

INTRODUCTION

Aujourd'hui, l'aviation civile est considérée comme une force puissante de progrès et de développement social dans les compartiments des sciences sociales et physiques. Mais, par-delà ses aspects économiques et logistiques, le transport aérien enrichit entre autres, le tissu social et culturel et contribue à la réalisation des objectifs de construction, de consolidation et de structuration des territoires par l'échange et la distribution de biens économiques appelés couramment marchandises. C'est dire qu'aujourd'hui, chacun d'entre nous est pris en charge de façon analogue par les biens¹ et les moyens de transport grâce à la chaîne de transport logistique enveloppée entre autres des domaines d'activités couverts par les fonctions logistiques des plateformes aéroportuaires.

Subséquent, le contrôle de la circulation et de la mobilité par le transport aérien et maritime ou tout simplement par la prépondérance de ces deux modes de transport sur les plateformes logistiques stimule entre autres, la promotion, l'affermissement et le développement des termes de l'échange en matière de flux d'informations associées, physiques et financiers. Et c'est dans cette optique que les transporteurs aériens et les prestataires de services sont appelés à :

- élaborer des stratégies, des processus et des procédures inhérentes aux réalités du milieu ;
- mettre en œuvre des politiques de compromission et de consolidation des acquis ;
- œuvrer dans la coordination et le respect strict des règles et principes régissant l'organisation et la gestion des métiers du transport et de la logistique ;
- organiser de manière synchronisée la gestion des flux et des objectifs de la chaîne de logistique des plateformes aéroportuaires ainsi que les domaines d'activités couverts par les fonctions logistiques des entreprises concernées.

Mais toutefois, les métiers du transport aérien et de la logistique aéroportuaire sont appelés à s'inter commuter au sol avec les différentes activités du transport aérien aussi bien dans le temps que dans l'espace. Autrement dit, à se promouvoir sans complaisance aucune avec les principes et les règles de sécurités, de sûreté et dans une démarche ou approche inhérente aux principes² du juste-à-temps.

C'est dans ce contexte que nous avons choisi de faire l'analyse de l'exploitation du transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko.

¹ Aujourd'hui, d'aucuns affirment que 24H/24H 365 jours / 365 jours un aéronef décolle et/ou atterrit toutes les secondes quelque part sur la planète terre.

² Zéro défaut – zéro panne – zéro délai – zéro stock – zéro papier

C'est dire que, le travail intrinsèque à ce thème se fera entre autres méthodes et techniques d'investigation par le biais de :

- grilles d'analyse et de tableaux de bord ;
- tableaux d'analyse comparée et SWOT ;
- recherche documentaire, d'entretiens et de visites de terrain ;

Pour essayer de faire des recommandations et des suggestions aux questions que certains théoriciens, praticiens et professionnels du transport aérien et de la logistique aéroportuaires tentent d'apporter des solutions définitives depuis plus de trois décennies.

C'est dire que, pour faire ce travail pédagogique et scientifique dans son ensemble, nous allons le traiter en trois parties distinctes et complémentaires à savoir :

- ☞ le cadre théorique et méthodologique dans la première partie ;
- ☞ Le cadre organisationnel et juridique constituant la deuxième partie ;
- ☞ Le cadre analytique composant la troisième et dernière partie de ce mémoire.

1^{ère} Partie : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

Dans cette partie de notre mémoire nous traiterons successivement le cadre théorique dans le premier chapitre et le cadre méthodologique dans le second chapitre.

CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE

Dans ce chapitre, nous allons traiter le contexte de l'étude, la problématique, les objectifs, les hypothèses de recherche, les différents concepts de notre étude, la revue de littérature et la délimitation de la zone d'étude relatif à notre thème de recherche.

1.1. CONTEXTE DE L'ETUDE

Le transport aérien joue aujourd'hui un rôle majeur comme moteur de développement économique et social. Il emploie aujourd'hui, directement et indirectement plus de 56,6 millions selon IATA (International Air Transport Association Madagascar) en septembre 2016 et participe entre autres, à hauteur de 2,2 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) mondial en transportant annuellement près de 3 milliards de passagers pour 5,3 milliards de dollars de fret.

C'est dire que, le volume du trafic aérien mondial double presque tous les 15 ans depuis 1977. Cette croissance qui se produit en dépit des grands cycles de récession, démontre bien que les investissements dans l'aviation peuvent être un facteur clé pour soutenir la reprise économique en Afrique.

Notre continent qui se situe clairement en marge du système aérien mondial voit de plus en plus

- ☞ sa desserte interne et externe soupesait peu par rapport à l'offre des pays du centre ;
- ☞ L'étrécissement des marchés de ses compagnies à quelques exceptions près ;
- ☞ L'enclavement et la marginalisation des aéroports africains dans le temps et dans l'espace.

C'est dire que, les problèmes économiques que connaît l'Afrique se répercutent inévitablement sur son transport aérien, limitant ainsi, tout à la fois l'offre, la demande et les possibilités d'intervention des États en rendant très difficile l'exploitation de l'offre aérienne en Afrique. Le cas de la défunte compagnie Air Afrique en est une illustration très concrète. Car, sa faillite en 2002 s'est traduite par la disparition de liaisons tant intra qu'extra-africaines, toutes n'ayant pas été reprises par d'autres compagnies africaines.

Autrement dit, la pauvreté, les conflits internationaux et nationaux, l'affaiblissement du pouvoir politique et financier des États africains notamment sous le poids des plans d'ajustement structurel sont imposés par le FMI.

On comprend aisément que

- ☞ les difficultés du continent africain puissent lourdement peser sur l'organisation et la gestion du transport aérien ;

- ☞ sur l'existence d'un marché suffisamment important pour rentabiliser les investissements en termes de qualité et de quantité ;
- ☞ le déphasage entre les politiques et les réalités du marché du trafic aérien.

