

INTRODUCTION

Le transport aérien constitue un véritable vecteur de progrès économique du CONGO. La gestion du transport aérien a longtemps fait partie des compétences exclusives des Etats conformement à l'article 1^{er} de la convention de Chicago du 7 décembre 1944¹. Le but est de créer un transport aérien dans de très bonnes conditions de sûreté et de sécurité. Suite à cela la convention de Chicago fut adoptée par Aviation Civile Internationale.

De par sa nature, le transport aérien a toujours été très sensible aux questions de sécurité et de sûreté. Ceci a conduit à la recherche de l'exemplarité dans ce domaine dans l'industrie aéronautique productrice du véhicule de transport, l'avion. Si le vol commercial reste encore aujourd'hui soumis à des aléas mécaniques ou informatiques des systèmes embarqués de l'avion, dus soit à des erreurs de conception, soit à des erreurs humaines ou à des conditions météorologiques, ce mode de transport présente aujourd'hui l'un des plus hauts indices de sécurité.

A la question de la sécurité du transport aérien est venue s'ajouter celui la sûreté issue souvent des conflits sociaux chroniques, des problèmes politiques ou régionaux. En effet ce mode de transport présente des caractéristiques qui en font une cible pour les terroristes de toute sorte. Voilà pourquoi au-delà des activités de vérification des titres de transport des passagers, des mesures de contrôle visant la sûreté du transport aérien, chaque fois renforcées après de nouvelles atteintes à celle-ci, ont été mises en œuvre dans les aéroports au cours des dernières décennies. Ceci a engendré tout un secteur d'activités au sein des aéroports faisant appel à des équipements de contrôle plus sophistiqués et à des équipes de sécurité mieux entraînées. Cela conduit à repenser complètement ce secteur d'activités d'activité aéroportuaire.

¹ Source (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)

Ainsi, l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dont le Congo est membre depuis son accession à la souveraineté nationale a créé en 1970 un groupe de travail pour l'élaboration d'une annexe relative à la sûreté de l'aviation civile.

La première édition de l'annexe 17 relative à la sûreté de l'aviation civile est entrée en vigueur 1974, afin de consolider la convention de Chicago. L'annexe 17 a connu de nombreux amendements afin de traiter les défis qu'ont constitués pour l'aviation civile les événements du 11 septembre 2001.

De 1974 à 2012 nous avons assisté à 12 amendements² et sommes à la 9^{ème} édition de l'annexe 17³.

La sûreté renvoie aux domaines de la prévention et de la protection contre les actes volontaires et malveillants (volonté de nuire). La sécurité quant à elle renvoie aux événements dont les causes ou circonstances sont involontaires, sans motif de nuire.

La première édition de l'Annexe 19 relative à la sécurité de l'aviation civile a été adoptée par le Conseil de l'OACI le 25 février 2013 et est devenue applicable le 14 novembre 2013⁴.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001 date à laquelle l'aviation civile des USA a été atteinte par les actes de terrorismes, attentats causés par une défaillance des mesures de sûreté, la mise en œuvre des mesures de sûreté est devenue alors incontournable au niveau des aéroports internationaux.

L'aéroport de Brazzaville dispose de deux pistes d'atterrissage avec une aérogare aux normes internationales. Les autres aéroports internationaux sont situés à Pointe - Noire et Ollombo.

En 1999, les USA avaient demandé au CONGO en tant que membre de l'OACI de s'adapter aux nouvelles exigences qui prendraient en compte les mesures de sûreté conformes aux normes internationales. Le Congo a ainsi

² Des réserves par rapport à une directive ou à la loi

³ Source (annexe 17 Organisation d'Aviation civile Internationale)

⁴ Source (annexe 17 Organisation d'Aviation civile Internationale sur le net)

élaboré son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile). Il est impossible d'éliminer totalement le risque. Ceci est d'autant plus vrai dans l'exploitation aérienne lorsque l'on aborde les sujets de sûreté et de sécurité.

Malheureusement en 2002, les experts de l'OACI suite à une inspection de l'aéroport international de Brazzaville, avaient constaté des manquements dans la mise en œuvre des mesures de sûreté et de sécurité au CONGO⁵. Ainsi le CONGO perdra ses vols vers l'international pour tous les aéronefs immatriculés en son sol.

Le CONGO était placé sur site sécurisé ou liste dite 'noire' comme tous les autres pays africains ne respectant pas les normes de sûreté et de sécurité mises en place par l'OACI.

Aujourd'hui, nous assistons à une amélioration de l'application des mesures liées à la sûreté et à la sécurité ce qui a permis le CONGO de reprendre ses dessertes vers le reste du monde. Brazzaville redevient une destination plus attractive.

Ce contexte a motivé le choix de ce sujet : « **Analyse de la gestion de la sûreté et de la sécurité à l'aéroport de Brazzaville** » qui se justifie par le développement à grande échelle des actes d'interventions illicites de par le monde et la situation du transport aérien africain.

Au cours de notre étude nous allons faire l'analyse de la sûreté et de la sécurité, proposer des stratégies à mettre en œuvre pour une meilleure gestion de la sûreté et de la sécurité aéroportuaire à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville par :

1. la présentation du cadre théorique et méthodologique ;
2. présentation de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville;
3. l'analyse des résultats de notre enquête et les recommandations pour une meilleure prise en charge de ce secteur.

⁵ Source (annexe 17 Organisation d'Aviation civile Internationale sur le net)

PREMIERE PARTIE :

LE CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

CHAPITRE I : LE CADRE THEORIQUE

I.1. Le Cadre d'étude

Le Congo pays de 342 000 km² de superficie et de 4 574 099 habitants, dispose de trois aéroports internationaux et de 13 (treize) aérodromes secondaires ouverts à la circulation publique⁶. Notre étude va s'appesantir sur l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville qui est la capitale du pays.

L'aéroport Maya-Maya de Brazzaville dispose de deux pistes d'atterrissages, gère presque l'essentiel du trafic aérien public du pays et est capable de recevoir tout type d'aéronefs. Il est aujourd'hui le plus grand de la zone CEMAC et constitue une plateforme régionale de grande importance avec un trafic passager de 1793 257, du fret 73 037 095kg et de l'essor économique du pays⁷.

La sûreté dans les aéroports (Air port Security en anglais) est l'ensemble des mesures prises au sein d'un aéroport pour réduire le risque de malveillances susceptibles de causer des dommages aux biens et aux personnes, comme les actes de terrorisme.

Ces mesures de sûreté et de sécurité incluent le contrôle des passagers et de leurs bagages au moment de l'enregistrement et de l'embarquement, mais aussi la surveillance des mouvements dans les terminaux et sur les pistes, ainsi qu'aux abords des avions.

La sûreté consiste principalement en une recherche d'éventuels engins explosifs pouvant être introduits à bord d'avions civils de façon illicite, que ce soit dans un bagage de soute, un bagage à main, via le fret transporté dans les soutes, ou par un membre d'équipage ou un mécanicien.

Elle vise également à empêcher l'introduction d'armes de toutes sortes dans la cabine et le cockpit de l'avion, armes qui pourraient être utilisées à des fins de piraterie aérienne.

⁶ Source (bibliothèque ANAC)

⁷ Source (bureau des statistiques du transport aérien de l'ANAC Congo bulletin 2012)

I.2. La problématique

Le transport aérien constitue un levier essentiel dans l'économie d'un pays à travers le développement considérable des échanges commerciaux internationaux, du tourisme et des activités s'y rattachant.

L'Afrique accuse dans le secteur des transports aériens un retard considérable sur le reste du monde. Ce vaste continent représente aujourd'hui moins de 3% du marché mondial du transport aérien.

Tous les pays africains réunis ne possèdent que 4% des appareils commerciaux actuellement en circulation. Pour être compétitif et obtenir des gains de trafic important, les aéroports doivent indéniablement se conformer aux pratiques internationales en vigueur dans le domaine de la gestion de sûreté et de la sécurité aéroportuaire.

Cet aspect montre que la sûreté est la combinaison de moyens matériels et humains afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Le transport aérien participe activement au développement des pays surtout ceux en voie de développement comme le CONGO Brazzaville. Voilà pourquoi l'Etat Congolais conscient de cela et après être sorti de la liste dite « noire » a beaucoup investi dans ce secteur avec :

- le renouvellement de l'installation aéroportuaire ;
- la formation du personnel ;
- la création de structure spécialisée dans la sûreté et la sécurité aéroportuaire, etc.

Cependant malgré cet effort, les dispositifs de sûreté présentaient des insuffisances au niveau réglementaire, organisationnel, humain et financier et ces insuffisances rendent le système de la sûreté ou de sécurité aéroportuaire vulnérable.

Pour mieux cerner notre sujet, nous proposons une série de questions :

- les autorités aéroportuaires du CONGO respectent-elles les procédures conformément aux exigences de l'OACI en matière de sûreté et de sécurité aérienne ?

- les intervenants disposent- ils de compétences requises pour une gestion efficiente de la sûreté ou de la sécurité selon les normes de l'OACI à l'aéroport Maya–Maya de Brazzaville ?

I.3. Les hypothèses de recherche

La formation des hypothèses de travail donne une orientation quant à la recherche des objectifs et des résultats attendus. Ainsi au sortir de nos interviews avec les différents acteurs, des visites de terrain, nous avons pu soulever quelques hypothèses :

- L'application effective des directives issues du cadre institutionnel améliorerait le cadre sécuritaire. Cela est un atout indispensable pour le développement du secteur aéroportuaire ;
- La formation en facteur humain élargit vers tous les corps de métier de l'aéronautique permettrait une meilleure prise en charge de la sûreté et de la sécurité ;
- La coopération et l'harmonisation entre les différents intervenants permettraient une meilleure clarification des rôles de chaque intervenant.

I.4. Les indicateurs de recherche

Nous avons choisi les indicateurs de recherche suivants :

- nombre de services impliqués dans la gestion de la sûreté et sécurité ;
- nombre de procédures à respecter ;
- nombre de contrôles par période et par an ;
- nombre de manquements constatés ;

I.5 : objectif de recherche

Cette étude a pour objectif d'attirer l'attention des décideurs sur les manquements constatés afin de leur permettre de prendre des décisions efficaces et judicieuses en matière de sûreté et de sécurité à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville. Orienter le personnel au sol sur les missions dévolues à chacun d'eux dans l'exercice de ses fonctions.

C'est dans cette logique que nous avons opté pour les objectifs suivants :

1. Faire une analyse du niveau actuel de la sûreté et de la sécurité.
2. Proposer des voies et moyens pour une amélioration de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile du Congo.

I.6. La clarification des Concepts

Actes d'intervention illicite : peut-être défini par une 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, la communication d'informations de nature à compromettre l'aviation civile.

Aérodrome: surface sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement des bâtiments, installations et du matériel) destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface. Dans le cadre de notre mémoire, nous l'utiliserons indistinctement avec le terme aéroport.

Aéronef : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air. C'est un moyen de transport capable d'évoluer au sein de l'atmosphère terrestre.

Aéroport : terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que des installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux. Dans le cadre de notre étude nous l'utiliserons indistinctement avec la notion d'aérodrome.

Aéroport international : tout aéroport que l'Etat contractant dans le territoire duquel il est situé à désigner comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et/ ou s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

Analyse: d'une manière générale l'analyse revient à faire la décomposition d'un tout dans ses éléments constitutifs et faire ressortir les éventuels limites au bon fonctionnement du système.

Audit de sûreté : examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Autorité compétente de sûreté : autorité désignée par un Etat, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du Programme National de Sûreté de l'aviation civile.

Certification: évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable tel que défini par l'autorité compétente.

Compagnie aérienne étrangère : désigne tout transporteur aérien d'un Etat non membre de la CEMAC.

EDS (Système de Détection d'Explosifs): système ou combinaison de différentes technologies capable de détecter et par suite d'indiquer la présence dans un bagage d'une matière explosive, quel que soit le matériau de ce bagage.

Espace CEMAC⁸ : c'est l'espace constitué par :

1. le territoire de la République du Cameroun (475 440 km²)
2. le territoire de la République du Centrafrique (622 980 km²)
3. le territoire de la République du Congo (342 000 km²)
4. le territoire de la République du Gabon (267 670 km²)
5. le territoire de la République de Guinée Equatoriale (28 028 km²)
6. le territoire de la République du Tchad (1 284 000 km²)

Les espaces aériens des Etats cités ci-dessus et l'espace aérien au-dessus des eaux territoriales.

⁸ Atlas géographique édition 2009

Evolution : croissance (à la hausse ou à la baisse) du trafic aérien, le nombre de textes adoptés, l'avancée technologique du matériel d'exploitation et les variations de prix du service aérien de l'Union pour la période 2004/2014.

Flotte: ensemble des aéronefs appartenant à une même compagnie

Fret aérien : encore appelé marchandise, est tout bien, autre que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef. Il représente à la fois la marchandise transportée et le prix du transport aérien

Gestion : selon « le dictionnaire LAROUSSE⁹, la gestion se rapporte à l'action et à la manière de gérer des ressources qui peuvent être d'ordre matériel, humain et financier. La gestion peut aussi être défini comme la science des choix qui est donc une constituante vitale de toute organisation, quel que soit son activité, sa taille et son objectif. Elle englobe toutes les dimensions de l'organisation. Il s'agit donc d'organiser, de diriger, de promouvoir ou d'animer un secteur en vue d'atteindre des objectifs bien définis.

Hub and spoke: aéroport ou plateforme de correspondance.

Inspection / filtrage: c'est la mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue de détecter les armes, les explosifs ou tout autre engin dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Ligne aérienne: liaison régulière entre deux continents.

LTA ou Air Way bill : (lettre de transport aérien), contrat de transport aérien, émis par le transporteur, qui précise l'expéditeur, le destinataire, l'aéroport de départ ou d'embarquement et d'arrivée ou de débarquement, la nature et la quantité des marchandises, les conditions de paiement et le tarif appliqué.

Mesures de sûreté: ce sont 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.

