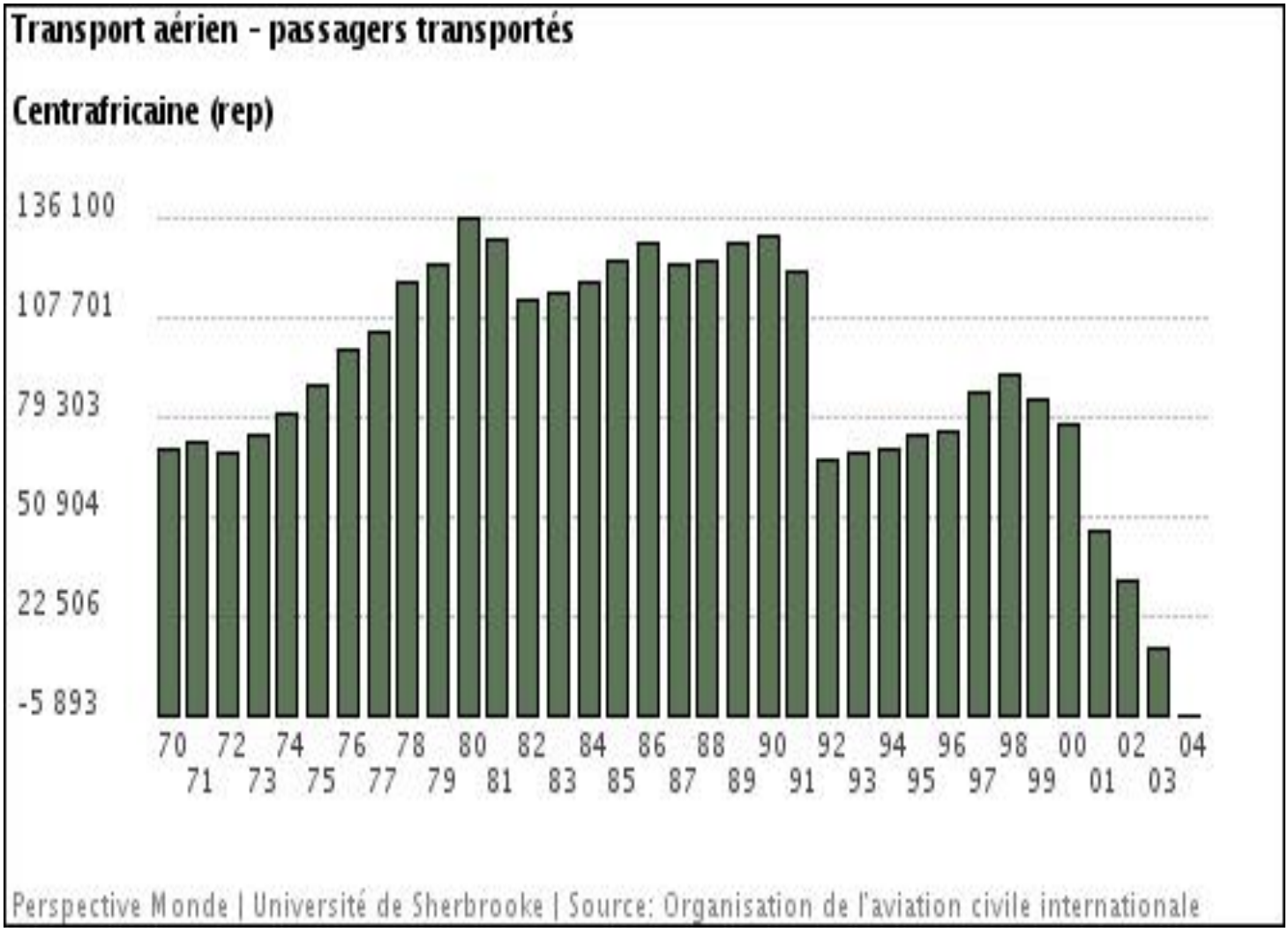
[2] la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
[3] l'Agence Nationale de la sécurité de la navigation aérienne
[4] Agence Française pour le Développement
[5] Association Internationale de l'Aviation Civile

l'objectif de ces criminels est simple : celui de faire le plus grand nombre de victimes. Les Autorités aéroportuaires de Bangui M'poko doivent réfléchir sur des stratégies nouvelles à mettre en place pour prévenir, anticiper et contourner ces menaces et ceci passe en premier par le respect scrupuleux des normes et pratiques recommandées par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile(OACI).