Subséquent à ce constat, le transport régional quant à lui contribue entre autres, à promouvoir l'intégration des économies de la région ainsi que les échanges commerciaux au plan international. Ce qui favorise la croissance et par là même, une réduction de la pauvreté et la promotion des activistes aéroportuaires sur le continent africain.

Ainsi, le manque de stratégies appropriées, l'absence de coordination et bien souvent, les ingérences politiques dans la gestion des compagnies africaines, en ont constitué des goulots d'étranglement. De nombreux dirigeants africains continuent malheureusement encore de considérer les compagnies nationales comme un signe de souveraineté plutôt que comme un catalyseur de développement économique des pays et des entreprises qui doivent être gérées suivant les règles de gestion inhérentes aux environnements macro et microéconomiques de l'entreprise de transport avec pour première mission et finalité la rentabilité.

C'est dans ce sens que la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) annonçait au regard de cette réalité, la création d'une compagnie aérienne sous régionale dénommée « Air CEMAC » dont le premier vol est toujours attendu.

Et dans cette longue attente en vue de gagner entre autres, des parts de marché et accompagner la modernisation des infrastructures aéroportuaires, la République Centrafricaine a lancé depuis cinq (5) ans des opérations d'envergures nationales pour promouvoir le transport arien domestique et international par le biais de la compagnie nationale. C'est dans ce contexte que nous avons choisi d'analyser l'exploitation du transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko.

1.2. LA PROBLEMATIQUE

La situation du transport aérien en Afrique apparaît préoccupante aux yeux de la communauté internationale. Ce constat n'en demeure pas moins valable pour l'aviation civile nationale centrafricaine. Le transport aérien en RCA se caractérise par des infrastructures sous équipées et mal entretenues, la prédominance dans le marché des compagnies étrangères qui s'accaparent de l'essentiel de la clientèle haute contribution, l'utilisation d'appareils vieillissants gourmands en consommation, une mauvaise situation financière de compagnies de transport, un niveau médiocre de la sécurité et des mesures de sûreté. A cela s'ajoute un contexte politique et

économique qui ne favorise pas un réel développement de l'activité du transport aérien (conflits armés, pauvreté).

Cependant, au vue des prévisions et des statistiques sur le trafic aérien surtout des passagers, le transport aérien peut connaître une situation meilleure. Selon ses prévisions pour la période 2010-2015, l'IATA prévoit pour la sous-région Afrique du centre et de l'Ouest un taux moyen annuel de 10,5%. A côté de ces prévisions, nous constatons une croissance régulière et constante du trafic de passagers et une croissance plutôt irrégulière du trafic de fret et des mouvements avions depuis une décennie environ.

Subséquent à ce qui précède, nous pouvons dire que la situation de l'exploitation du transport aérien en RCA présente un paradoxe aussi ben au niveau de la gestion qu'au niveau de l'organisation. Ce paradoxe est, malgré le potentiel que révèlent les prévisions et données statistiques, un cadre juridique qui étouffe le développement des domaines d'activités couverts par les fonctions logistiques aéroportuaires. Ce qui entre autres, a entraîné comme conséquences :

- ☞ La marginalisation des activités intrinsèques au trafic aérien ;
- ☞ L'étrécissement des bénéfices d'exploitation ;
- ☞ La faillite des compagnies aériennes ;
- ☞ La prédominance des compagnies étrangères sur les plateformes aéroportuaires africaines.

Cette situation pose aujourd'hui un problème de gestion récurrent du transport aérien. Et c'est dans cette réverbération que nous allons poser la problématique suivante : **comment est exploité le transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko ?**

Pour bien cerner notre problématique nous avons l'explicitée de la manière suivante :

- ☞ les procédures et processus actuels respectent-ils les règles inhérentes aux activités du trafic aérien ?
- ☞ les acteurs de la plateforme aéroportuaire de l'aéroport Bangui M'poko ont-ils des compétences suffisantes pour gérer de façon efficace et efficiente les instructions inhérentes aux transmutations du transport aérien ?
- ☞ les politiques publiques mises en place s'inscrivent-elles en droite ligne avec les réalités du trafic aérien ?

1.3. OBJECTIF GENERAL

Dans toutes études scientifiques, la définition des objectifs est inhérente aux orientations de l'étude permettant de mieux comprendre la partie des études, par conséquent la clarification des méthodes et des approches.

Cependant, l'objectif premier de notre démarche est d'arriver à déterminer les facteurs d'entrave de l'activité du transport aérien à l'aéroport international Bangui M'POKO de 2010 à nos jours.

Pour mieux cerner notre thème, nous allons choisir comme objectif général : **l'analyse de l'exploitation du transport aérien par le biais de l'aéroport Bangui M'poko.**

Et pour mieux expliciter cet objectif général de l'étude, nous posons les objectifs spécifiques suivants :

- Comprendre le fonctionnement du transport aérien ;
- Maîtriser l'environnement du transport aérien ;
- Diagnostiquer les points forts, les points faibles de l'exploitation de transport aérien ou les politiques mises en place pour améliorer le système d'exploitation du transport aérien ;
- Présenter l'état actuel des lieux ;
- Faire des recommandations et des suggestions dans le but d'améliorer les dispositifs existants.

1.4. LES HYPOTHESES DE RECHERCHES

Toute étude scientifique se base sur des hypothèses qui sont à la fois claires, simples et équivoques. Dans le but d'améliorer notre travail, nous avons besoin des hypothèses pour l'étude de l'exploitation de transport aérien.

- 1) La maîtrise et le respect des cahiers de charge, des processus et des procédures peut, entre autres stratégies, améliorer le système d'exploitation du transport aérien dans le temps, dans l'espace et en fonction des circonstances ;
- 2) Un système d'exploitation adapté aux réalités du transport aérien facilite l'adéquation entre les flux et les objectifs d'une chaîne logistique aéroportuaire ;
- 3) Une gestion synchronisée des différents domaines d'activités couverts par la chaîne logistique permet de raffermir l'organisation du système d'exploitation aérien.