⁹ <http://www.larousse.fr/dictionnaires/français/gestion/36853> le14/04/2014 à 10h

Mouvements avions commerciaux : désignent l'ensemble des vols (arrivés/départs) exploités à but lucratif par des particuliers au profit d'autres particuliers clients.

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 soi pour percer les défenses du système. Par exemple plusieurs incidents combinés non résolus peuvent produire un accident.

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 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.

Poste : comprend les sacs scellés et transportés par l'administration de la poste quelque soit le contenu.

Réglementation : acte de l'autorité destinée à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré. Ensemble des prescriptions, normes obligations légales auxquelles on est tenu de se conformer. C'est aussi une formulation et fixation d'un ensemble d'obligations légales pour une question déterminée (sûreté ou sécurité).

Sécurité : la sécurité a toujours été la préoccupation majeure de toutes les activités de l'aviation civiles internationale. Elle figure dans les objectifs principaux de l'OACI tel qu'énoncés à l'article 44 de la convention de Chicago. A ce propos, selon le document 9859, la sécurité se définit comme : la situation dans laquelle, les risques de lésion corporelle ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenu à ce niveau ou sous ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques.

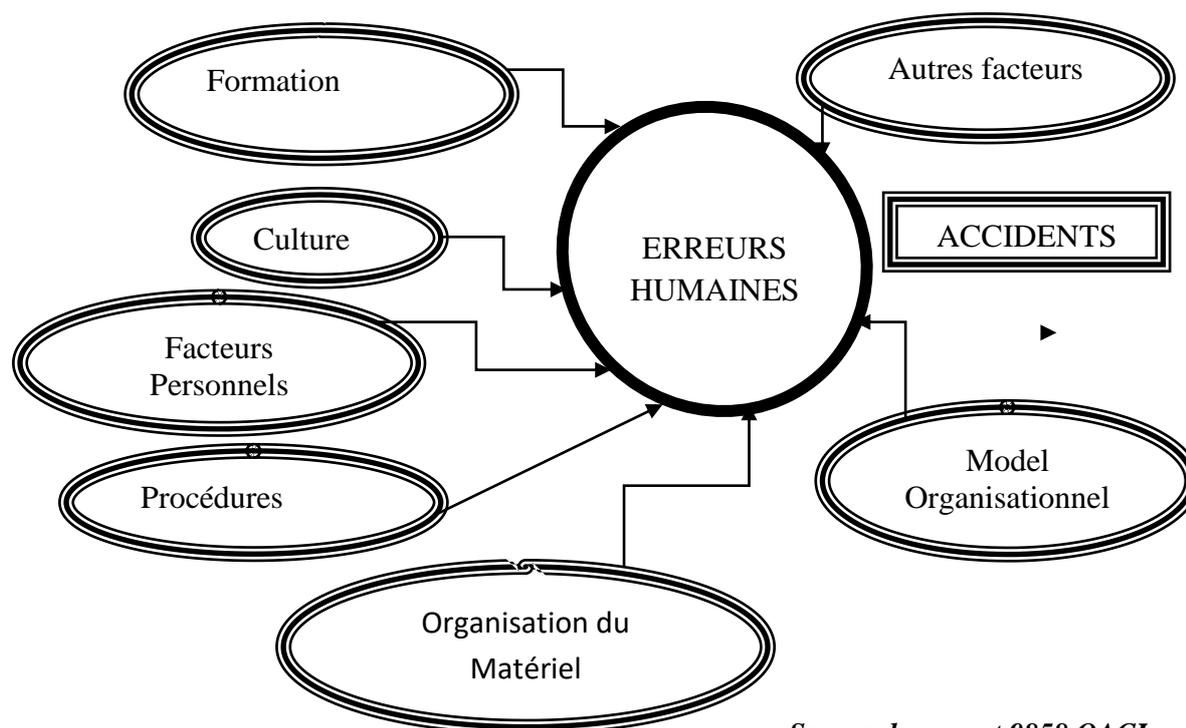
Sûreté : protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels stratégiques.

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 par 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 chaîne 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.

Figure 1 : Diagramme des Facteurs Contribuant à l'Erreur Humaine

Source document 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 déparée de toute forme d'émotion.

Tableau n°1 : Caractéristique de Différentes Cultures de la Sécurité

Culture de la Sécurité Caractéristiques	Médiocre	Bureaucratique	Positive
Les informations sur les dangers sont :	Supprimés	Ignorées délibérément	Recherches activement
Les messages de la sécurité sont :	Découragés Ou sanctionnés	Tolérés	Formés et encouragés
La responsabilité de la sécurité est :	Evitée	Fragmentée	Partagée
La diffusion des informations sur la sécurité est :	Découragée	Autorisée mais découragée	Récompensée
Les défaillances conduises à :	Des dissimulations	Des Rectifications locales	Des enquêtes et des reformes systématiques

Source : ANAC 2013

Les Facteurs matériels et Infrastructurels: le matériel et l'infrastructure constituent essentiellement les outils d'exploitation des activités aériennes. Ils doivent depuis leur conception répondre à des normes de sécurité telles que :

1. le fonctionnement ;
2. l'adaptabilité et la stabilité ;
3. la convivialité et l'accessibilité ;
4. la facilité d'utilisation ;

En vue de réduire les risques d'erreurs face aux progrès de l'automatisation, les considérations relatives aux facteurs matériels et infrastructurels gagnent encore en importance. Le manque de conscience de la situation et l'ennui généré par l'automatisation sont les nouveaux défis que doivent relever les acteurs du secteur du transport aérien comme le gestionnaire d'aéroport.

CHAPITRE II : LE CADRE METHODOLOGIQUE

Pour mener à bien notre étude nous nous sommes basés sur les différentes techniques et outils de recherche sans oublier la recherche documentaire ayant un lien direct avec notre thème.

Nous avons aussi visité diverses médiathèques en orientant nos recherches sur les ouvrages ayant un lien avec notre thème comme, les recueils de textes réglementaires (annexes de l'OACI et IATA), la recherche sur l'internet, ce qui nous a permis d'obtenir des informations récentes et importantes par rapport à notre thème.

Nous avons eu aussi recours à un questionnaire soumis aux responsables de la sûreté (ANAC) et de la sécurité à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville et une enquête menée auprès des autres structures œuvrant dans le même secteur.

II.1. La revue documentaire

Toute recherche scientifique nécessite une documentation fournie qui est une étape importante de la recherche. C'est ainsi que nous avons eu à consulter de nombreux documents, brochures et l'Internet pour une meilleure compréhension des concepts qui traitent notre thème d'étude.

Malheureusement il n'existe pas encore beaucoup de travaux de recherche traitant de la sûreté aérienne en tant que tel. Cependant nous avons pu consulter le cadre normatif, compilé les documents suivants :

1. **L'Annexe 17** - 9^{ème} édition qui comprend tout ce qui est normes et pratiques recommandées liées à la sûreté de l'aviation civile. Elle définit toutes les expressions utilisées dont la signification n'est pas couramment admise au sens du dictionnaire.

Elle est divisée en cinq (5) chapitres traitant en premier lieu des définitions des termes utilisés, en second lieu des principes généraux qui comportent les buts, l'applicabilité, la relation entre sûreté et facilitation, les coopérations internationales, les équipements, la recherche et le développement.

En troisième lieu de l'organisation nationale de la politique, des programmes de formation AVSEC¹⁰ national et d'aéroport, des autorités aéroportuaires, des programmes de gestion de la sûreté.

En quatrième lieu, des mesures préventives de sûreté telles que les contrôles d'accès, les mesures applicables aux aéronefs et l'inspection/filtrage.

En dernier lieu, elle traite de la gestion de la riposte c'est-à-dire la continuité dans la fourniture des services de la navigation aérienne, la gestion et le compte rendu des actes d'intervention illicites.

Après avoir parcouru ce document, nous avons pu cerner le sujet d'une manière très nette parce que contenant les moindres détails de la sûreté dans le monde aérien où nous évoluons.

2. L'**Annexe 19** La première édition de l'Annexe 19 a été adoptée par le Conseil de l'OACI le 25 février 2013 et est devenue applicable le 14 novembre 2013. Cette annexe est relative à la gestion de la sécurité et regroupe les textes d'Annexes existantes qui se rapportent au Programme National de Sécurité (PNS) et aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ainsi que les éléments connexes, notamment ceux qui portent sur la collecte et l'utilisation des données de sécurité et sur les activités de supervision de la sécurité des États.

L'avantage du regroupement des textes dans un même document est d'appeler l'attention des Etats sur l'importance de l'intégration de leurs activités de gestion de la sécurité.

Le regroupement facilite aussi l'évolution des dispositions relatives à la gestion de la sécurité. Il importe d'indiquer que certaines fonctions de l'État en matière de gestion de la sécurité qui sont prescrites dans cette Annexe peuvent être effectuées au nom de l'Etat par une organisation régionale de supervision de la sécurité ou une organisation régionale d'enquête sur les accidents et les incidents. L'Annexe 19 de l'Oaci qui contient les SARP relatives aux responsabilités et processus sur lesquels repose la gestion de la sécurité par les États, a été adoptée par le Conseil en application des

¹⁰ Sûreté de l'aviation

dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), sous le titre d'Annexe 19 à la Convention. Ces SARP¹¹ étaient basées sur les textes relatifs à la gestion de la sécurité que le Conseil avait à l'origine adoptés dans les Annexes 1, 6 (Parties 1, 2 et 3), 8, 11, 13 et 14 (Volume I), ainsi que sur les recommandations de la première réunion spéciale du Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité, tenue à Montréal, du 13 au 17 février 2012.

3. Le **PNSAC** est le document de base qui définit la politique et organise la gestion de la sûreté au Congo, il doit être amélioré en permanence en tenant compte des changements intervenus dans les textes internationaux mais également de l'expérience tirée de sa mise en œuvre ainsi que des suggestions ou des critiques des structures impliquées dans son application. Il est rédigé par l'ANAC, autorité compétente et comprend ainsi la description exacte des principes et de la philosophie de la sûreté.

Egalement, c'est lui qui définit l'objet de l'Annexe 17 et du manuel de sûreté de l'OACI, en plus de l'objet des instruments légaux de l'OACI.

Il permet donc d'identifier les principes majeurs de la formulation de la législation nationale, aussi stipule les éléments clés à prendre en considération pour une sûreté de bon niveau.

4. Le **PSA** (programme de sûreté aéroportuaire) est rédigé par l'organe chargé de la réalisation de mesures de sûreté à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville, qui est la ANAC, puisé du PNSAC afin de faire face aux actes d'interventions illicites et validé par l'ANAC avant d'être appliqué au niveau de la plateforme. Ce PSA guide les compagnies aériennes dans l'édiction de leur programme intérieur, comprend ainsi toutes les procédures à suivre afin de lutter efficacement contre les actes terroristes, ainsi que les d'intervention en cas de crise.

5. Le **Manuel de sûreté** : concerne l'ensemble complet de normes, réglementations et précautions servant à mettre en applications les objectifs

¹¹ (Standards and recommended practices en anglais, normes et pratiques recommandées en français)

de politique national de l'Etat, en vue de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites.

Il permet une riposte de façon coordonnée, de collecter, d'évaluer et de diffuser les renseignements et les menaces directes contre l'aviation civile et enfin de coopérer avec d'autres Etats afin de prévenir les actes d'interventions illicites.

Ce programme se base sur des objectifs spécifiques de politique pour décrire qui fait quoi et quand faire, il s'appuie sur des documents secondaires qui dictent les exigences qui doivent être appliquées.

II.2. Les visites de terrain

Elles nous ont été d'une grande utilité, car elles nous ont permis de confronter la théorie à la réalité qu'existaient dans la pratique des mesures de sûreté et de sécurité appliquées au sein de l'aéroport.

II.3. La collecte des données

Pour les besoins de notre étude, nous avons ciblé un certain nombre de centres ressources susceptibles de nous orienter dans la perspective de la réalisation de notre travail.

Il s'agit des centres de recherche documentaire de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, de l'aéroport International Agostino Neto de Pointe Noire, des centres ressources des données statistiques, de la bibliothèque ANAC du Congo et du BEA du Congo.

II.3.1. Le questionnaire

Il nous a permis de bien cerner la situation actuelle en termes de sûreté et de sécurité sur le transport aérien en recevant directement l'avis des exploitants et des usagers. Nous avons pu percevoir aussi, durant son exploitation, le sentiment de stress permanent qui anime les usagers dans leurs opérations quotidiennes de traitement des aéronefs, mais aussi de l'environnement aéroportuaire.

II.3.2. Les Méthodes d'interviews

Cette méthode nous a permis d'avoir des éclaircissements sur l'organisation de la gestion de la sûreté et de la sécurité, de savoir le rôle que joue chaque intervenant et d'avoir un aperçu sur l'état des moyens mis en place .

Nous nous sommes servis d'un guide d'entretien pour corroborer les informations reçues. Cet instrument a été utilisé lors des rencontres avec quelques acteurs prenant part à la mise en place des mesures de sûreté et de sécurité à l'aéroport Maya- Maya de Brazzaville.

II.3.3. La méthode d'échantillonnage

Nous avons recensé des agents d'encadrement dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, les structures qui interviennent dans la mise en place et la gestion de la sûreté ou de la sécurité au niveau national. Ce qui nous a permis de ressortir 25 enquêtes.

Tableau n° 2 : Récapitulatif de structures concernées par les enquêtes

N°	Structures	Nombre d'agents d'encadrement	nombre d'enquêtes
1	ANAC	5	2
2	DOUANE	4	2
3	AERCO	8	4
4	POLICE	3	1
5	COMPAGNIE AERIENNES	7	4
6	GENDARMERIE T.A	4	2
7	SOMAC	3	2
8	CONGO HANDLING	6	3
9	SURETE	10	5
TOTAL		50	25

Soit un total de 50% des structures concernées

II.4. Les difficultés Rencontrées

La sensibilité du sujet nous a beaucoup restreints dans la mesure où certaines informations ne peuvent pas être connues du public, il y'a eu des réticences pendant les interviews ce qui nous bloquaient nettement dans notre travail. La recherche a connu quelques limites dues au fait que nous avons interrogé un nombre restreint du personnel, compte tenu du refus de certains de répondre au questionnaire ; alors que la prise en compte de tous les acteurs aurait permis une étude plus exhaustive. Nous n'avons pas pu accéder à certaines données chiffrées à cause de la rude concurrence dans le secteur aérien.