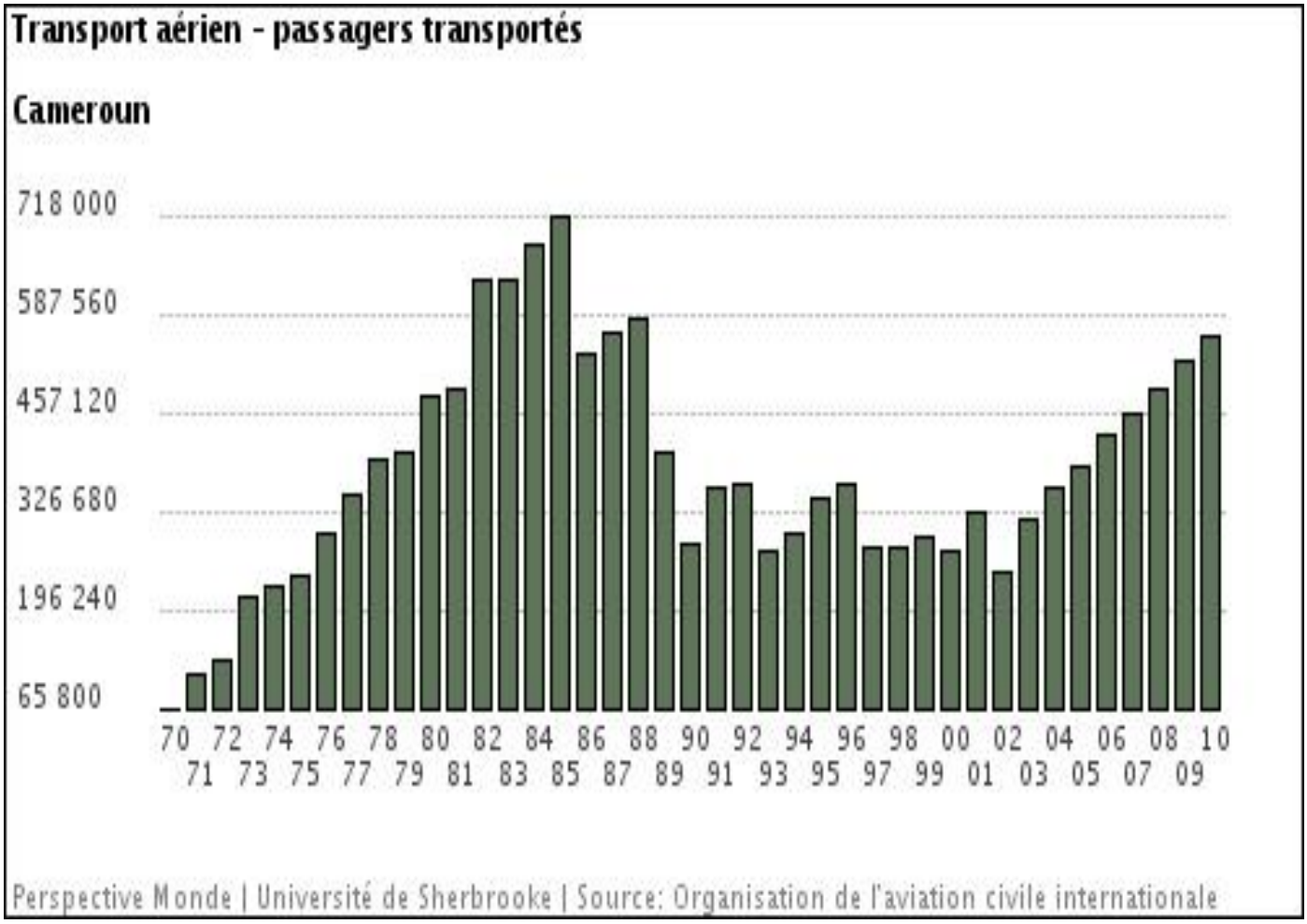
Des mesures, qui au vue de notre analyse de la plateforme, doivent être renforcées en ce qui concerne le traitement des passagers et de leurs bagages, du fret, du cartering, de l'avitaillement des aéronefs en carburant