1.5. APPROCHE CONCEPTUELLE

Un thème de recherche est composé de vocables ayant chacun une signification particulière et spécifique. Leur définition permettra aux lecteurs de mieux cerner la quintessence des concepts usités afin de mieux comprendre le travail effectué. Et c'est dans ce sens que nous avons jugé nécessaires de définir les concepts suivants :

1. **Air Way Bill ou Lettre de Transport Aérien.** C'est un contrat de transport aérien émis par le transporteur, qui précise à la fois :
 - a. l'expéditeur ;
 - b. le destinataire ;
 - c. les aéroports d'embarquement et de débarquement ;
 - d. la nature des marchandises transportées ;
 - e. la quantité des marchandises transportées ;
 - f. le tarif appliqué ;
 - g. les conditions de paiement.

Nb. Sur la Air Way Bill (AWB)

La **AWB** est à la fois un contrat de transport, un accusé de réception, une facture, un certificat d'assurance et un guide de consignation pour la manutention.

2. **Analyse** : D'une manière générale, l'analyse revient à faire une décomposition d'un tout dans ses éléments constitutifs et de faire ressortir les éventuelles limites au bon fonctionnement du système.
3. **Cahiers de charge** : énumération des clauses et conditions pour l'exécution d'un contrat.

☞ **Commissionnaire.** En général, le commissionnaire est un mandataire. Autrement dit, une personne physique ou morale effectuant pour le compte d'un tiers les formalités douanières et les opérations nécessaires à l'exportation et à l'importation de marchandises. Aujourd'hui, on distingue usuellement dans le transport trois types de commissionnaire qui monopolisent les différents domaines d'activités couverts par les fonctions du transport et de la logistique.

Il s'agit entre autres :

- a. **du Commissionnaire de transport.** Personne physique ou morale qui traite sous sa responsabilité personnelle et professionnelle la totalité du transport de marchandise **d'un point A** [appelé origine] à **un point B** [appelé destination]. Sa tâche ou son travail consiste à choisir pour sa clientèle le type de transport adapté

au produit et à la voie de transport. Et dans le cas général, le commissionnaire de transport a trois domaines d'activité distincts, autonomes et isotropes. Et c'est dans ce sens que d'aucuns soutiennent qu'il peut agir :

✓ **En tant que logisticien ou entrepositaire**

A ce niveau, il est un intermédiaire qui se charge d'organiser un transport de marchandises [à savoir **expédition, réception et stockage**] pour le compte d'un commettant et moyennant un prix convenu avec ce dernier.

Ainsi, le Commissionnaire de Transport choisit librement les transporteurs de marchandises et/ou les autres intermédiaires³ et traite avec eux en son nom personnel et est responsable de leurs fautes. Et à ce titre, il a ce qu'on appelle une obligation de résultats.

✓ **En tant que transporteur de marchandises**

Dans les cas suivants, il prend en charge les tâches d'un transporteur :

- ☞ En cas d'intervention propre, il effectue le transport avec ses propres moyens et est responsable de ses fautes et des fautes d'autrui.
- ☞ En cas de présentation d'un document de transport personnel, il a une obligation de livraison jusqu'au seuil du domicile du client. Au – delà, il n'est plus responsable des avaries, dommages et manquants.
- ☞ En cas de transports terrestres purement européens (excepté les transports ferroviaires), il est possible que le transporteur se qualifie explicitement d'intermédiaire et agisse en tant que tel. Dans ce cas, il n'est ni responsable de ses fautes ni responsable des fautes d'autrui.

✓ **En tant que prestataire de service**

Ses prestations peuvent être directement, indirectement ou pas du tout en rapport avec un transport (agent en douane, agent IATA (International Air Transport Association) et/ou maritime, etc.). Dans les cas ci-dessus ; il peut ou ne pas être responsable de ses fautes et celles des autres.

³ Auxiliaires au service des biens de transport et/ou auxiliaires au service des marchandises, des personnes et/ou de la messagerie.

Nb. Sur les autres activités du commissionnaire de transport

En sus de ce qui précède, le commissionnaire de transport peut aussi remplacer l'exportateur dans ses démarches administratives (ex : douane). Il peut négocier les moyens de transports (et devenir mandataire) et/ou réunir les envois de marchandises en provenance d'un ou de plusieurs expéditeurs, à l'adresse d'un ou de plusieurs destinataires. Dans ce cas précis, tous les frais de transport seront partagés avec plusieurs clients (groupeur).

4. **du Commissionnaire Agréé en Douane.** C'est une personne physique ou morale faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises sous sa responsabilité (professionnelle et personnelle) eu égard des opérations à l'exportation et à l'importation de marchandise. Il est connu et est immatriculé auprès de la Direction général des Douanes et droit indirects.
5. **Du Commissionnaire en Douane.** C'est un prestataire de services chargé des formalités douanières de transit, d'importation et d'exportation en son nom ou pour le compte des opérateurs économiques au près des bureaux de dédouanement.
6. **Délais de livraison.** C'est le temps nécessaire qui court entre la commande et la mise à disposition des marchandises - et le lieu de livraison dépendant essentiellement de l'incoterm. Autrement dit, toute solution technique impossible ou commercialement inacceptable doit être écartée et /ou éliminée du champ des possibilités.
7. **Exploitation :** action d'exploiter, de faire valoir une chose.
8. **Système :** D'après le dictionnaire Le Robert, le système est un ensemble abstrait dont les éléments sont coordonnés par une loi, une théorie. Pour le Dictionnaire La Rousse c'est un moyen, plan employé pour obtenir un résultat. A la lumière de ces deux définitions, un système peut être défini comme étant un ensemble de règles établies ou un ensemble de règles fixées. On peut aussi soutenir qu'un système est aussi un ensemble d'éléments interagissant entre eux selon certains principes ou règles. C'est dire que, un système est déterminé par :
 - a. La nature de ses éléments constitutifs ;
 - b. Les interactions entre ces derniers ;

- c. La frontière ou les frontières entre les éléments constitutifs ;
- d. Les critères d'appartenance au système.