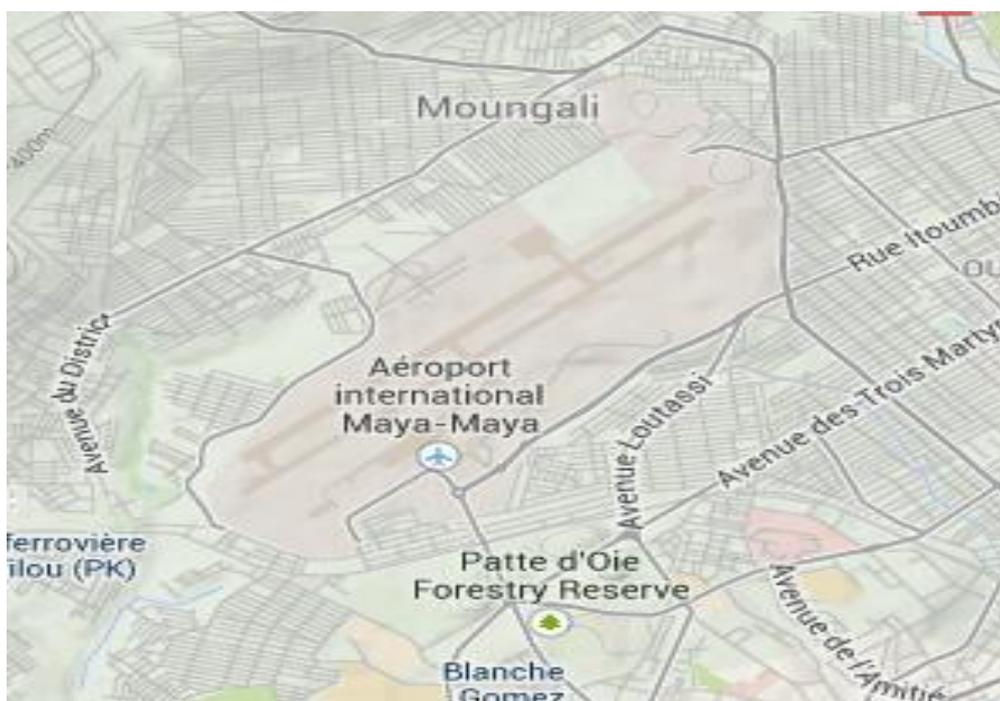
Si la recherche consiste à découvrir ce qui n'est pas à portée de main, il est donc admis que tout travail de recherche comporte à quelque niveau que ce soit des difficultés. En ce qui nous concerne, tout au long de nos investigations, nous nous sommes heurtés à de sérieuses réticences et méfiances ou encore à l'indisponibilité de certains acteurs clés impliqués dans les activités liées à notre thème de recherche.

DEUXIEME PARTIE
DIAGNOSTIC DE L'AEROPORT MAYA-MAYA
DE BRAZZAVILLE

CHAPITRE I: LA PRESENTATION DE L'AEROPORT MAYA-MAYA DE BRAZZAVILLE

L'aéroport de Brazzaville est situé dans l'arrondissement numéro trois (03) Mougali, il est limité au nord par le quartier Moukondo, à l'Ouest par le quartier La base, au sud par le quartier Diata, à l'est par le quartier Plateau des 15 ans.

Figure N° 2 : Vue Satellitaire de l'Aéroport Maya – Maya de Brazzaville



Source : www.anac.congo Brazzaville (2014)

Cet aéroport comprend une aérogare constituée de deux modules disposant de six passerelles télescopiques vitrées adaptées aux avions de types Airbus A380 et Boeing 747-400. L'aéroport de Brazzaville est l'un des plus grands aéroports de l'Afrique centrale avec ses deux pistes d'atterrissage longues de 3 300m et de 60m de largeur chacune.

L'aire de stationnement est longue de 720^m et 150^m de large et d'une aérogare haut de gamme comportant deux modules de 44500^m² chacune et dispose présentement d'un très bon niveau de sûreté et de sécurité.

I.1. L'aéroport Maya-Maya de Brazzaville et ses alentours

Les problèmes d'environnement et de développement durable sont assez préoccupants au niveau des alentours de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville. En effet, on peut en citer :

1. le manque criard d'espace qui se traduit par une compression foncière du fait de l'urbanisation galopante de la capitale et son étalement urbain vers les quelques disparates réserves foncières encore existantes ;

2. le bruit des aéronefs, du fait de sa position, la zone est confrontée à une nuisance sonore qui gêne notamment les quartiers DIATA, LA BASE (MFILOU), MOUKONDO, PLATEAU DES 15 Ans. S'agissant de la pollution sonore, « le bruit est un phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante¹²». Aussi, si le phénomène physique est relativement facile à mesurer, son aspect psychoaffectif et physiologique est-il difficilement quantifiable de façon objective. Ainsi, le développement du trafic aérien que n'a pas cessé de connaître l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville a fini d'exposer, de façon aiguë et chronique, les populations résidentes aux agressions acoustiques.

De plus, les constructions et autres bâtiments portent des fissures qui sont en partie les stigmates manifestes des vibrations des aéronefs.

En outre, l'explosion urbaine que connaît Brazzaville, et plus particulièrement cette zone, fait qu'il y a un crucial et récurrent problème foncier qui malheureusement, s'accroît d'année en année.

Autant l'habitat dit planifié souffre d'irrégularités et d'illégalités foncières, autant l'habitat spontané se développe vertigineusement du fait d'une absence de maîtrise de la planification spatiale et de la gestion urbaine.

En effet, si le réseau d'égout existant dans les anciennes cités est aujourd'hui rattrapé d'une vétusté, les communes d'arrondissement ne disposent pas de système d'assainissement performant et normé, ni de système de gestion des déchets solides efficace.

¹² Source centre d'information et de documentation sur le bruit 2009

La Mairie de Brazzaville qui est chargée de l'assainissement et qui a en charge le ramassage des ordures à d'énormes difficultés pour faire face à ses engagements.

Les dépôts incontrôlés de déchets se multiplient et s'amoncellent dans les coins de rues, le long des axes routiers, et surtout aux alentours immédiats de l'aéroport ; d'où la survenance d'une nouvelle problématique socio-environnementale : le risque aviaire auquel les autorités aéroportuaires sont aujourd'hui appelées à faire face pour sécuriser la navigation aérienne, et ce dans un nouveau contexte politique et institutionnel marqué par une pluralité d'acteurs.

I.2.L'historique de l'Aéroport Maya-Maya de Brazzaville

L'aéroport de Maya-Maya de Brazzaville date de 1949, son état se caractérisait par la dégradation généralisée et progressive de ses structures et équipements.

Le 07 Août 2007 les travaux de modernisation de cet aéroport ont été lancés. Ils consistaient au renforcement des chaussées aéronautiques après stabilisation des dalles, à l'extension de l'aire de stationnement. La réalisation de la deuxième piste avec le Boeing 747-400 ou l'Airbus A380 comme avions de référence, de même que les bretelles de circulation des avions entre pistes et aires de stationnement. La réalisation d'une aire de stationnement militaire.

L'aménagement et le bitumage de plusieurs voies d'accès à l'aéroport avec conception d'un carrefour dénivelé ou échangeur au droit de l'aérogare.

L'aménagement d'une deuxième voie d'accès à l'est, à partir du croisement de l'avenue Loutassi avec la rue Itoumbi en longeant l'actuel mur de clôture délimitant le domaine aéroportuaire et qui aboutit à l'échangeur à ériger sur l'espace en face de l'aérogare et, en réorganisant le trafic au droit du carrefour d'Itoumbi-Loutassi-La paix avec traitement de la bretelle Loutassi-Lapaix.

L'aménagement d'une troisième voie d'accès à l'ouest, à partir du carrefour dénivelé de l'aérogare jusqu'au croisement avec la route de la Base aérienne

au-delà de la station de concassage de Dalbeira. L'aménagement d'un carrefour dénivelé au droit de l'aérogare intégrant l'accès direct au terminal en dénivelé tel que prévu par la conception architecturale sans porter atteinte au nouveau bâtiment de l'ASECNA.

Après l'inauguration, le 11 août 2010, du premier module, l'aéroport international de Maya-Maya avait fait passer à plus d'un million par an le trafic de passagers entrant et sortant à Brazzaville.

Le chantier du 2^{ème} module de l'aéroport international de Maya-Maya entamé le 7 août 2007 vise à terme de doter le Congo d'un aéroport à la hauteur de ses ambitions.

À l'issue d'une visite du chantier, le ministre de l'Aménagement du territoire et de la délégation générale aux Grands travaux, avait constaté la fin des travaux en attendant la réception provisoire des installations.

Le 5 février 2014 a été inauguré, le 2^{ème} module de l'aéroport international de Maya-Maya de Brazzaville, financé par un accord de partenariat entre le Congo et la Chine, signé le 21 septembre 2007 à hauteur de plus de 80 milliards de FCFA. Ce 2^{ème} module de 44 500 mètres carrés, est notamment constitué d'une nouvelle aérogare, d'une centrale électrique, d'un hôtel grand standing, et d'un pavillon présidentiel. La plate-forme modernisée de l'aéroport de Maya-Maya a un impact positif sur l'économie et la vie des citoyens. De 2011 à 2013 plus de 300 emplois permanents ont été créés dans l'exploitation de la plateforme et le volume de passagers est passé de 745 596 en 2008 à plus d'un million en 2013 soit une augmentation de 38%.

La mise en service de ce deuxième module qui marque la fin des travaux de construction de l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville, conforte le Congo dans sa position actuelle de pays disposant de la première plate-forme aéroportuaire d'Afrique centrale.

De même, elle permettra à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville d'augmenter la capacité d'accueil de son terminal à environ cinq millions de passagers par année.

Ce deuxième module de l'aéroport de Maya-Maya fera de Brazzaville un grand hub du transport aérien dans la sous-région de l'Afrique Centrale. Un premier vol inaugural de la société nationale de transport aérien Equatorial Congo Airlines (ECAir) vers Dubaï aux Emirats arabes le mercredi 5 février 2014 a marqué l'inauguration de cet aéroport.

Figure n° 3 : Aérogare de l'aéroport Maya- Maya de Brazzaville (vue de devant)



Source : www.anac.congo Brazzaville (2014)

Figure n° 4: Aérogare de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville (vue de dessus)



Source : www.anac.congobrazzaville 2014

I.3. Lois et Règlements de l'aviation civile

«Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relative aux aéronefs, aux personnes, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne¹³»

Au vu de cet article, nous constatons que l'exploitation de l'aviation civile obéit à des normes et recommandations internationales décidées communément par les Etats sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et appliquées de manière uniforme partout dans le monde.

Le Congo a, dès son accession à la souveraineté internationale, adhéré à :

- la Convention de Chicago du 07.12.1944, qui a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- la Convention relative à la création de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) signée à Dakar le 25 octobre 1974 ;
- aux accords relatifs au transit (1944) ; les deux libertés de l'air ;
- la Convention de Varsovie de 1929 c'est une convention de droit privé, règle les rapports juridiques des transporteurs, définit le document utilisé (la LTA et la responsabilité des transporteurs) et la Convention de Guadalajara de 1961 en complément de la Convention de Varsovie ;
- la Convention de Montréal de 1975 (actes dirigées contre la sécurité de l'Aviation Civile), sa particularité c'est d'introduire un système à deux (2) niveaux à savoir : le 1^{er} niveau, hausse la responsabilité à 200 000 droits de tirage spéciaux par victime quelque soit la partie en faute. Le 2^{ème} niveau, permet au transporteur de se prévaloir de certains moyens de défense pour des réclamations de plus de 100 000 droits de tirage spéciaux, n'impose aucune limite de responsabilité ;
- la Convention de La Haye de 1970 (Captures illicites d'aéronefs) ;

¹³ Article 37 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

- la Convention de Rome de 1952 (Dommages aux tiers à la surface) ;
- la Convention de Cap de 2001 (Matériels et équipements mobiles) ;
- la Convention de Tokyo de 1963 (Infractions et autres actes survenus à bord des aéronefs) ;
- la Convention de Genève de 1948 (Reconnaissance des droits sur les aéronefs) ;
- la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et à feuille de 1991 ;
- la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées de 1974.

L'aéroport Maya-Maya de Brazzaville est subdivisé en plusieurs zones réglementées, et soumis à des contrôles de sécurité très complexes. Il est ouvert à la circulation aérienne publique et privée en conformité avec les recommandations de l'OACI

CHAPITRE II : LES DIFFERENTES MISSIONS DEVOLUES AUX ACTEURS INTERVENANTS A L'AEROPORT DE BRAZZAVILLE

II.1. L'état Congolais

Il est l'acteur principal de la politique de sûreté et de sécurité. Il établit les orientations stratégiques basées sur sa politique intérieure en termes de sûreté et sécurité sur les lois et règlements des organismes régionaux et internationaux dont il est membre. Il doit créer un environnement propice à des opérations aériennes sûres et efficaces.

Le programme national de sécurité qu'il définit, lui permet de s'organiser et d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Il lui permet également de s'assurer que les fournisseurs de services gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection. Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), il doit créer un cadre juridique pour une gestion efficace de la sûreté et de la sécurité basé sur :

1. une législation aéronautique, qui lui fixe ses objectifs à la fois commerciaux et privés ;
2. des lois sur la production industrielle et de commerce, qui régissent la production et la vente de matériel et de services aéronautiques sûrs ;
3. une législation du travail, y compris la législation relative à l'hygiène et à la sécurité au travail, qui fixe les règles du cadre de travail dans lequel le personnel d'aviation est censé s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité ;
4. des lois sur la sécurité, qui contribuent à la sécurité sur le lieu de travail et à la confidentialité des informations liées à la sécurité ;
5. des lois environnementales influant sur l'implantation des aéroports et des aides à la navigation qui ont des incidences sur les opérations aériennes (telles que les procédures antibruit) ;

Les responsabilités de l'Etat à l'égard de la gestion de la sûreté et de la sécurité peuvent aller au-delà des fonctions de réglementation et de

supervision. Il peut jouer aussi le rôle de fournisseur de services de gestion du trafic aérien et des services aéroportuaires.