Les agents de sûreté doivent faire preuve de professionnalisme dans l'accomplissement de leurs tâches en évitant la routine car en matière de sûreté, le risque zéro n'existe pas. Il faut rester sur ses gardes.

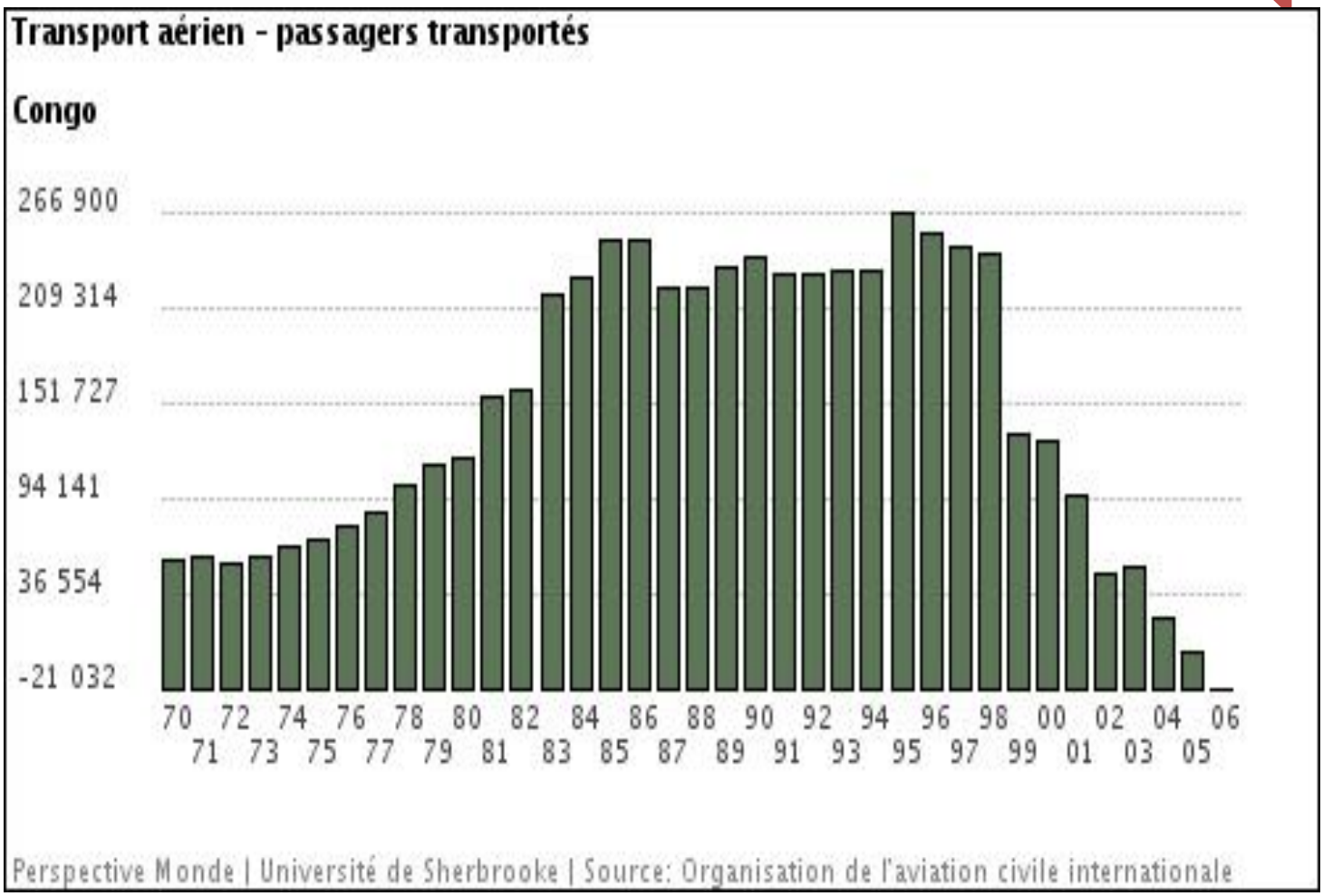
Listes des annexes