9. Transport : transport désigne le déplacement d'objets, de marchandises, ou d'individus d'un point A vers un point B.

Ces modes de transport incluent l'aérien, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime, le transport par câble (internet, électricité) ou encore le transport spatial.

Le mode dépend également du type de véhicule ou d'infrastructure utilisée. Les méthodes de transport peuvent inclure l'automobile, la bicyclette, le bus, le train, le camion, la marche à pied, l'hélicoptère ou l'avion. Le type de transport peut se caractériser par son appartenance au secteur public ou privé.

10. Transport aérien : est une opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, du fret et ou de la poste.

Cette recherche de qualité totale est symbolisée par le principe des « 5 zéro » que sont :

- **Zéro défaut :** le processus mis en place pour répondre à une demande déterminée doit limiter au maximum les défauts de manière à éviter le gaspillage des ressources utilisées pour satisfaire la demande dans le temps, dans l'espace voire en temps et en heure. Autrement dit, le contrôle de la qualité et de l'assurance qualité-quantité ne doit pas seulement se limiter à un simple contrôle de l'offre et de la demande mais plutôt, intégrer l'ensemble des axiomes de la chaîne logistique de l'entreprise voire celle de ses partenaires et concurrents sur le marché des biens et services économiques destinés à la consommation.
- **Zéro panne :** la recherche d'une efficacité optimale d'un processus doit se traduire par la mise en place d'un système de maintenance participatif et préventif qui vise à éviter les pannes plutôt qu'à intervenir une fois celles-ci constatées.
- **Zéro délai :** les gains de temps et de productivité (Q/L) surtout dans le transport en milieu urbain doivent, si toute chose est égale par ailleurs, être obtenus par la mise en place d'un système continu et réactif. Ce qui, dans le cadre d'un système de transport

flexible se traduit par l'élaboration de méthodes et d'approches facilement reprogrammables, modulables et adaptables.

- **Zéro stocks** : des gains de temps et de productivité (Q/L) peuvent aussi être obtenus par la suppression des stocks de toutes natures qui coûtent chers à l'entreprise surtout en termes de coût de qualité et de non qualité. C'est que dans le transport, l'Offre et la Demande doivent être selon les ascendances de la production du « juste-à-temps »
- **Zéro papier**⁴ : la flexibilité du transport ne pourra être obtenue si toute chose est égale par ailleurs - que par une organisation et une gestion articulation très fine des flux et des objectifs de la chaîne de transport, donc moins dépendante de procédures administratives complexes et rigides qui ralentissent entre autres, les processus et les processus de décision. C'est dire que, le système d'informations dans la l'organisation et la gestion des flux et des objectifs de la chaîne logistique et du réseau de transport doit être formel, libre, autonome, indépendant et moins vertical.

1.6. LA REVUE DE LA LITTERATURE

La recherche documentaire est une étape importante dans la rédaction d'un mémoire. Ce travail ne pouvait donc se faire sans avoir consulté quelques ouvrages et documents.

Cette recherche n'a malheureusement pas permis de trouver un ouvrage traitant exclusivement de l'exploitation de transport aérien en République Centrafricaine. Néanmoins, la situation des pays africains au sud du Sahara étant sensiblement la même, nous nous sommes contentés des documents traitant du transport aérien africain dans son ensemble.

A ce titre, l'étude de :

- Délia BERGONZI intitulé « **transport aérien en Afrique** », présentée à l'African Airlines forum de Bamako, en 2006, nous a été d'une très grande utilité. Elle y dresse un état des lieux pertinent en Afrique, en particulier sur l'Afrique subsaharien.
- Pierre Merlin nous livre les aspects économiques de transport aérien ainsi que les transformations subis par les différentes régions après l'implantation d'une plateforme aéroportuaire. Il y décrit les impacts socio-économiques du transport aérien dans une économie, en prenant la France comme exemple.

⁴ Un des avantage surtout routier

- **Michel COMBES et J.M MONTSELLAT** dans un ouvrage intitulé « **Transport aérien, les nouveaux défis** » nous présentent les enjeux du transport aérien en ce début du troisième millénaire. Cet ouvrage nous a permis de relever l'importance majeure des défis que sont aujourd'hui la sûreté et la sécurité dans le transport aérien.
- **Jacques MARCADON** dans « **les transports** » dévoile l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur les différents modes de transport, sur les outils de transport et sur les acteurs du transport international.
- **André Daniel CARRE** dans son ouvrage « **les aéroports, les entreprises à part entière** » démontre comment les aéroports constituent des entreprises à part entière, quel est leur métier, leur marché, leurs ressources, les multiples problèmes qui se posent à eux en matière d'environnement, de communication et de marketing.
- **Monique DACHARI** dans « **Géographie du transport aérien** » met l'accent sur les spécificités des différents continents dans l'importance qu'il accorde et leur gestion de transport aérien ; de la prise des décisions au niveau étatique à la gestion des compagnies aériennes.