Cependant si de tels cas se présentent, une distinction claire doit être faite entre le statut d'organisme de réglementation de la sécurité et celui de fournisseurs de services.

II.2. L'agence nationale de l'aviation civile (ANAC)

L'Agence est dotée d'une autonomie de gestion dans les conditions fixées par le décret n°78-288 du 14 avril 1978 et réorganisée par décret n°2012-328 du 12 avril 2012 portant sa création, fixant les règles d'organisation et de son fonctionnement, l'Agence est chargée notamment :

- de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation civile ;
- de veiller à la promotion de l'Aviation Civile au Congo;
- de la négociation des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;
- de l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI);
- de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
- du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Congo ;
- du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du CONGO ;
- de la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'Aviation civile ;

- du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'Aviation civile ;
- du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- de promouvoir et de mettre en œuvre la politique que définit le gouvernement en matière de météorologie ;
- collecter, traiter, analyser, et diffuser toutes les informations météorologiques ;
- élaborer la politique du Congo en matière de météorologie et d'en assurer la mise en œuvre ;
- de donner son avis sur les orientations stratégiques à adopter par l'Etat afin d'assurer ses fonctions elle puise ses ressources :
 - Des redevances perçues pour services rendus par l'ANAC ;
 - Des produits provenant des redevances aéronautiques et extra aéronautiques;
 - Des produits des activités aéronautiques concédées (redevance concession);
 - Des dons et legs ;

II.3. Les organismes régionaux et internationaux

Ils interviennent dans les pays membres à travers des audits et des inspections. On peut en citer :

- le Congo comme tous les pays membre de l'OACI, son système d'aviation civile subit les audits de sûreté et de sécurité comme tous les pays membres de cette organisation et est assujetti aux normes et règlements édicté par cette entité ;
- l'Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) qui est chargée de l'organisation régionale de coordination et de supervision de la sécurité de l'aviation civile ;

- la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), dont le siège est à Dakar, a mis en place en rapport avec les états africains un mécanisme coopératif de supervision de la sécurité ;
- l'Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique centrale (ASS-AC).
- Direction de la coordination technique (TCD) ;
- Association internationale du transport aérien (IATA) ;
- Association des transporteurs aériens de la zone franc (ATAF)

II.4. L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et Madagascar (ASECNA)

Elle a été créée à Saint Louis du Sénégal le 12 Décembre 1959. C'est un établissement public de droit international, regroupant 17 Etats d'Afrique (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centre Afrique, Comores, Congo, Cote d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad, Togo) et la France membre fondateur qui dispose d'un statut particulier.

L'ASECNA a un caractère multinational de par la composante de ces différents Etats. L'Agence est un fournisseur de service public de sécurité aérienne au service de ses états membres. Elle est dotée d'une personnalité juridique, c'est-à-dire la capacité d'être titulaire de droits et soumise à des obligations.

L'ASECNA à la charge d'un espace aérien étendu sur 16 100 000 km² (1,5 fois la superficie de l'Europe) couvert par six régions d'information en vol FIR¹⁴: Antananarivo, Brazzaville, Dakar Océanique, Dakar Terrestre, Niamey, Ndjamena. Elle y 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 ;

¹⁴ Flight information région

Ces prestations couvrent aussi bien la circulation en route, que l'approche et l'atterrissage. Elle assure les aides terminales sur les 28 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 ;
- les services de sécurité incendie.

Dans chaque État membre, les missions de l'Agence sont assurées par une représentation ayant à sa tête un représentant nommé par le Directeur Général en accord avec le Ministre de tutelle concerné; cet agent¹⁵ est responsable des activités de l'Agence dans son Etat d'affectation.

II.5. La Compagnie de Gendarmerie des transports aériens (C.G.T.A)

Elle est chargée de la sécurité aéroportuaire et est placée sous l'autorité du Haut-commandant de la gendarmerie nationale. Elle a un effectif fixé par décision du ministre chargé des forces armées et est dirigée par un commandant de compagnie qui gère trois brigades : la brigade fret, la brigade aérodrome et la brigade batterie.

Chaque brigade est commandée par un sous-officier qui est chargé d'exécuter les directives de sécurité émanent du commandant de compagnie en conformité avec leur mission assignée dans le décret. Sa mission principale est :

- ✓ d'escorter les aéronefs jusqu'à leur décollage pour empêcher toute intrusion dans les cavités des trains d'atterrissage ou tout autre acte de malveillance pouvant nuire à l'aviation civile lorsque la menace se fait sentir ;

¹⁵ Représentation de l'ASECNA

- ✓ d'effectuer des patrouilles de sûreté dans les secteurs sensibles de l'aéroport au moyen de véhicules.
- ✓ la sécurité des personnels et des biens par une surveillance générale des individus, des aéronefs et des marchandises dans l'enceinte de l'aéroport.
- ✓ le contrôle des accès de l'aéroport et la surveillance des personnes stationnant le long des grilles à l'intérieur et à l'extérieur de la zone aéroportuaire.
- ✓ la constatation des crimes et des délits ainsi que les accidents de la circulation du travail survenu à l'intérieur de l'aéroport suivant les conditions fixées par la loi et les règlements pour ce qui concerne l'exercice de la police judiciaire.

II.6. Le Commissariat Spécial de la Police de L'aéroport

Il s'occupe de la réglementation du terminal passager contre les actes d'intervention illicite et de la protection des zones publiques. Il assure également le contrôle d'accès aux zones réglementées relevant de sa zone de compétence, l'inspection et le filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, des membres de l'équipage et de toute autre personne accédant en zone stérile.

II.7. La brigade de douane de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville

Elle contrôle les marchandises et les bagages des passagers au départ comme à l'arrivée, contrôle la régularité des importations et des exportations ainsi que les transports de moyens de paiement. Elle s'occupe de l'inspection /filtrage du fret en collaboration avec la haute autorité des bagages destinés aux services de litige des compagnies.

II.8. Les sociétés de sûreté et de contrôle documentaire

Elles sont agréées par l'agence nationale de l'aviation civile du Congo après avoir satisfait aux formalités administratives tel est le cas de la société **SOMAC**¹⁶.

¹⁶ Société privée d'appui au contrôle de sécurité

Elles se chargent donc du contrôle des documents de voyage avant l'accès des passagers aux comptoirs d'enregistrement, de la surveillance des bagages enregistrés et du fret après inspection filtrage et de leur escorte jusqu'aux aéronefs pour chargement ainsi que l'escorte des bagages à partir de l'aéronef jusqu'aux tapis de la zone de livraison des bagages, etc.

II.9. La société des aéroports du Congo (AERCO)

La gestion des aéroports internationaux a été concédée à la société des aéroports du Congo¹⁷ (AERCO) depuis décembre 2009 dans le volet exploitation, la réglementation faisant partie des missions dévolues à l'ANAC. AERCO est une structure autonome de gestion dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

Elle est chargée de promouvoir et de mettre en œuvre la politique gouvernementale en matière de développement et d'exploitation des trois aéroports internationaux du pays. Elle met à la disposition des clients des services d'exploitation optimale, permettant de mener à bien leurs opérations.

Elle doit prendre en compte les besoins en sûreté dans la conception et la construction de nouvelles installations ainsi que les modifications apportées aux installations existantes. Elle est sous l'autorité de l'ANAC et a pour mission :

- de s'occuper de la maintenance, de l'entretien des équipements ;
- de gérer le domaine commercial de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville ;
- gérer les infrastructures c'est-à-dire les installations y compris la centrale électrique.

II.10. Les compagnies aériennes et l'industrie du transport aérien

Elles ont une responsabilité particulière en matière de gestion de la sécurité. Etant les acteurs principaux de l'activité de transport aérien, les compagnies aériennes et l'industrie du transport aérien doivent définir une mission claire

¹⁷ Société privée gestionnaire de l'aéroport

sur le plan de la sécurité commençant au sommet de l'organisation et orientant les actions à tous les niveaux jusqu'au niveau opérationnel.

Elles sont soumises au Standards And Recommended Practices (SARP) de l'OACI et aux réglementations nationales des pays d'immatriculation et d'opération de leurs aéronefs.

Les exploitants d'aéronefs fournissant des services au départ de ces aéroports et donc doivent s'assurer de mettre en œuvre et maintenir des programmes de sûreté respectifs répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile déjà mis en place. Ils doivent aussi s'assurer de la bonne marche de son programme de sûreté pour les procédures et pratiques à suivre. Ce programme de sûreté est soumis à l'approbation de l'ANAC qui en assure par la suite son contrôle.

Plusieurs compagnies desservent l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville suivant la liste ci-dessous :

- **Les compagnies internationales :** (Air-France, Ethiopien Airlines, Inter Air, Royal Air Maroc, Héwa Bora, Taag, Toumai Air Tchad, Air Service, Bénin Golf Air, Air Ivoire, Air Mali, Air Gabon International, CEIBA International, Kenya Air Ways)

- **Compagnies nationales :** (Trans Air Congo (TAC), ECAir, Aéro Service, Mistral Aviation, Equafight, Emeraude, Canadian, Equajet)

En effet, chaque opérateur exigera de la société des aéroports du Congo (AERCO) et à l'ANAC des garanties de sûreté et de sécurité conformes aux règles internationales.

II.11. Les opérateurs d'escale

L'exercice de l'activité d'assistance en escale dans les aéroports du Congo se définit comme étant les services rendus à une personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et ou du fret au départ et à destination de l'aéroport considéré. Ces services couvrent notamment les activités suivantes :

- l'assistance administrative au sol incluant les services de représentation ainsi que du contrôle des chargements, des messages et des télécommunications ;
- l'assistance passagère ;
- l'assistance bagages ;
- l'assistance « fret et poste » ;
- l'assistance nettoyage et service de l'avion ;
- l'assistance carburant et huile ;
- l'assistance d'entretien en ligne ;
- l'assistance « opération aérienne » et administrative des équipages ;
- l'assistance transport au sol ;
- l'assistance « service commissariat ou restauration à bord ».

L'exercice de cette activité est confié à un prestataire choisi par le ministre en charge de l'aviation civile sur la base d'un cahier des charges élaboré par l'Agence nationale de l'aviation civile.

Un agrément signé par le ministre est délivré au prestataire pour lui permettre d'exercer l'activité, après satisfaction aux différents critères contenus dans ledit cahier des charges.

Cependant, l'agrément qui a une durée de cinq ans renouvelables peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas de manquements du prestataire à ses obligations entraînant un risque grave pour la sûreté ou la sécurité des aéronefs, des personnes ou des biens.

On distingue comme opérateur en escale :

- **CONGO Handling** : C'est une société anonyme privée, agréée, de droit Congolais spécialisée dans l'assistance des compagnies aériennes en escale. Il fournit l'ensemble des services d'assistance au sol, conformément au cahier des charges fournis par l'Etat et sa Licence d'exploitation. Elle a une politique de sécurité adaptée à ses activités et conforme à l'environnement aéroportuaire et aux contraintes d'exploitation. Elle assure l'assistance au sol des compagnies.

- **SERVAIR** : Elle est autorisée à exercer l'activité de commissariat et de restauration à bord à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville dans les conditions fixées par le cahier des charges fourni par l'ANAC et sa licence d'exploitation. Elle a une politique de sécurité adaptée à ses activités, conforme à l'environnement aéroportuaire et aux contraintes d'exploitation.
- **SNPC** : La Société Nationale des Pétroles du Congo (SNPC) est située à proximité de l'aéroport. Elle s'occupe de l'avitaillement en Kérosène des aéronefs. Elle est soumise à des mesures de sécurité très contraignantes grâce à la sensibilité de son activité¹⁸.
 - fouille systématique des entrées et sortie ;
 - sélection rigoureuse du personnel opérationnel ;
 - système de vidéo surveillance sur tout le périmètre des installations ;
 - stricte respect des procédures et normes de sécurité ;
 - Système d'inspection régulière et permanente de tous les mouvements.

II.12. La sûreté et la sécurité dans l'aérogare

L'aérogare est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et leurs bagages, où sont également situés : les guichets des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sûreté et de sécurité qui interviennent tous dans les opérations de transport aérien. Le passager qui entre dans une aérogare pour y prendre l'avion doit procéder à plusieurs étapes avant de pouvoir embarquer, et toutes ces étapes doivent être sécurisées par le gestionnaire.

Toute l'aérogare est rattachée à ce bâtiment. Il abrite les équipements et les infrastructures nécessaires pour une exploitation efficiente des vols. L'aérogare malgré sa spécificité rentre dans la catégorie des établissements recevant du public catégorie GA (gare accessibles au publique), par conséquent, le gestionnaire hormis les normes de sécurité standard propre à

¹⁸Fouille systématique des entrées et sortie, Sélection rigoureuse du personnel opérationnel, Système de vidéo surveillance sur tout le périmètre des installations, Stricte respect des procédures et normes de sécurité, Système d'inspection régulière et permanente de tous les mouvements

la gestion aéroportuaire, est tenu de se soumettre aux normes qui régissent ce type d'établissement.

TROISIEME PARTIE :
CADRE ANALYTIQUE DE LA GESTION DE LA
SURETE ET DE LA SECURITE A L'AEROPORT
MAYA-MAYA DE BRAZZAVILLE

CHAPITRE I : PRESENTATION DES RESULTATS DE LA RECHERCHE

I.1. La gestion de la sûreté et de la sécurité dans les différentes zones

I.1.1. La zone enregistrement

L'entrée principale de l'aérogare est contrôlée en permanence par deux éléments de la police appuyé par deux éléments de SOMAC qui est une sous-traitance de sécurité, donne directement accès à la salle d'enregistrement dans laquelle nous trouvons un point d'information, un espace pour remplissage des documents, un comptoir pour les tours opérateurs (TO), un point contrôle à l'émigration, des bureaux, et deux espaces toilettes hommes et femmes.