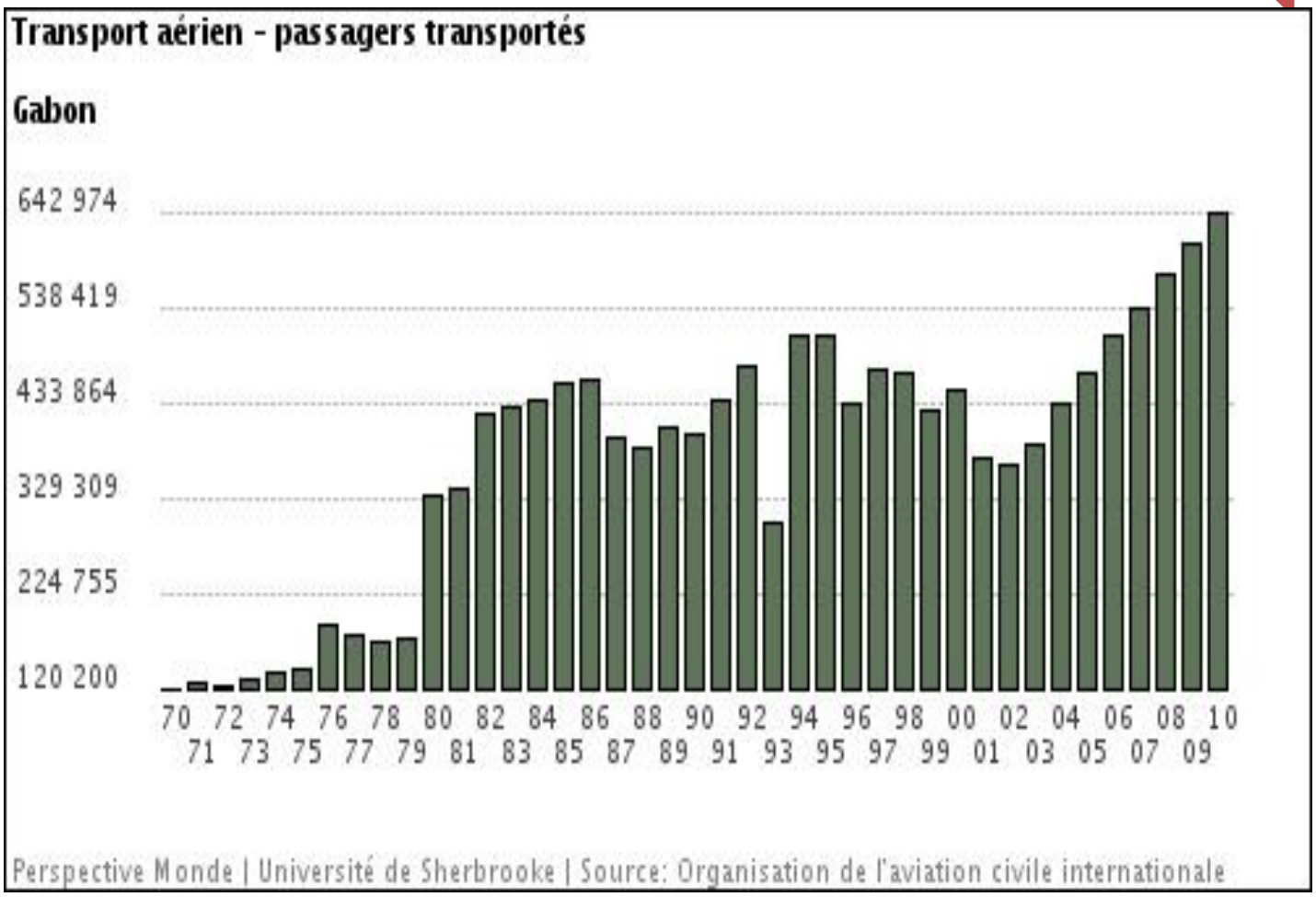
Annexe 1


Transport aérien - passagers transportés
Cameroun
718 000
587 560
457 120
326 680
196 240
65 800
70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10
Perspective Monde | Université de Sherbrooke | Source: Organisation de l'aviation civile internationale