En examinant de très près le sens métonymique de ces écrits, on se rend compte qu'ils ont tous, à certains égards, des similitudes avec les assertions de :

- **David Cameron**⁵. Qui entre autres, affirmait dans son discours lors du BUILD AFRICA à Brazzaville (janvier 2014) que : « Les infrastructures sont importantes, car elles sont l'ingrédient magique dans de nombreux aspects de la vie moderne (...) leur valeur réside dans leur capacité à rendre possible dans l'avenir, des choses que nous ne pouvons pas même envisager dans le présent ».⁶
- **Jean-Marie BIDAULT et Maurice JALLAGEAS** deux responsables de la démarche qualité mise en place depuis 1994 à la RATP qui, soutiennent dans leur ouvrage collectif intitulé « **Transport Public de Voyageurs-Qualité du Service** »⁷ et paru dans la collection AFNOR PRATIQUE que : « un transport qui déciderait de se lancer dans une démarche qualité pour améliorer la qualité du service qu'il rend à ses voyageurs ou qui chercherait à donner un nouveau souffle à une démarche en cours peut trouver un grand intérêt à se référer à la norme pour progresser. Toutes les entreprises grandes, moyennes et petites, qui aujourd'hui multiplient les démarches de certification se sont un jour

⁵ Ancien Premier ministre du Royaume-Uni

⁶ Build Africa, 2014, page 7

⁷ Chapitre 5 à la page 61

trouvées confronter au même problème : comment orienter les efforts de l'entreprise vers la satisfaction du client par la qualité du service réalité. C'est en 1994 que la RATP⁸ a commencé ce chemin en lançant une démarche qualité reposant sur le cycle de qualité. Les attentes majeures des clients ont été traduites dans un petit nombre de critères formalisés de façon précise et l'entreprise s'est mobilisée pour améliorer des différents critères. La norme vient fournir aujourd'hui un guide pratique pour réaliser une démarche de même type et cela même si le texte peut paraître complexe à première vue.»

En sus de ces auteurs connus du public, nous avons aussi eu recours à l'internet. Parmi les sites visités nous pouvons ainsi citer :

www.congopages.cg : qui met l'accent sur les concepts suivants :

1. **Processus** : suite ordonnée d'opérations aboutissant à un résultat ;
2. **Procédure** : succession de procédés utilisées dans la conduite d'une opération complexe ;
3. **Cahiers de charge** : énumération des clauses et conditions pour l'exécution d'un contrat;
4. **Logistique** : Moyens et méthodes d'organisation matérielle d'une entreprise ;
5. **Transport aérien** : est une opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, du fret et ou de la poste.

C'est dire que, notre étude axée sur l'analyse du transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko est en corrélation directe avec les orientations et les circonscriptions de la démarche logistique qui est entre autres, un aspect assez important dans l'exploitation du trafic aérien du fait qu'elle va de pair avec l'organisation, la gestion et les principes de l'assurance qualité-quantité.

⁸ Régie Autonome des Transports Parisiens : régie assurant l'exploitation d'une partie des transports en communs de Paris et de sa banlieue.

1.7. DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE

Notre étude étant, en fait, basée sur l'analyse de l'exploitation du transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko. Sa zone d'étude ne saurait portée que par l'espace géographique centrafricain aux activités de transport aérien.

C'est dire que, elle est en corrélation directe avec l'espace géographique de la République Centrafricaine qui est un pays de l'Afrique centrale situé entre autres, sur l'espace CEMAC.

Autrement dit, cette étude couvre :

- **Dans le temps** : la période allant de 2010 à nos jours. Le choix de l'année 2010 se justifie par la dégradation des infrastructures aéronautiques. Nous nous sommes limités à l'année 2016 parce que notre thème est d'actualité et pour lequel nous avons des données statistiques relatives au trafic aérien.
- **Dans l'espace** : l'aéroport Bangui M'POKO qui offre des services de transports de personnes, des bagages, des marchandises et de la poste sous la gestion de l'ASECNA en vertu de l'article 2 de la Convention de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation en Afrique et à Madagascar du 25 octobre 1974.
- **Sur la population ou les Acteurs** : les flottes aériennes encore appelées en terme clair les compagnies aériennes, éléments indispensables dans le domaine de l'aviation civile feront indubitablement l'objet de notre étude.
- **Sur le plan stratégique** : il concerne tous les axiomes du système d'exploitation et de planification des moyens de transport aérien sis sur la plateforme aéroportuaire Bangui M'poko.
- **Sur les coordonnées juridiques** : elles ne concernent que l'aéroport Bangui M'poko dont le siège social se trouve à Bangui ; Tel : (00326) 2161.77.44.60.17 ; Fax : (236)77.44.60.17 ; mail : aéroportbangui@yahoo.com

CHAPITRE 2 : CADRE METHODOLOGIQUE

La méthodologie se définit comme étant un outil de travail mis à la disposition du chercheur et organisée par la théorie dans le but de la recherche. Elle est aussi perçue comme le moyen dont dispose un chercheur pour obtenir des informations nécessaires en vue de réaliser un travail scientifique. Ainsi, la méthodologie consiste à définir dans le temps et dans l'espace l'univers de la recherche, voire la stratégie de recherche utilisée pour orienter un travail scientifique. Et c'est dans cette orientation linéaire que nous déclinerons par le biais de ce chapitre, les différentes rubriques le composant à savoir :

- les méthodes et techniques d'investigation utilisées ;
- les instruments ou outils de collecte de données et d'informations conçus pour cette étude ;
- la constitution de l'échantillon constituant la population statique ;
- les indicateurs de recherche nous permettant de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses de recherche ;
- les difficultés rencontrées durant la rédaction de ce mémoire.

2.1 METHODES ET TECHNIQUES D'INVESTIGATION

La méthode est la stratégie intellectuelle qui permet d'appréhender un objectif, un fait, un processus, une situation, un cas entre autres. Et pour ce qui concerne le thème qui fait l'objet de notre étude, nous allons utiliser :

- ☞ la méthode d'observation – directe et indirecte - qui permet entre autres, de comprendre par analyse, un phénomène, une représentation, un comportement, une attitude, une croyance, une idéologie ;
- ☞ la méthode d'observation déductive qui nous permettra d'évaluer et de mesurer les opinions recueillies et les pratiques sur le terrain.