Elle est équipée d'un système de vidéo surveillance avec une dizaine de caméras placées dans des endroits stratégiques balayant toutes les surfaces. Deux salles de contrôle et de supervisions délocalisées surveillent toutes les activités dans cette aire de traitement des passagers.

Elle est dotée de plusieurs sorties de secours et de plan d'évacuation d'urgence régulièrement testé par des opérations de simulation de gestion de crise.

I.1.2. La zone embarquement

Le bâtiment offre deux salles d'embarquements, une salle au rez de chaussée pour les voyages nationaux et une salle à l'étage pour les voyages internationaux.

Dans chaque salle nous trouvons une sonorisation, deux bars pour rafraîchissement, deux espaces toilettes, des duty free shop, des places assises, un point de vente pour journaux et un équipement (ascenseurs et escaliers automatiques) pour l'embarquement et débarquement des voyageurs y compris les installations pour handicapés.

Elle est moins exposée aux risques d'accident et d'incident que la salle d'enregistrement. En effet, communément appelée zone stérile, on y accède qu'en ayant subi tout le processus de contrôle, appareil de fouille et portique

du PIF de la police. Cependant, son fort taux de concentration humaine aux heures des opérations d'embarquement favorise considérablement les risques d'insécurité.

Par conséquent, une équipe de surveillance et d'alerte de toutes anomalies ou dysfonctionnements du gestionnaire d'aérodrome est mise à contribution pour parer à toutes éventualités. Des procédures sanitaires et des missions de sensibilisation sont régulièrement menées par les services de l'infirmierie pour protéger les passagers.

I.1.3. La zone livraison bagage

Communément appelée salle arrivée passagers. Dans cette salle nous trouvons un tapis de livraison bagage, un poste de douane, un duty free shop, deux machines à rayon x, une cabine de litiges bagages, et deux espaces toilettes. Elle est dotée d'un système de vidéo surveillance, avec beaucoup de cameras en service. La présence régulière des forces de police lui confère un parfait état de sécurité au moment des opérations. Néanmoins, notons la présence :

- d'indications de procédures en cas d'urgence ;
- d'instruction sur les dangers du tapis ;
- de plan d'évacuation ;
- de zone d'accès rapide au site en cas d'incendie ;
- des extincteurs.

Soumis aux mêmes normes que les ERP21¹⁹ selon le document 9859 de l'OACI, la salle livraison bagages doit beaucoup plus susciter l'intérêt du gestionnaire d'aérodrome en termes d'environnement sécuritaire.

I.1.4. La zone poste d'inspection filtrage

Le poste d'inspection filtrage (PIF) des passagers et de leurs bagages cabines constitue la frontière entre la salle d'enregistrement et la salle d'embarquement. Son rôle principal est de fouiller toute personne devant accéder à la salle d'embarquement pour rendre la salle stérile.

¹⁹ Etablissement recevant du public, logiciel de gestion des établissements ou manifestations recevant du public

Il est constitué de deux (2) appareils de fouille de marque Heimann 60x40i²⁰ de deux (2) portiques et de 04 magnétomètres²¹. Ces appareils permettent aux forces de police responsables du PIF de traiter en moyenne 220 passagers par heure.

Les normes de sûreté édictées par l'annexe 17 de l'OACI imposent même une fouille manuelle en cas de doute sur les résultats des appareils ou du niveau de la menace.

I.1.5. La zone tri bagage

La zone tri bagage constitue le poumon névralgique du traitement des bagages des passagers dans un aéroport. Il est le centre de tri, de traitement et de contrôle de tous les bagages à acheminer dans les soutes des aéronefs. Ce qui a motivé l'installation d'un système de vidéo surveillance et d'un équipement appelé Système de Détection d'Explosif (EDS).

Cet appareil de type X HI-SCAN 10080 de marque Heimann System est conçu pour le contrôle automatique à cent pour cent de n'importe quel bagage, permet de détecter des explosifs. Il est installé et intégré dans un système transporteur de bagages avec une capacité de traitement d'environ mille deux cent(1200) bagages par heure.

Les images de rayons X des bagages suspects sont transmises aux unités d'interprétation libre qui affichent les zones marquées, et en fonction du résultat de l'interprétation, les bagages sont transportés au chantier de chargement ou à la fouille manuelle par les agents de la police.

L'accès de la zone tri bagage est contrôlé par un agent de la police ou de sûreté de l'ANAC qui vous soumet à une fouille au magnétomètre après la présentation d'un titre d'accès en cours de validité.

I.1.6. Les bagages de cabine et les passagers en transit ou en correspondance

Pour les bagages de cabine : l'opération vise à détecter des articles interdits tels que les armes à feu, les couteaux et instruments tranchants, les

²⁰ Société Allemande de fabrication des appareils de sécurité

²¹ Appareil servant à mesurer le champ magnétique

instruments contondants, les explosifs, munitions, liquides inflammables (aérosols, laque), les articles neutralisants et incapacitants, en gros tous les articles pouvant être utilisés comme une arme lors du vol et perturber ce dernier.

Il existe des normes de contrôle de sûreté qui stipule que tous les passagers ainsi que leurs bagages doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage avant d'être autorisés à accéder à l'aéronef. Et pour ce faire, nous avons le contrôle des passagers qui se passe à des endroits différents selon qu'il s'agit de passagers au départ ou de passagers en transit :

- pour les passagers en partance, le contrôle se fait après l'enregistrement, avant la salle d'embarquement ;
- pour les passagers en transit, l'identification se fait au niveau de la porte donnant à la salle de transit.

L'inspection/filtrage consiste à vérifier si le passager n'a pas sur lui, ou dans son bagage à cabine un EEI²² ou des articles interdits dans ses bagages à main.

Elle est faite par les agents du Commissariat de la Police Spéciale de l'Aéroport qui représentent l'autorité chargée de la mise en œuvre des normes relatives au contrôle de sûreté des passagers et de tous leurs bagages à main.

Tous les passagers doivent faire l'objet d'une inspection /filtrage avant d'être autorisés à accéder à une zone stérile ou à bord d'un aéronef.

Ce contrôle se fait au moyen de machines à radioscopie, de portiques de détection de métaux, de magnétomètres et au besoin de fouille corporelle ou une combinaison de ces deux méthodes selon les circonstances mais aussi la disponibilité de matériels adéquats et du personnel qualifié est nécessaire. Ce qui pose en général des problèmes c'est le manque d'effectifs pour certains vols qui drainent plus de 400 passagers, ce qui fait que les agents sont parfois hyper débordés, donc peuvent mal effectuer ce contrôle et cela peut entraîner

²² Engin explosif improvisé

des erreurs d'interprétation des données par l'agent qui est devant le moniteur.

I.1.7. Contrôle pour éviter les mélanges de flux

Il consiste à éviter que les passagers ayant été soumis à un contrôle n'entrent pas en contact avec les passagers non soumis à un tel contrôle, mais il peut évidemment arriver que ce cas de figure se présente et donc les mesures que l'on va citer seront impératives :

1. D'abord on évacue la zone stérile et on passe à une fouille complète des passagers conformément aux procédures en vigueur ;
2. Ensuite on passe à une nouvelle inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages avant de les autoriser à embarquer dans l'aéronef ;
3. Enfin dans le cas où l'aéronef a été en contact avec un de ces passagers, on fouille complètement la cabine.

I.1.8 Accès aux zones Règlementés

L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé et autres zones côté piste est contrôlé en permanence, pour dissuader les personnes non autorisées à pénétrer dans cette zone et aussi empêcher la pénétration d'articles interdits. Ceci est aussi valable pour les véhicules qui sont utilisés côté piste et qui doivent rester côté piste dans la mesure du possible. Ils ne doivent passer au côté ville que pour d'éventuelles réparations, si cela n'est pas possible au côté piste.

Les véhicules devant se déplacer entre le côté ville et le côté piste doivent être munis de macarons individuels et spécifiques, délivrés à ces véhicules par l'autorité compétente en la matière. Tout autre véhicule appelé à se rendre au côté piste n'est admis qu'après contrôle et délivrance d'un laissez-passer temporaire, qui est contrôlé.

Le moyen utilisé pour limiter l'accès des personnes et des véhicules aux seules zones qui y sont indiquées sont les badges et les macarons, gérés par le service de sûreté de l'ANAC.

I.1.9. L'accès aux zones publiques

Toutes les zones de l'aérogare accessibles au public doivent faire l'objet d'une surveillance dissuasive. Des patrouilles sont effectuées dans les aérogares pour la surveillance de la circulation des personnes et l'inspection de tout endroit susceptible de dissimuler un objet suspect.

Les passagers et les autres usagers sont surveillés par les forces de l'ordre et le personnel de sûreté. Les autres zones publiques telles que les aires de stationnement des usagers, les voies publiques d'accès à l'aérogare, les installations de location de voitures, les aires d'attente de départ des taxis et des moyens de transport au sol et toute installation hôtelière située à l'intérieur de l'aérogare sont contrôlées par des moyens adéquats.

Des dispositions sont prévues aussi pour garantir que ces zones publiques peuvent être bouclées rapidement en cas d'accentuation de la menace.

I.2. Badges d'accès aux zones Réglementés

Des badges d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé sont délivrés aux personnes travaillant dans l'aéroport ou le fréquentant régulièrement (y compris les employés de l'aéroport et des compagnies aériennes ainsi que ceux d'autres organisations).

Sur le badge figurent le nom et une photographie du porteur, la période de validité, ainsi que la signature de l'autorité de délivrance.

Le badge doit contenir une indication des zones de l'aéroport auxquelles le porteur est autorisé à accéder. La validité du badge est limitée à un an, le badge d'accès est porté de manière apparente et visible par son détenteur pendant son service dans toutes les zones réglementées.

Toute personne devant avoir accès aux zones de sûreté à accès réglementé reçoit régulièrement une formation en matière de sûreté, notamment en matière de risques encourus par la sûreté de l'aviation civile et doit signaler tout incident susceptible de constituer une menace pour la sûreté aux personnels chargés de contrôler l'application des mesures de sûreté telles que la police, la gendarmerie, etc.

Les points d'accès entre le côté ville et le côté piste doivent être matérialisés soit par des portes, des barrières ou des passages. Ces mesures de sûreté doivent être convenablement gérées afin d'éviter une faille dans le système mais aussi des effets néfastes sur le mouvement des passagers dire la facilitation dans le domaine commercial, ce qui est essentiel dans la gestion générale de l'aéroport.

I.3 Le contrôle des aéronefs

Ce contrôle est d'une grande importance, d'autant plus que toutes les mesures de sûreté de l'OACI visent à protéger l'aéronef, les passagers et les installations aéroportuaires et ainsi donc l'aéronef reste un maillon essentiel de la chaîne. Ce contrôle est sous la responsabilité des compagnies aériennes qui sont les exploitants traditionnels, mais qui peuvent déléguer ce travail à des sociétés de sûreté privées.

L'aéronef doit être fouillé de fond en comble par ces agents de sûreté, après avoir été stérilisé, il doit être surveillé par la gendarmerie et par les sociétés d'assistance au sol jusqu'à son envol pour être sûr que rien a été introduit dans l'aéronef.

Si l'aéronef passe une nuit après son contrôle, on y met une pastille numérotée au niveau de la porte d'entrée prouvant ainsi la fiabilité du contrôle. Aussitôt avant le décollage, l'équipage passe à un dernier contrôle. Seulement en cas de menace accrue, on peut faire la réconciliation bagage-passager avec le formulaire ou feuille de trafic²³

I.4. Les contrôles de la restauration et des provisions à bord d'aéronefs

Ces contrôles sont mis en œuvre par la société nommée SERVVAIR²⁴ qui fournit les provisions de bord et la restauration aux compagnies aériennes conformément à son programme de sûreté approuvé par l'autorité compétente.

²³ Liste de passagers embarqués et de leurs bagages

²⁴Compagnie internationale qui fait le commissariat ou restauration à bord d'avions

Ses agents donc prélèvent de façon aléatoire un échantillon des mets confectionnés en fin de fabrication, afin de dépister tout objet étranger, arme ou explosif pouvant nuire à la sécurité aérienne.

Seulement, le fait de vérifier manuellement ou par rayons X les centaines de millions de plats ou autres livrées chaque année par les entreprises de restauration aérienne est d'un coût astronomique.

Les entreprises concernées n'indiquent pas le pourcentage de la production faisant l'objet de vérifications et il n'est pas certain que les employés affectés à la supervision des produits destinés à la restauration en vol, même s'ils interceptaient un plat trafiqué, seraient à même d'identifier la menace qu'il constitue. Il se dit, par exemple, que des groupes terroristes ont mis au point un explosif à base de plastic en forme de steak haché qu'on serait bien en peine de repérer au milieu d'un hamburger.

Tout en reconnaissant quelques lacunes du côté des entreprises de restauration envol, les analystes situent toutefois les négligences les plus graves au niveau de l'aéroport lui-même. Les contrôles de sécurité concernant le personnel qui réceptionne, charge et transporte ces produits au sein de l'aéroport varient d'un endroit à l'autre. Les repas sont emballés dans des conteneurs scellés afin de garantir qu'on ne peut y accéder entre le moment où ils quittent leur lieu de fabrication et celui où ils sont chargés dans l'avion. Seulement les équipages de bord peuvent constituer un dernier rempart contre les failles de sécurité, à condition de savoir quoi chercher.

I.5. L'inspection/filtrage des bagages de soute

Pour les bagages de soute elle consiste à détecter les articles prohibés interdits en soute tels les engins explosifs improvisés, les produits corrosifs, les articles faisant office d'arme mortelle, les articles et substances chimiques et biologiques pouvant être utilisés dans les attentats.

Ce contrôle se fait à Brazzaville par les agents de sûreté ou de sécurité, elle n'était pas une exigence avant les attentats du 11septembre 2011, ce qui

prouve donc son importance dans la chaîne de sûreté. Elle se fait grâce à deux EDS²⁵ et RX pour les bagages hors gabarit.