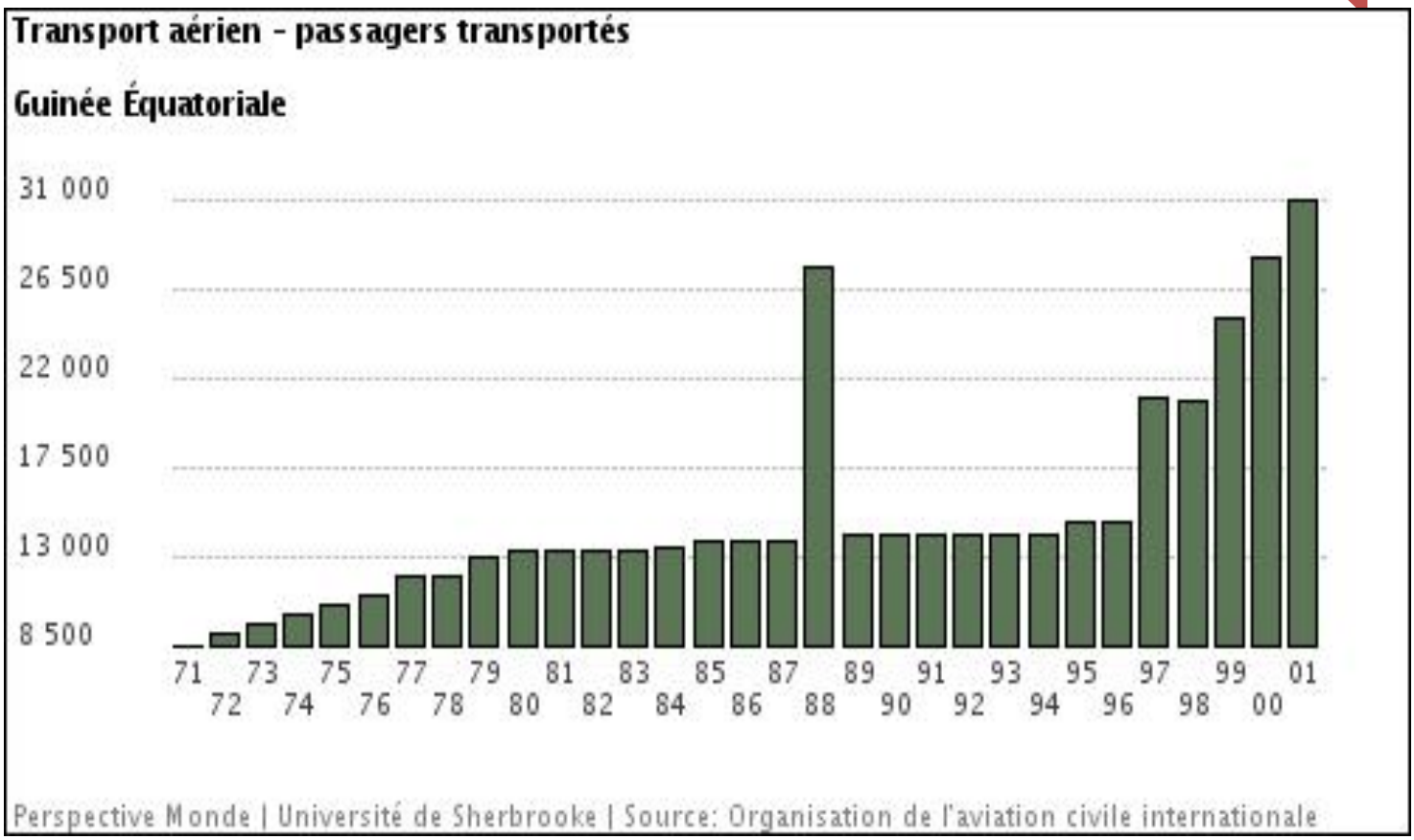
Annexe 2


Transport aérien - passagers transportés
Congo
266 900
209 314
151 727
94 141
36 554
-21 032
70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04 05 06
Perspective Monde | Université de Sherbrooke | Source: Organisation de l'aviation civile internationale