Et les techniques seront entre autres, un procédé opératoire très rigoureux, bien défini qui permettront l'application des méthodes PEREC, l'analyse SWOT⁹, l'analyse de contenu, l'analyse comparative accouchant les méthodes suivantes au regard de ce qui précède :

- ☞ **Méthode quantitative** : Ce sont des méthodes de recherche se fondant sur des données positives ou post positives, en utilisant des outils d'analyse mathématiques et statistiques en vue de décrire, d'expliquer et même de prédire des phénomènes par le

⁹ Straights - Weaknesses - Opportunities - Threats

biais de concepts opérationnalisés sous forme de variables mesurables. Elles se distinguent ainsi des méthodes qualitatives par le comptage et la mesure qui sont des méthodes quantitatives banales dont le résultat de la recherche est un nombre ou un ensemble de nombres. Nous pouvons les représenter sous forme de tableaux ou même de graphique.

- ☞ **Recherche 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 sites internet pour une meilleure compréhension des concepts utilisés et employés qui traitent notre thème d'étude.
- ☞ **Entretien** : Il est porté sur les dimensions et les réalités de notre étude voire, sur les incertitudes du transport urbain de voyageur que nous avons constatées lors de nos investigations sur le terrain.
- ☞ **Entrevues** : Il s'agit entre autres, d'activité par laquelle nous recueillons des informations de vive voix auprès des agents qui nous ont relaté leur vécu quotidien, leurs expériences du milieu et/ou des témoignages des faits qu'ils ont observés. Ce qui nous a permis entre autres, de recueillir des informations beaucoup plus riches et appropriées.

2.2 LES INSTRUMENTS OU OUTILS DE COLLECTE DE DONNEES ET D'INFORMATIONS

Il s'agit ici :

- ☞ **Du questionnaire.** Qui nous permettra de vérifier les hypothèses émises dans cette étude. Et compte tenu de la spécificité de notre thème, nous avons sélectionné des questions relatives aux interrogations spécifiques, aux normes inhérentes à l'organisation, à la gestion et à l'exploitation du transport aérien sur la plateforme de Bangui M'poko. Et dans le but de recueillir l'avis des agents aéroportuaires, nous avons administré ce questionnaire en fonction des réalités du terrain et des circonstances. A cela, s'ajoutera aussi une collecte de données opérée à l'aide d'un guide d'entretien.

C'est dire que, toutes ces informations nous permettront :

1. De mieux comprendre l'exploitation du trafic aérien à l'aéroport international Bangui M'poko voire sa plateforme logistique et sa chaîne d'exploitation ;

2. D'analyser l'organisation et la gestion de processus et procédures mises en place pour améliorer la qualité du service rendu ;
 3. **La fiche de lecture** : C'est une sorte de compte rendu pour résumer les résultats d'une lecture ainsi que des œuvres appropriés et connus que nous avons pu consulter. Il s'agit entre autres approches, d'un résumé des concepts traités dans les œuvres développés par les auteurs ainsi que des analyses succinctes ayant trait à notre sujet d'études. Elles peuvent être linéaires binaires ou thématiques.
 4. **Guide d'entretien** : Il nous a permis de recueillir les données quantitatives et qualitatives intrinsèques aux principes des procédures et des processus inhérents à l'exploitation du trafic aérien et des plateformes logistiques aéroportuaires. L'objectif général étant d'avoir une meilleure connaissance, voire une meilleure compréhension sur la portée des outils et instruments de planification¹⁰ et d'analyse confectionnés pour notre étude.
- ☞ **Collecte des données** : La collecte des données a été établie sur la base d'informations statistiques issues de nos recherches et celles notamment fournies par les différents acteurs intervenant au niveau de chaîne logistique de l'aéroport international Bangui M'poko, de quelques données statistiques relatives au trafic aérien, des mémoires ayant trait à notre sujet d'étude, des rapports et des ouvrages appropriés et connus dans les domaines d'activité couverts par les fonctions logistique inhérentes au trafic aérien.
- ☞ **Enquête**. L'enquête a souvent pour objectif d'identifier les causes réelles à la base du questionnaire proposé et de vérifier les hypothèses émises. Il s'agit ainsi de vérifier si :
- a. Le respect des normes et principes de base du transport aérien peut, entre autres, participer à l'amélioration du trafic aérien ;
 - b. D'une part, la logistique mise en place par l'aéroport international Bangui M'poko est adaptée aux réalités du terrain et aux objectifs généraux inhérents à l'exploitation et à la gestion du trafic aérien à Bangui et d'autre part, si elle permet de détecter à temps et en heure les risques liés à la gestion synchronisée des flux et des objectifs de la

¹⁰ Confère Annexe n° 1 page II

chaîne logistique de l'aéroport international Bangui M'poko ainsi que son système de planification ;

- c. La collaboration entre les différents intervenants permet de clarifier les rôles, les places et les responsabilités de chacun au niveau du réseau logistique de l'aéroport de Bangui M'poko.

☞ **Entretien.** Pour réaliser des entretiens avec les responsables et les acteurs de l'aéroport et les structures ayant en charge la gestion de l'organisation de son réseau de transport, nous avons élaboré un guide d'entretien qui nous a permis de recueillir des informations liées à l'organisation et à la gestion de la chaîne logistique et du système d'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

2.3 LA CONSTITUTION DE L'ÉCHANTILLON

L'étude de notre sujet de mémoire s'est effectuée dans les différentes zones et service de l'aéroport international Bangui M'poko. Tout d'abord au niveau des services chargés de gérer directement le trafic aérien sur la plateforme aéroportuaire en passant par plusieurs zones ou axes de circulation à la rencontre des personnes dynamiques, ouvertes et prêtes à répondre à l'ensemble des questions posées pour y apporter des éclaircissements. L'essentiel des données concernant notre étude ont été recueillies au niveau du bureau logistique où nous avons des journées d'observations directes et indirectes. Et comme il s'agit de l'exploitation du trafic aérien et que les réponses sont souvent biaisées voire complexes, nous ne nous sommes pas limités simplement de la disponibilité et de l'amabilité des personnes que nous connaissons d'avance et qui nous ont accueillies dans leurs bureaux, sur leurs lieux de travail voire dans les véhicules de l'aéroport. Nous avons croisé et comparé les données et les informations recueillies dans le but de bien cerner la fiabilité et l'exhaustivité. C'est dire que, durant toute la période inhérente à la recherche des informations et des données inhérentes de notre étude, on s'est déplacé à maintes reprises dans différents lieux pour entre autres, confronter les réponses et vérifier les informations dans le but d'obtenir des données fiables et nécessaires à la rédaction de notre mémoire.