I.6. L'inspection/filtrage du fret et de la poste

Cette mesure est d'une très grande importance du fait de la complexité de la vulnérabilité du fret, et il existe beaucoup d'intervenants dans le trafic du fret, ce n'est pas seulement le propriétaire du bagage transporté et la compagnie aérienne qui le transporte comme ça se passe dans le trafic passager.

Le contrôle du fret est régi par le Programme National de Sûreté du Fret de l'aviation Civile (PNSFAC) qui est un document élaboré par l'ANAC et qui permet d'organiser la gestion de la sûreté au niveau du fret aérien et introduit ainsi la notion d'agent habilité dans le dispositif de gestion de la sûreté. Elle est faite par les agents de sûreté en collaboration avec la Douane.

I.7. Dans les accès au terminal passagers et fret

La compagnie de gendarmerie du transport aérien (CGTA), est chargée de la sécurité zone publique à travers le contrôle des accès à l'aéroport et la surveillance des personnes stationnant le long des grilles à l'intérieur et à l'extérieur de la zone aéroportuaire.

Cette mission exclusive de la gendarmerie n'exempte pas le gestionnaire de participer à la gestion de la sécurité dans cette zone très sensible de l'aéroport. En effet, des agents de sécurité sont disposés à toutes les entrées menant vers l'aérogare en vue de filtrer et d'identifier les personnes qui voudraient accéder aux zones réglementées ou aux bureaux des compagnies et d'opérateurs d'escale.

Le gestionnaire a souscrit à un contrat de prestation de sécurité avec SOMAC²⁶ pour le suppléer dans ce domaine. Les forces de sécurité comme la gendarmerie et la police reçoivent mensuellement un appui conséquent en crédit de téléphone, carburant, matériel et consommables informatiques aux besoins pour faciliter leurs activités.

²⁵ EDS est un système de détection des explosifs

²⁶ SOMAC est une société privée d'appui au contrôle de sécurité

I.8. L'unité de prévention et de secours

La Gestion de la prévention et de la lutte contre les Incendies, soumet le gestionnaire à une réglementation stricte sur la gestion de la sécurité de l'aérogare. Il a l'obligation de mettre en place un système de lutte contre les risques d'incendie et de panique dans les installations. A ce propos, un poste de coordination et de secours est mis en place pour prendre en charge tous les aspects relatifs à la gestion de la sécurité incendie. Il a principalement pour mission :

- La prévention des incendies ;
- L'intervention précoce face aux incendies ;
- L'entretien élémentaire des moyens concourant à la sécurité incendie (extincteurs, réserves d'eau, tuyauterie) ;
- La formation et la sensibilisation des employés et des usagers ;
- L'évacuation du public en cas d'incendie ou de panique ;
- L'alerte initiale et l'accueil des secours externes ;
- L'apport de premier secours aux victimes et l'alerte des services médicalisés d'urgences.

Ce poste est composé d'agents qualifiés qui effectuent des contrôles d'installations, des rondes de prévention sécurité régulières dans toute l'aérogare. Ils interviennent également en première urgence en cas d'assistance aux personnes victimes de malaise ou de toutes autres maladies dans l'aérogare pour empêcher l'aggravation de l'état de la victime en attente des services médicales.

CHAPITRE II: ANALYSE DES RESULTATS

II.1. Les acteurs du management de la sûreté et la sécurité aéroportuaire sur les aires de trafic

II.1.1.L'unité de gestion aire de trafic

L'unité de gestion de l'aire de trafic s'occupe essentiellement de la régulation des activités et des mouvements des aéronefs, des véhicules et du personnel de façon à réduire les risques de collision et à garantir la sécurité des personnes circulant à pieds.

La densité de la circulation sur l'aire de trafic, accompagnée par un volume accru de trafic, et une inéquation de l'aménagement face à l'envergure des aéronefs de nouvelle génération, posent avec acuité un problème de sécurité. A l'instar du service de contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de manœuvre, l'unité de gestion d'aire de trafic a la responsabilité de toutes les opérations au sol.

II.1.2. Le guidage des aéronefs vers les postes de stationnement

L'unité de gestion d'aire de trafic aura la responsabilité d'offrir un système de guidage approprié depuis le point de transfert jusqu'au poste de stationnement pour un aéronef à l'arrivée et inversement pour un aéronef au départ, il s'agit :

- du guidage le long du parcours suivi du guidage au stationnement ;
- de l'identification des aires à éviter ;
- des marques axiales ;
- des marques d'intersection de voies de circulation pour l'identification du point auquel les aéronefs doivent attendre à l'intersection de deux voies de circulation afin de ne pas se trouver dans le passage des autres aéronefs qui traversent la voie de circulation devant celui qui est en attente ;
- des marques de poste de stationnement d'aéronefs afin de fournir un guidage d'alignement à l'entrée et la sortie du poste.

II.1.3. La gestion de l'information quotidienne et de la communication sur les mouvements d'aéronefs

Un système de communication qui permet de gérer l'information efficacement est établie par le gestionnaire à travers l'unité de gestion de l'aire de trafic. Cette information concerne particulièrement :

- les horaires de départ et d'arrivée prévus, estimés ou réels ;
 - les travaux en cours ;
 - les procédures de mauvaise visibilité ;
 - la non disponibilité de certaines installations ;
- l'alerte en cas d'accident ou d'incident sur l'aire de trafic, Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

II.2. L'affectation des postes de stationnement d'aéronefs

Lorsque la densité de circulation est trop forte, l'une des mesures facilitatrices de l'écoulement de la circulation entre les aires de manœuvre et de trafic est de faire connaître, le plus tôt possible, au pilote le poste de stationnement affecté à son aéronef.

L'aéronef à l'arrivée sera pris en charge sur la fréquence sol aéronautique au point de transfert convenu pour être guidé par le contrôle au sol jusqu'à ce que le pilote confirme être en mesure de suivre le signaleur dépêché pour l'occasion. Le contrôleur au sol n'invitera le pilote à quitter la fréquence sol que s'il est assuré de deux choses :

- Le signaleur est positionné au poste de stationnement assigné
- L'aéronef est bien placé à son poste de stationnement au regard des marges de sécurité établies.

II.3. L'inspection des aires de trafic et de manœuvre

L'inspection quotidienne de l'aire de trafic constitue l'une des activités principales de l'unité de GTA et de police.

En effet, les procédures de gestion établies dans le manuel d'aérodrome recommandent la vérification quotidienne des zones suivantes :

- les pistes ;
- les voies de circulation ;
- les aires de stationnement ;
- le balisage électrique, le balisage diurne et l'éclairage ;
- le chemin de ronde et voies d'accès ;
- le mur de clôture et son dispositif de sécurité ;
- les portes de sorties d'urgence ;

Les équipes qui effectuent les inspections sur l'aire de mouvement sont en contact radio avec le contrôleur d'aérodrome sur la fréquence de travail du contrôleur d'aérodrome, qu'elle garde durant toute la durée de l'inspection.

les plaques de recouvrement des fosses et caniveaux sont en bon état et s'ajustent bien ; Elles doivent s'assurer de :

- la propreté générale et de l'absence d'objets préjudiciables aux moteurs sur toutes les aires d'opérations aériennes ;
- noter tout dommage ou détérioration pouvant présenter un danger pour les aéronefs et interdire éventuellement à la zone affectée si le dommage est important ;
- Contrôler la propreté des marques au sol ;
- vérifier les feux et marques servant à baliser les obstacles autorisés ;
- signaler les obstacles non autorisés et demander leur retrait immédiat; à défaut réduire leurs effets sur les opérations et procéder à leur balisage au moyen de feu et marques appropriés.

A la fin de chaque inspection, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'aérodrome, les équipes dressent un carnet de constat qui est exploité et archivé par les services du gestionnaire d'aéroport. Des ressources conséquentes ont été affectées à cette unité aussi bien matérielles, qu'humaines dans le but exclusif de réduire au strict minimum les risques d'incident et d'accident sur l'exploitation.

II.4. La gestion de la circulation des véhicules et des piétons sur l'aire de trafic.

Située en zone coté piste et composée de l'aire manœuvre et de l'aire de trafic, l'aire de mouvement est conçue spécialement pour les mouvements d'aéronefs et constitue ainsi une zone dangereuse pour la circulation des véhicules et des piétons.

La plupart des conducteurs de véhicules sur les aires de trafic ne font pas partie du personnel de l'exploitant d'aérodrome. Ils travaillent pour des prestataires de service, tels que des compagnies aériennes, des sociétés d'avitaillement ou des sociétés de restauration et de nettoyage.

Il appartient donc au gestionnaire d'organiser toutes ces activités afin de s'assurer qu'elles ne puissent pas être le maillon faible de la chaîne de sécurité. Une réglementation sur la circulation des véhicules et des piétons sera mise en vigueur et des sanctions exécutées pour les usagers contrevenants. Toute personne conduisant un véhicule dans cette zone doit détenir un permis de conduire spécial²⁷ délivré par le gestionnaire d'aéroport. Ce permis a une durée de validité de quatre années renouvelables. La réglementation est stipulée sous forme d'exigences dont les principales sont les suivantes :

- Tous les véhicules appelés à évoluer régulièrement dans la zone « coté piste » doivent être munis d'un macaron d'un numéro d'identification d'un logo bien visible et être équipé d'un gyrophare ;
- les conducteurs de véhicules évoluant dans la zone « coté piste » sont tenus de disposer en plus d'un permis de conduire national, d'un permis spécial (Permis de Conduire Cote Piste) délivré par l'autorité aéroportuaire ;
- les véhicules ne peuvent circuler en dehors des cheminements balisés (couloirs délimités au sol par des doubles lignes blanches).

La vitesse de circulation est limitée à :

1. trente (30) km/h sur l'aire de trafic ;
2. soixante (60) km/h sur l'aire de manœuvre.

²⁷ Annexe 6 de l'Oaci

- les véhicules de sécurité incendie et les ambulances sont exemptées de l'obligation de suivre les cheminements balisés et le respect des limitations de vitesse en cas d'intervention ;
- la longueur des convois de charriot ne doit pas dépasser vingt (21) mètres. Un convoi ne peut être composé de plus de quatre charriots ;
- les véhicules utilisés dans la zone doivent être équipés de moyen radio en parfaite état de fonctionnement, à défaut, ils doivent être escortés par un véhicule équipé ;
- aucun véhicule ne doit être laissé en stationnement sur l'aire de mouvement, en dehors des endroits désignés ;
- les conducteurs doivent veiller à ce que le carburant et les autres produits transportés ne se déversent sur les aires ;
- il est strictement interdit de fumer ou d'allumer un feu sur l'aire de mouvement ;

Toute cette réglementation est accompagnée d'une signalisation verticale et surtout horizontale afin de faciliter son application.

Indépendamment des poursuites judiciaires prévues par les lois nationales en cas de manquement constaté aux règles relatives aux conditions d'accès et de circulation « coté piste », l'autorité aéroportuaire peut prendre des sanctions à l'encontre des personnes ou de structures coupables²⁸. Elles peuvent aller jusqu'à la suspension du permis spécial selon la gravité de la constatation.

II.5. La gestion des débris d'objets étrangers

Les débris d'objets étrangers, plus communément connus comme FOD²⁹, sont tous les articles sur un aérodrome qui peuvent se retrouver aspirés par un moteur d'avion ou provoquer des dégâts au niveau de la structure de l'avion constituant ainsi un danger pour les aéronefs.

La présence des FOD (matériel en vrac, cadenas, verres, plastics, étiquettes, métal, fragment de pierre, débris de valise, etc.) sur l'aire de trafic représente un risque potentiel pour la sécurité des aéronefs allant de l'endommagement

²⁸ Annexe 7 de l'Oaci

²⁹ Foreign objet damage

du réacteur à la perte de vies humaines en passant par la destruction partielle ou totale de l'avion³⁰. Le réacteur en activité a le même effet qu'un aspirateur géant ; mais sa fonction est de donner à l'aéronef suffisamment de puissance pour décoller et non pas nettoyer la piste.

Une piste propre est extrêmement importante pour éviter des dommages aux réacteurs causés par un objet étranger sur la piste. Par conséquent le gestionnaire doit maintenir la piste en condition optimale d'exploitation :

- aucun débris ou matériel libre causé par la détérioration ou la dégradation de la piste ;
- Pas de gravas ;
- aucun dépôt d'huile ;

La réglementation relative à la lutte contre les risques liés aux débris spécifie l'obligation d'inspections permanentes des infrastructures et la mise en place de procédures adéquates. A ce propos, le gestionnaire doit organiser régulièrement des journées d'action anti FOD regroupant tous les acteurs avec comme objectifs :

1. L'organisation de campagnes de sensibilisation (affiches, manifestation à thème, récompense de bonnes conduite)
2. La formation des personnes intervenant sur l'aire de mouvement (mécanicien, agents d'entretien, bagagistes, agent catering, pétroliers, entreprises de travaux, agents fret...etc.)
3. La mise en place des signalétiques adéquates
4. L'installation et le vidage des bacs pour FOD

La politique de certification de l'aéroport de Brazzaville a favorisé la mise en place de procédures qui ont fortement atténué l'impact des FOD sur la gestion des opérations aéroportuaires. Ces procédures regroupent principalement les recommandations suivantes :

- les véhicules et les équipements utilisant la piste doivent être soumis à un entretien régulier afin de s'assurer qu'aucun objet mobile ne devient FOD.

³⁰ Annexe 8 de l'Oaci

- tous les déchets doivent être collectés et mis dans des poubelles sécurisés avant d'être transportés vers un lieu hors des aires de mouvements.
- toutes les poubelles situées côté piste doivent avoir un couvercle sécurisé pour éviter toute perte de matériel ;
- des endroits de stockage doivent être conçus pour abriter les outils de travail

Nous constatons aisément la délicatesse de la gestion des FOD qui coûtent très cher à l'industrie aéronautique mondiale.