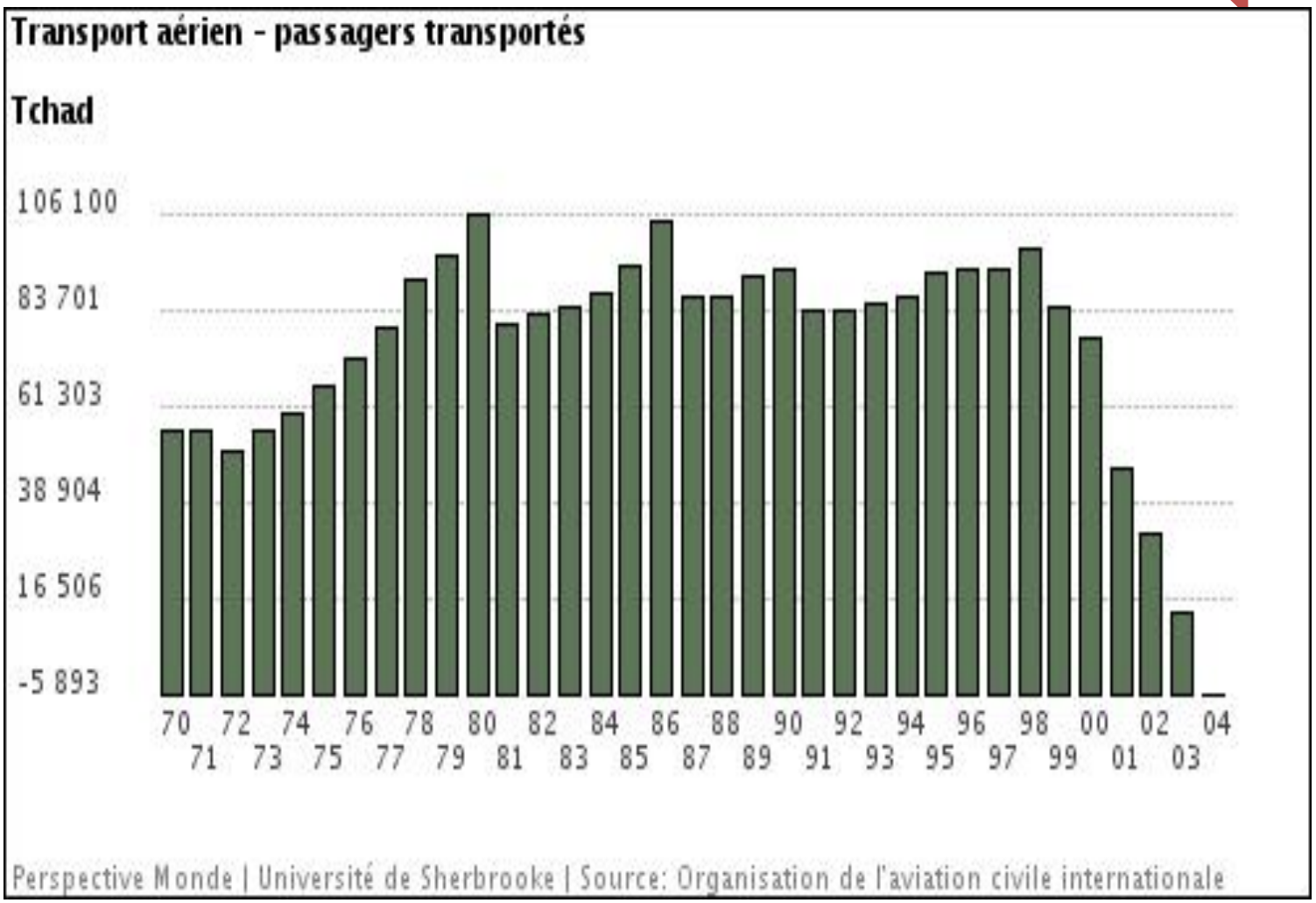
Annexe 3


Transport aérien - passagers transportés
Gabon
642 974
538 419
433 864
329 309
224 755
120 200
70 72 74 76 78 80 82 84 86 88 90 92 94 96 98 00 02 04 06 08 10
71 73 75 77 79 81 83 85 87 89 91 93 95 97 99 01 03 05 07 09
Perspective Monde | Université de Sherbrooke | Source: Organisation de l'aviation civile internationale