C'est ainsi que, nous avons pu grâce à nos méthodes et approches, rencontrer 100 personnes sur les 120 initialement prévues pour les besoins de notre prospection. Et la population relative à cet échantillon représentant entre autres, la population statistique de notre étude se présente de la manière indiquée dans le tableau ci-après.

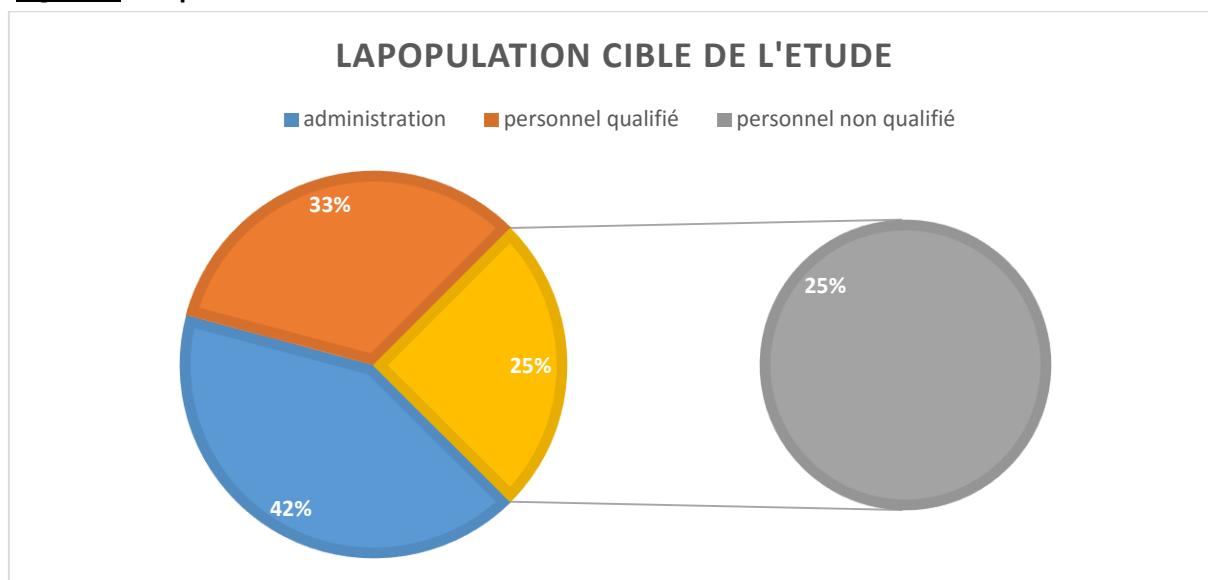
Tableau 1 : Les données de l'enquête – juin 2016

Caractères	Administration	Personnel qualifié	Personnel non qualifié	Total
Prévision	50	40	30	120
Interrogés	40	34	26	100
Ecart	10	6	4	20
Total général	100	80	60	240

Source : Aéroport International Bangui M'Poko

Et pour plus de visibilité, les données du tableau peuvent être graphiquement traduites de la manière suivante :

Figure 1 : Graphisme des données



Source : Aéroport International Bangui M'Poko

2.4 LES INDICATEURS DE RECHERCHE

La gestion et l'exploitation du transport aérien est l'un des métiers les plus contraignants et les plus complexes qu'il soit possible d'imaginer. Mais une fois construit, il fonctionne comme un automate et les interventions humaines se limitent à la supervision, à la maintenance et à l'actualisation des données et des informations qui souvent, sont apprêtées à un nombre important de difficultés depuis la conception des schémas jusqu'à leur mise en exécution sur les réseaux et plateformes logistiques aéroportuaires de transport eu égard, les opérations de manutentions inhérentes aux spécificités des axiomes et stratégies de la recherche qualité-quantité sur les différents domaines d'activités couverts par les fonctions logistiques du trafic aérien.

C'est dire que, l'exploitation du trafic aérien sur les plateformes aéroportuaires fait souvent intervenir des coûts logistiques dans le temps, dans l'espace et en fonction des circonstances. Et subséquemment à ces considérations consubstantielles aux objectifs généraux et spécifiques de notre thème, nous avons jugé nécessaire pour la pertinence de notre étude, d'utiliser entre autres, les indicateurs de recherches ci-après :

1. Le temps moyen requis pour couvrir les axiomes d'une chaîne logistique ;
2. Le degré de disponibilité de la chaîne logistique pour les opérations journalières concernant les embarquements et les débarquements ;
3. La rotation¹¹ des bus à savoir, leur fréquence moyenne d'un Terminal à un autre ;
4. La disponibilité moyenne¹² des moyens roulants sur la plateforme aéroportuaire ou sur le réseau aéroportuaire de Bangui M'poko ;
5. Le nombre de réclamations par semestre ;
6. Le nombre de clients sur la plateforme logistique par semestre ;
7. Le nombre de mesures rectificatives ou omises sur la procédure d'acheminement des personnes et des marchandises sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko par semestre ;
8. Le taux de satisfaction de la clientèle en termes de qualité et de quantité ;
9. Le temps moyen d'attente dans les salles d'embarquement et de débarquement sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko.