II.6. L'unité de prévention du risque animalier

Les exploitants des aéroports doivent assurer les conditions de la sûreté et de la sécurité du trafic aéroportuaire. Parmi les menaces qu'ils doivent prendre en considération, celles des animaux et spécialement des oiseaux, est particulièrement importante, car les chocs sur les avions peuvent avoir des impacts très importants sur la conduite des appareils.

Pour faire face à ce problème le gestionnaire a mis en place nonobstant les campagnes de sensibilisation une unité de prévention du risque animalier.

- Assurer la protection préventive des avions contre le risque animalier (oiseau en vol ; reptiles sur la piste ;
- Prévenir les cas d'intrusion d'animaux et de personnes non autorisés sur la piste ;
- Veiller sur les décharges d'ordures ménagères sur l'aérodrome et ses abords immédiats ;
- Veiller sur l'état général du mur de clôture ;
- Effectuer des interventions ponctuelles en dehors des heures de service, sur demande de l'Unité Gestion Aire de trafic, pour nettoyer les taches de liquides en étroite collaboration avec le SSLI³¹.

Les impacts d'oiseau sont la conséquence d'un énorme préjudice pour les compagnies aériennes et peuvent occasionner hormis les dégâts matériels des pertes financières considérables qui peuvent être :

³¹ Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie

- Des frais de stationnement ;
- Des frais d'expertise et de diagnostics des conséquences de l'impact ;
- Le changement des pales d'hélice endommagées ;
- Des frais d'hôtels pour l'équipage et les passagers éventuellement ;
- Le remplacement intégral du réacteur ;
- Les risques d'accident ;

Même dans les grands aéroports, le risque animalier constitue un phénomène très sérieux ; c'est-à-dire qu'elles donnent lieu à des retards de trafic, à des dommages plus ou moins importants concernant les cellules et les réacteurs. L'aéroport de Brazzaville avec ses deux pistes connaît quand même une nette amélioration dû à l'efficacité avérée de l'unité de prévention du risque animalier.

Ce succès est dû aux facteurs parmi lesquels on peut noter principalement à :

- la présence de moyens matériel conséquent
- la maîtrise du volume de trafic
- la destruction ou l'éloignement des habitations domestiques environnantes contigües au mur de clôture de l'aéroport (annexe 9) et la surveillance nocturne des deux pistes.

II.7. Les plans d'urgence aéroportuaire

L'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville doit disposer d'un plan d'urgence précis qui couvre un vaste éventail d'urgence possible aux aéroports (écrasement, incendie, incidents météo, détournement et menaces d'attaques à la bombe).

Le Plan d'Urgence de l'Aéroport de Brazzaville, établi en application des Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI, est un plan d'intervention qui a pour objet de :

- définir les responsabilités,
- préciser les rôles des divers organes et personnes appelées à intervenir;
- déterminer les moyens à mettre en œuvre ;

- coordonner les activités des différents intervenants pour faire face à une situation d'urgence survenant à l'Aéroport Maya-Maya de Brazzaville ou dans son voisinage.

Son objectif principal est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence, notamment le sauvetage des vies humaines et le maintien des opérations aériennes. Il n'entre pas dans les détails d'organisation interne des organes impliqués, cependant :

- indique l'ensemble des organes intéressés.
- établit un centre Directeur des Opérations d'Urgences appelé aussi Poste de commandement de crise et un poste de Commandement Mobile ;
- fixe les mesures à prendre par organe concerné en fonction du type d'urgence ;
- donne les numéros de téléphone des organes concernés ;
- contient plusieurs plans quadrillés de l'Aéroport et de ses environs, de la ville de Brazzaville indiquant les centres médicaux appropriés.

Etablissements hospitaliers et Cliniques de la région de Brazzaville indiquant la limite de la zone de responsabilité de la Tour de contrôle de l'Aéroport de Brazzaville incluant la zone voisine d'aéroport.

Il s'exécute suivant deux cas de figure :

1. Urgence Hors de l'aéroport procédure d'exploitation³²
2. Urgence à l'intérieur de l'Aéroport procédure d'exploitation³³

II.8. Les acteurs impliqués dans l'exécution du plan d'urgence

L'exécution du plan d'urgence requiert plusieurs acteurs internes et externes à la plate-forme aéroportuaire³⁴.

II.8.1. Les acteurs internes

- Les organismes de la circulation aérienne (Tour de contrôle, Centre d'information de vol, Bureau de piste)
- Le Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)

³² Annexe 13 de l'Oaci

³³ Annexe 14 de l'Oaci

³⁴ Annexe 12 de l'Oaci

- Le Service exploitation navigation aérienne
- Le Bureau circulation aérienne
- Le Centre de Coordination et de sauvetage (CCS)
- La Compagnie de Gendarmerie des Transports aériens (CGTA)
- Le Commissariat Spécial de Police de l'Aéroport
- Les services de Douanes (Bureau et Subdivision)
- Les services médicaux
- Le ou les exploitants d'aéronefs concernés
- L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)
- La Représentation de l'ASECNA au Congo
- Les sociétés d'assistance au sol
- Catering;
- La Poste

II.8.2. Les acteurs externes.

- Les services médicaux extérieurs (Hôpitaux et Cliniques)
- Le Haut Commandement de la Gendarmerie
- La Direction Générale de la Police Nationale (DGPN)
- La Direction de la Protection Civile (DPC/Ministère de l'Intérieur).

Tableau n°3 : synthèse des éléments d'analyse

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • position géographique • Stabilité politique • Développement des infrastructures • Capacité d'accueil • Plaque tournante • L'aéroport Maya-Maya de Brazzaville occupe une place de choix dans la zone CEMAC et dans les pays de l'ASECNA 	<ul style="list-style-type: none"> • Problème de management et d'organisation des unités de sécurité et de sûreté • Manque de Rigueur administrative • Problème de communication • Surtaxe des redevances mal évaluée • la vétusté des infrastructures et des équipements de certains des aéroports régionaux;
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel touristique • Possibilités de manifestations culturelles (foires, séminaires, rencontres internationales) et évènements spéciaux • Développement des autres secteurs de l'économie 	<ul style="list-style-type: none"> • le caractère non satisfaisant de la situation du trafic intérieur (couverture des besoins et tarifs) ; • la persistance des problèmes de sécurité aux abords de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville, et en particulier, la poursuite des constructions d'immeubles dans l'axe d'envol ; • la concurrence sous régionale • l'implication des politiques dans la gestion du secteur • le développement des corridors aériens et la concurrence des compagnies étrangères • la recrudescence des conflits armés et le développement du terrorisme dans la sous-région

L'environnement aéroportuaire congolais n'est pas exempt de problèmes de gestion. Pour ce faire des orientations peuvent être faites dans les domaines ci-après :

1. le développement commercial et le marketing : l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville et les compagnies aériennes ont un intérêt commun à s'allier et à développer des stratégies commerciales concertées.

Cependant, un aéroport ne peut se reposer uniquement sur la bonne fortune de la compagnie « nationale ». De plus chaque aéroport se doit d'être la vitrine de son pays dans un marché hautement concurrentiel. Nous proposons le partage de l'expérience des grands aéroports avec ceux de moindre importance pour aider l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville à trouver la meilleure voie de gestion.

2. la sûreté et la sécurité : Il est nécessaire pour se développer de s'assurer d'un transport aérien plus sûr et sans danger. L'aéroport doit respecter les législations internationales, édictées par l'OACI, qui sont mises en place. L'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville, a senti le besoin urgent de se mettre aux normes internationales, d'amendement des textes réglementaires pour intégrer les nouvelles exigences en matière de sécurité (certification d'aéroport) et de renforcement des qualifications des personnels.

3. la facilitation : les procédures d'acceptation des passagers ne sont pas harmonisées dans les aéroports africains.

4. le management des ressources humaines et de la formation :

Les compétences, souvent mal rétribuées, sont difficiles à trouver. La formation continue n'est souvent pas assurée. Les niveaux de rémunération entraînent très souvent des problèmes de ressources humaines, nuisant à la continuité de la direction et à la mise en œuvre des programmes. La mise en place de procédures d'entretien régulier des équipements et un suivi tout aussi régulier des opérations effectuées (traçabilité).

CHAPITRE III: SOLUTIONS POUR AMELIORER LA GESTION DE LA SÛRETE ET LA SECURITE A L'AEROPORT MAYA-MAYA DE BRAZZAVILLE

La régularité et l'efficacité des opérations aériennes étant d'une importance capitale, il convient que l'exigence de certification devient vitale pour une bonne gestion de la sûreté et de la sécurité.

L'OACI avait attiré l'attention des Etats contractants sur l'un de ses objectifs stratégiques pour la période 2005-2010 à la nécessité de renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale, notamment au travers de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) communs à tous les domaines liés à la sécurité, dans tous les Etats.

Cette stratégie a été renforcée par une directive plus récente (13 novembre 2008) relative à la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS).

En effet, l'OACI a complété les dispositions déjà prises dans les annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14 pour le SGS, par des nouvelles exigences en matière de surveillance par les Etats de la mise en place du SGS par les opérateurs (fournisseurs de services) dans les différents domaines :

- services de navigation aérienne et de contrôle aérien ;
- gestionnaires d'aéroports ;
- compagnies aériennes ;
- organismes de maintenance des aéronefs, etc.

Ces exigences cadrent une démarche de gestion de la sécurité par les Etats qui n'est plus seulement prescriptive (conformité à une réglementation) mais qui est désormais aussi fondée sur la performance (suivi des indicateurs) définies en accord avec les prestataires de services.

Cet ensemble de directives et d'exigences forment l'annexe supplémentaire à celles existantes, l'annexe 19 de l'Oaci du 14 novembre 2013. Enfin, une des recommandations issues lors de la dernière conférence de haut niveau sur la sécurité en Avril 2010, vise à établir avec les Etats et les régions, des

méthodes et des approches communes pour la mise en place des SGS et des PNS.

Dans ce contexte, cette note d'information vise à clarifier les directives de l'OACI relatives à la mise en œuvre de SGS et PNS et la manière dont EGIS AVIA³⁵ emploie toutes ses ressources et compétences pour assister les États à leur mise en conformité vis-à-vis de ces obligations en cours d'évolution et d'amplification.

III.1. Le système de gestion de la sécurité (SGS)

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) est un outil de management pour la gestion de la sécurité au service des organisations (prestataires de services). Un cadre générique permettant sa mise en œuvre et sa maintenance, a été développé par l'OACI et par des organismes régionaux acteurs majeurs de la mise en cohérence et coordination des politiques de sécurité (EASA³⁶, EUROCONTROL³⁷, etc.).

Dans ce cadre générique, trois grandes exigences sont à mettre en relief vis-à-vis d'une politique de sécurité cohérente et efficace :

- Obtenir la sécurité, notamment au travers de la mise en place d'une organisation et la réalisation d'actions formalisées et systématiques, telles l'enregistrement et exploitation des occurrences de sécurité, ou encore l'évaluation et atténuation des risques liés aux changements ;
- Assurer la sécurité, notamment au travers d'actions de monitoring et suivi systématique du respect des performances de sécurité et la documentation et enregistrement systématique de ces actions ;
- Promouvoir la sécurité, au travers de moyens de communication et d'information permettant d'exploiter le retour d'expérience en vue d'améliorer la sécurité.

³⁵ Conseil, ingénierie, exploitation, gestion du trafic aéroportuaire

³⁶ Agence Européenne de la sécurité aérienne ; siège Cologne Allemagne

³⁷ Organisation Européenne pour la sécurité de la navigation aérienne ; siège Bruxelles

III.2. Le programme national de sécurité (PNS)

Le Programme National de Sécurité (PNS) résulte de la volonté de l'OACI de fédérer les fonctions de réglementation, de surveillance et de promotion de la sécurité des Etats dans un cadre formel (un système de gestion) semblable à celui des SGS des prestataires de services. Le PNS est donc un ensemble intégré de règlements, directives et d'activités de sécurités spécifiques à accomplir par les Etats, dans le but d'améliorer les niveaux de sécurité.

Les responsabilités des Etats en matière de sécurité sont renforcées par la nécessité de les organiser sous une forme structurée, formalisée, documentée et outillée de manière à pouvoir mesurer son efficacité.

Par voie de conséquence, permettre d'apprécier, notamment au travers des audits USOAP (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité), cette efficacité.

A l'instar du SGS, l'OACI propose une classification par composantes et éléments pour ces composantes :

- la composante politique et les objectifs généraux de l'Etat en matière de sécurité définis par l'Etat qui intègre notamment les éléments du cadre législatif national, la responsabilité de l'Etat en matière de sécurité et les enquêtes sur les incidents et accidents ;
- la composante gestion des risques de sécurité de l'Etat, qui intègre notamment les exigences vis-à-vis des prestataires et la performance agréée et attendue de leur part ;
- la composante assurance de la sécurité, qui intègre les éléments nécessaires à la supervision de la performance, la collecte et échange des données de sécurité ;
- l'identification des points durs à résoudre sur la base des données de sécurité ;
- la composante promotion de la sécurité, qui intègre principalement des éléments de communication interne et externes.

Ceci permettra à l'Etat de s'organiser et d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Par conséquent, l'Etat pourrait s'assurer que les fournisseurs de service gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection.

A l'aéroport de Brazzaville, le PNS est mis sous le contrôle de l'ANAC qui est chargée de la supervision de son exécution par tous les acteurs en opérant à des audits de sécurité périodiques suivi de fortes recommandations en cas de manquements.

Le PNS (sous responsabilité de l'Etat), qui a un objectif de protection des usagers vis-à-vis de la sécurité, accepte et supervise la conformité des prestataires de services aux exigences de sécurité au travers du SGS mis en place par ces derniers.

De son côté, le prestataire de services (de navigation aérienne et de contrôle aérien, d'aérodromes, par exemple) doit contrebalancer ses objectifs de gestion et contrôle des risques, au travers du SGS, avec ses objectifs de production.

La performance de sécurité qui résulte de l'équilibre entre la prestation du service (production) et l'application du SGS (application d'une politique de sécurité aux processus de production) est surveillée par le PNS en fonction des indicateurs et des objectifs de performance visés et agréés de commun accord.