Annexe 4

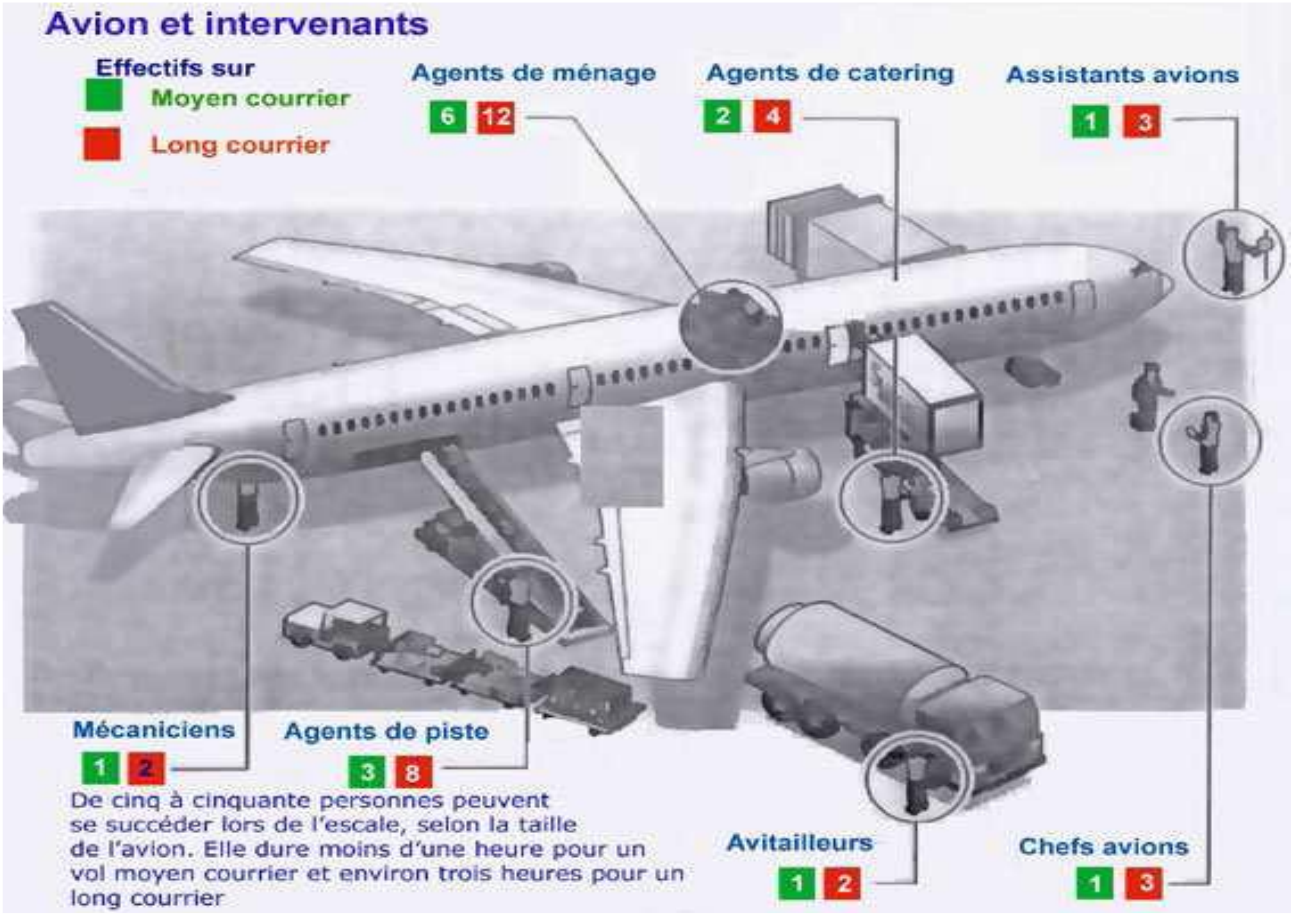

Transport aérien - passagers transportés
Guinée Équatoriale
31 000
26 500
22 000
17 500
13 000
8 500
71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01
Perspective Monde | Université de Sherbrooke | Source: Organisation de l'aviation civile internationale

Annexe 5


Transport aérien - passagers transportés
Tchad
106 100
83 701
61 303
38 904
16 506
-5 893
70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04
Perspective Monde | Université de Sherbrooke | Source: Organisation de l'aviation civile internationale

Annexe 6

DIFFERENTS ROLES DES INTERVENANTS SUR LA PLATEFORME



Annexe 7

Agents de Catering : Il s'occupe de la préparation des plateaux –repas pour les passagers des avions des compagnies aériennes. Ce métier impose respect d'un certain nombre de règles notamment concernant l'hygiène.

Agents de piste : assure l'ensemble des opérations de piste. Dès qu'un avion se pose, il passe à l'action et le guide dans ses manœuvres au sol. Il le parque, pose les cales, effectue le chargement et le déchargement des bagages.

Agents de maintenance Avion (Mécaniciens) : il effectue une mission de contrôle sur les aéronefs. Il est chargé de vérifier leur bon fonctionnement en se basant sur la règlementation en vigueur. Il utilise les manuels des constructeurs et des compagnies définissant l'ensemble des interventions à réaliser sur les appareils ; il réalise des visites de maintenance sur les appareils, s'assure du bon fonctionnement des équipements mécaniques, électriques, pneumatiques et hydrauliques, dresse des fiches techniques d'intervention, délivre les approbations pour remise en service (APRS) des appareils, proposer aux constructeurs des modifications à effectuer sur les appareils lorsqu'un défaut est constaté sur une pièce et proposer aux constructeurs de nouvelles procédures de maintenance des appareils lorsque cela lui paraît nécessaire.

Agents de ménage avion : il est chargé de nettoyer l'intérieur de l'appareil entre deux vols ou lors d'une escale. Entre deux vols, il doit effectuer un nettoyage complet de l'intérieur de l'avion et un nettoyage rapide lors d'une escale. Il vérifie que rien ne manque (produits d'entretien…) et réapprovisionne si nécessaire.

Assistants avions : Il réalise le chargement/ déchargement (bagages, fret,…), l'avitaillement (énergie, eau) et l'assistance au déplacement des aéronefs sur les aires de circulation (réception/ départ avions), selon les règles de sécurité et de sûreté aéroportuaires et les impératifs de service (coût, délais, qualité). Il peut manœuvrer des engins particuliers (push, passerelles, véhicules légers, …) sur les pistes d'aéroport et peut animer une équipe de piste.

Avitailleurs : est le spécialiste du stockage, du transport et du ravitaillement des avions en carburant. Il réceptionne au dépôt le carburant qui arrive de la raffinerie par camion-citerne. Il vérifie et revérifie la qualité de produits chimiques réactifs (des pastilles ou des bâtonnets trempés dans le carburant par exemple). Il veille à ce qu'il n'y ait pas de trace d'eau à l'intérieur pour éviter le gel. Il achemine ensuite le kérosène par camion au pied de l'avion qu'il doit ravitailler.

Chefs avions (Agent de Trafic) : Interlocuteur privilégié de l'équipage dans l'aéroport, l'agent de trafic assure l'ensemble des opérations au sol qui se déroulent autour de l'avion. Le ravitaillement de carburant, les contrôles techniques d'usage, le nettoyage de l'aéronef, le transport des bagages, ainsi que celui des passagers.