III.3. EGIS-AVIA et le Cadre PNS - SGS

Face à la nécessité de mettre en place un PNS et un SGS, conformément aux exigences et directives de l'OACI, EGIS-AVIA renforce son programme de support aux Etats et aux prestataires de services dans les différents domaines de l'aviation civile.

Une équipe d'experts Sécurité par domaine (gestion du Trafic Aérien, aéroportuaire et Opérations Aériennes) a ainsi été formée afin de capitaliser les efforts déjà entrepris au travers d'un certain nombre d'activités de conseil et de support aux Etats, aux prestataires de services et à des organismes institutionnels.

Face au défi des aviations civiles et des prestataires de services du domaine vis-à-vis des nouvelles dispositions de l'OACI en matière de sécurité, EGIS-AVIA a mis en place une cellule regroupant les meilleures compétences et les meilleurs experts de ses trois (3) domaines d'expertise à savoir : Gestion Trafic Aérien, Aéroportuaire et Opérations aériennes. La capitalisation des compétences doit permettre d'assurer à l'aéroport de Brazzaville un système continu et efficace en matière de sécurité.

Ces mesures de sécurité demandent une politique rigoureuse de gestion du transport aérien en tenant compte de toutes ces considérations sociopolitiques qui plombent le développement de nos petits Etats.

L'instabilité de la sous-région requiert aujourd'hui de nos dirigeants politiques une synergie des actions afin de pouvoir faire face efficacement aux contraintes de sécurité dans la gestion des opérations aériennes.

III.4. L'articulation PNS et SGS

Le PNS (sous la responsabilité de l'Etat) a un objectif de protection des usagers vis-à-vis de la sécurité, accepte et supervise la conformité des prestataires de services aux exigences de sécurité au travers du SGS mis en place par ces derniers.

De son côté, le prestataire de services (de navigation aérienne et de contrôle aérien ou d'aérodromes) doit contrebalancer ses objectifs de gestion et contrôle des risques, au travers du SGS, avec ses objectifs de production.

La performance de sécurité qui résulte de l'équilibre entre la prestation du service (production) et l'application du SGS (application d'une politique de sécurité aux processus de production) sont surveillées par le PNS en fonction des indicateurs et des objectifs de performance visés et agréés.

III.5. Les recommandations spécifiques pour relever le niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville

De nos jours, la sûreté et la sécurité figurent parmi les premiers services qu'attendent-les clients des aéroports et constitue ainsi un enjeu d'excellence qui s'inscrit dans la stratégie d'entreprise. C'est pourquoi, au-delà du respect

des normes et recommandations, il faudrait intégrer la notion d'amélioration constante de la qualité de son dispositif qui intègre très en amont les besoins et les demandes de ses passagers.

Voilà pourquoi, il faudrait que tous les acteurs évoluant dans ce secteur s'activent à mettre en place une politique de l'entreprise en matière de sûreté et de sécurité consistant à faire de la sûreté une composante applicable, intégrée, efficace et économiquement optimisée dans les processus d'exploitation au service des clients.

Ce qui pourrait améliorer la qualité et la professionnalisation des mesures mises en œuvre et rendre leur application cohérente. Il serait avantageux pour le développement de la sûreté et de la sécurité à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville de :

- ✓ promouvoir la campagne de sensibilisation sur les objets prohibés ;
Interroger verbalement chaque passager qui enregistre des bagages quant au contenu de ses bagages.
- ✓ procéder régulièrement à des opérations de contrôle de la zone publique et le linéaire de dépose passagers pour décongestionner les voies de circulation ;
- ✓ renforcer l'éclairage aux abords de l'aérogare ;
- ✓ réparer en urgence les Dégradations nombreuses sur l'aire de mouvement ;
- ✓ régler le problème de la porosité du mur de clôture ;
- ✓ procéder régulièrement au dégommage de la piste ;
- ✓ aménager en urgence des zones appropriées pour le stockage du matériel de Handling ;
- ✓ renforcer le balisage diurne ;
- ✓ lutter contre la présence de dépôts d'ordures à proximité de l'aéroport ;
- ✓ respect scrupuleux des normes de désherbage et d'élagage des arbres et arbustes ;
- ✓ protéger les servitudes aéronautiques ;
- ✓ arrêter la spéculation foncière.

Tout ceci exige de la part de l'ANAC, l'optimisation des ressources allouées à la sûreté et de leur répartition. Il s'agit ici de l'optimisation des affectations des ressources matérielles, humaines et surtout financières destinées au contrôle du trafic de passagers. Cette question est importante dans le contexte de la sûreté des aéroports dans la mesure où l'affectation de ces ressources dépendra non seulement de la qualité du service de contrôle mais aussi du niveau de sûreté de notre aéroport.

Par ailleurs, la question de la qualité du service de sûreté étant essentielle, la recherche de solutions qui maintiennent le coût de la sûreté à des niveaux acceptables, mais aussi la bonne répartition équilibrée des redevances de sûreté sont importantes pour garantir la permanence de niveaux de sûreté élevés.

Par conséquent l'ANAC devrait revoir en hausse le taux de redevance à la sûreté prélevés dans les billets de chaque passager afin de les mettre dans les conditions optimales en matière de la sûreté.

Pour atteindre les objectifs visés pour un développement de la sûreté à Brazzaville, l'Etat devrait mettre en place un projet de décret pour fixer le taux et la clef de répartition des redevances afin de donner les moyens nécessaires aux exécutants de la sûreté sur le plan financier, humain et matériel. En particulier dans l'achat d'équipements de dernières générations, adaptés aux besoins identifiés tels que :

- le R.X. en 3D³⁸ ;
- le logiciel de projection d'Images Fictives ou d'images de menace appelé Threat Image Projection " TIP " en anglais, qui peut être installé sur certains appareils de radioscopie des bagages et qui permet d'évaluer les agents de sûreté dans l'exécution de leur tâche.

Ce logiciel permet de superposer des images virtuelles d'articles interdits à l'image d'un bagage réel soumis à l'examen radioscopique et contribue directement à accroître la capacité de l'opérateur à détecter de tels articles.

³⁸ Un appareil radioscopique qui donne des images à trois dimensions, l'agent de sûreté à la possibilité de tourner l'image pour voir le dessus, le dessous et le côté du bagage traité

Ce qui permettra à l'ANAC de maintenir un certain niveau de compétence de ses agents et donc de pouvoir déceler les manquements à temps de chacun des agents de sûreté, et donc prévoir des recyclages ou formations par rapport aux résultats des tests du logiciel.

Les portiques de dernière génération dont la sensibilité du système de détection des masses métalliques a été considérablement augmentée sont aussi utiles pour les contrôles de sûreté et de sécurité. L'acteur principal pour la mise en application des mesures de sûreté devrait disposer des moyens financiers pour l'acquisition de matériels adaptés au contexte actuel et avoir accès aux formations permettant de garder un niveau de sûreté irréprochable à l'aéroport de Brazzaville.

La coordination entre les acteurs de la sûreté c'est-à-dire les délégués de l'Etat (police, douane, gendarmerie et autre) et aussi les délégués des compagnies aériennes (les sociétés d'assistance au sol, les sociétés de contrôle de documents de voyage et de sûreté) est vivement recommandée.

Les agents de gendarmerie, de police basés à l'aéroport ne doivent faire rien d'autre que de la sûreté et ceci leur permettra une maîtrise totale du sujet et aussi d'acquérir beaucoup d'expérience en la matière.

CONCLUSION

Au Congo, près de neuf cent personnes travaillent directement dans l'aviation et si l'on compte les emplois indirects, plus d'un million d'emplois sont liés à l'aviation³⁹. Selon les prévisions pour le Congo, le nombre de passagers devrait augmenter et passer à plus de trois millions en 2020. Il y a environ vingt mille (20 000)⁴⁰ vols par année à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville et ce nombre croît régulièrement.

Ces vols sont opérés par vingt (22) compagnies aériennes. Nous avons vu que l'état de la sûreté et de la sécurité est assez bon, malgré le fait que le risque zéro n'existe pas et qu'aucun système n'est sûr à 100 %.

Cela pourrait justement être le bon moment pour les compagnies aériennes congolaises de tirer partie des possibilités d'expansion de leur marché, mais il leur faudra du personnel hautement qualifié pour le faire avec succès.

Voilà pourquoi le Congo pour y parvenir, doit surmonter le principal défi auquel l'aviation africaine est confrontée aujourd'hui celui de la pénurie en personnel compétent, qui constitue un obstacle considérable à court terme pour la croissance. Il est plus que temps pour le Congo d'inciter les jeunes à entrer dans les secteurs extrêmement techniques de l'aviation qui est une haute priorité pour le gouvernement.

Le Congo Brazzaville doit développer une politique de sûreté et de sécurité basée sur la formation et le recyclage du personnel, l'assainissement de l'environnement réglementaire et institutionnel.

Dans le but de faire de l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville un Hub dans la sous-région, notre souci est d'apporter notre contribution si modeste soit-elle, à la réalisation de ce projet qui pourra booster l'économie de notre pays. Le développement du trafic aérien impacte directement sur certains secteurs tels que le tourisme et le commerce extérieur, etc.

³⁹ Source bureau des statistiques de l'ANAC 2013

⁴⁰ Bulletin statistique de l'ANAC 2013, bureau des statistiques ANAC 2013

La mise en place d'une nouvelle politique d'accompagnement devrait suivre afin qu'il n'y'ait pas d'obstacles au développement de la sûreté et de la sécurité au Congo d'une manière générale. L'amélioration en permanence de la gestion de la sûreté et de la sécurité est une nécessité dans la mesure où les dispositifs déjà mis en place peuvent être connus du public, et surtout des malfaiteurs qui cherchent toujours à contourner les mesures de sûreté ou de sécurité appliquées ou mises en place.

N'oublions pas que les saboteurs sont généralement en avance des mesures de sûreté parce que la sûreté est plus préventive que corrective. La sûreté se base sur les incidents déjà survenus pour trouver des solutions dans l'avenir comme le cas des attentats du 11 Septembre 2001 pour que l'inspection/filtrage des bagages de soute soit une norme et non une recommandation comme cela était avant cette date. Les saboteurs ainsi que les terroristes cherchent toujours à trouver une faille dans les différents maillons de la chaîne du système de la sûreté et/ou de sécurité pour contourner le dispositif mis en place.

Aussi l'avancée de moyens technologiques les facilite la tâche car ils disposent de moyens humains, financiers et matériels assez colossaux. Comme nous l'avons dit tantôt qu'il n'existe pas de sûreté ou sécurité absolue, réfléchir sur un système de sûreté et de sécurité adopté au niveau international devrait aider le monde aérien à faire face aux actes terroristes qui perturbent la paix dans le milieu aéronautique.

Le manque de coopération entre les différentes structures concernées, la lourdeur et la longueur des procédures financières, la non application des mesures correctives issues des inspections et audits de l'ANAC ou autre organe compétent en la matière, le laxisme, font que des manquements subsistent dans le système de sûreté et de sécurité.

Le niveau de sûreté et de sécurité à l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville au Congo, doit être perpétuellement amélioré car il se développe dans un environnement marqué par le libéralisme dans le transport aérien encouragé par la Banque Mondiale avec pour principal objectif d'ouvrir à la concurrence tant dans le réseau national que dans le réseau international.

Une concurrence sauvage se développe avec une multiplication des fréquences, des capacités et une guerre tarifaire préjudiciable à l'équilibre financier des entreprises les plus faibles.

Les autorités congolaises conscientes des enjeux ont défini une vision claire pour la mise en œuvre des moyens de sûreté et de sécurité capable d'offrir à sa clientèle un produit alliant Qualité, sûreté, sécurité et basée sur la délivrance de passeports numérisés, l'installation d'équipements de lecture de passeports biométriques, la construction d'une nouvelle aérogare et d'une deuxième piste avec les normes de sécurité standard, le renouvellement des équipements et la construction d'infrastructures de qualité à travers le pays.

L'utilisation des techniques biométriques dans les filtrages des mouvements transfrontaliers entre les aéroports est recommandée pour se substituer aux badges d'accès des personnes aux zones sécurisées sans poser de réels problèmes.

En termes de financement des équipements de sûreté aéroportuaire, l'ANAC devrait au-delà de la redevance perçue, explorer d'autres pistes financières pour pouvoir disposer d'équipements adéquats compte tenu du coût assez élevé des équipements de sûreté et de sécurité.

La coopération internationale souvent décriée, demeure un moyen efficace de partager les coûts de développement technologique entre les pays. Il est en effet indispensable de mettre en commun les moyens afin d'éviter la dispersion des ressources pour favoriser l'émergence de programme commun sur les équipements de sûreté et de sécurité futurs.

La mission de la communauté de l'aviation mondiale est le maintien de la sécurité et l'amélioration constante de la qualité dans le domaine de l'aéronautique. Améliorer les niveaux de sûreté et de sécurité, alors même que le secteur aéronautique connaît une croissance.

La gestion aéroportuaire permet aux compagnies aériennes d'évoluer dans un cadre normatif qui leur permettra de mener en toute sécurité et sûreté leurs activités. Cela suscitera une lourde responsabilité pour AERCO qui est le gestionnaire d'aéroports internationaux aux Congo et de Maya-Maya en

particulier, qui doit veiller en permanence sur le traitement de toute l'activité de transport des aéronefs au sol contre les risques d'accident et d'actes terroristes.

L'Etat du Congo exige du gestionnaire des aéroports (AERCO) le respect strict des normes de sûreté et de sécurité édicté par les annexes 17 et 19 de l'organisation de l'aviation civile internationale (Oaci) dont il est membre depuis son accession à la souveraineté nationale.

L'ANAC doit veiller au maintien de la sûreté et de la sécurité et à l'amélioration constante de la qualité dans le domaine de l'aviation civile. Un système de l'aviation sûr et sécurisé est essentiel aussi bien pour l'ensemble de nos pays que pour nous tous à titre individuel.

Cependant une politique, fût-t-elle de sûreté ou de sécurité, ne devrait pas remettre en cause les valeurs qui fondent la vie sociale, basées sur la liberté de circulation des individus et celle du droit à la vie privée.