2.5 LES DIFFICULTES RENCONTREES

Les questions inhérentes à l'exploitation du transport aérien, à son organisation et à sa gestion sont souvent considérées comme délicates et ; en évoquer à une personne étrangère à la structure dédiée à cet effet paraît comme une sinécure. D'où la régulière réticence de certains cadres et agents cherchant souvent à requérir des autorisations préalables au prés de leur hiérarchie. Il convient d'ajouter à cette attitude récurrente sur la gestion des réseaux de transport et des plateformes aéroportuaires, la méfiance, la suspicion et l'indisponibilité de certains acteurs clefs impliqués dans les activités souvent intrinsèques aux différents domaines d'activité couverts par les fonctions logistiques d'une entreprise donnée à un moment donné.

¹¹ Rotation du stock = utilisation (consommation) / Stock moyen. Elle indique la fréquence à laquelle le stock moyen est utilisé.

¹² Stock moyen = stock initial + stock final / 2. Le stock moyen indique quelle était la quantité moyenne stockée durant une année. Différentes méthodes de calcul existent dans la pratique et sont en corrélation avec les types d'inventaires : mensuel, trimestriel ou annuel.

Ce constat général et généralisé contribue entre autres obstacles, à rendre délicat toute investigation inhérente à la recherche scientifique. Mais toutefois, force est de reconnaître qu'avec :

- ☞ la démarche et l'approche méthodologique adoptée ;
- ☞ les outils et instruments d'investigations utilisés ;
- ☞ les enquêtes et entretiens menées sur le terrain ;
- ☞ la recherche documentaires et la revue de la littérature intrinsèques aux ouvrages connus.

Nous ont entre autres, permis de contenir certaines de ces difficultés et à recueillir à temps les informations nécessaires à la rédaction de ce mémoire.

2^e Partie : CADRE JURIDIQUE, INSTITUTIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Dans cette deuxième partie de notre mémoire consacré au cadre juridique, institutionnel et organisationnel nous allons présenter :

- **dans le chapitre 1.** Les environnements de l'Aéroport International Bangui M'poko ;
- **dans le chapitre 2.** Le cadre juridico-institutionnel et organisationnel dudit aéroport ;

CHAPITRE 1 : LES ENVIRONNEMENTS DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL BANGUI MPOKO

L'environnement d'une entreprise se définit comme étant l'ensemble de ses éléments internes et externes susceptibles d'influer positivement et/ou négativement ses activités et ses équilibres. C'est dire que, l'environnement présente plusieurs dimensions dont chacune est importante. Et c'est dans ce sens qu'on distingue à ce jour :

- ☞ le microenvironnement ;
- ☞ le macro-environnement.

Ainsi, avant de définir ces deux environnements de l'Aéroport International Bangui M'poko, nous présentons d'abord les environnements ci-après :

1.1 ENVIRONNEMENT GEOGRAPHIQUE

L'Aéroport International Bangui M'poko est devenu un aéroport d'éclatement du fait de sa position géographique et stratégique. Aujourd'hui, la plupart des compagnies aériennes désertant la zone CEMAC l'ont entre autres, adopté compte tenu de sa proximité avec les grandes métropoles du monde d'une part, et de son ouverture vers les autres continents d'autre part.

☞ L'environnement géographique :

L'environnement géographique est caractérisé par la position de l'Aéroport International Bangui M'poko. Ainsi, ce dernier joue un rôle important dans le trafic aérien mondial du fait de sa position géographique stratégique et avancée par rapport aux autres pays de la zone CEMAC. Fort de cela, la plateforme logistique de l'Aéroport International Bangui M'poko connaît depuis quelques années une augmentation considérable qui entre autres, participent à la promotion du trafic aérien de passagers et de marchandises. Ainsi, son adaptation à l'évolution des Technique de l'Information et de la Communication (TIC), à l'affermissement du transport aérien international et domestique mais surtout, de la consolidation du trafic aérien de passagers dans la zone CEMAC. Ce qui entre autres, l'oblige à s'aligner scrupuleusement en ce qui concerne :

- a. les services rendus et sollicités;
- b. les infrastructures d'accueil, techniques et commerciales ;
- c. lutte contre l'intervention illicite ;
- d. la promotion des directives, règles et chartes aériennes en vue de faire-faire respecter les normes et recommandations de l'IATA.

1.2 ENVIRONNEMENT POLITIQUE ET ECONOMIQUE

Les changements politiques intervenus en Centrafrique ont complètement bouleversé le paysage économique et modifié profondément la conduite des affaires socioéconomiques.

A titre d'exemples nous pouvons citer les services de la Douane, des Redevances qui ont entrepris plusieurs actions dans le cadre du développement harmonieux de l'économie du pays et des échanges internationaux au niveau de l'Aéroport International Bangui M'poko : dématérialisation, sécurisation, facilitation des procédures, etc.

C'est dans ce cadre que de nouveaux partenaires et services ont vu le jour çà et là au niveau de la plateforme aéroportuaire Bangui M'poko et ont permis d'accroître le volume et la productivité du travail grâce à la mise en place d'outils de travail et de service aéroportuaires plus performant et plus sécurisé. Ces derniers se chargent aujourd'hui d'apporter à l'Aéroport International Bangui M'poko une modernisation efficace et efficiente nécessaire à la promotion et à la consolidation des acquis, une remise à niveau des infrastructures et du personnel dans le respect strict des normes environnementales et un matériel de dernière génération.

L'environnement politique

La Centrafrique est une république à régime présidentiel multipartite où le Président exerce la charge de chef de l'État et le Premier ministre la fonction de chef du gouvernement. Le pouvoir exécutif est aux mains du gouvernement tandis que, le pouvoir législatif est partagé entre le gouvernement et le parlement.

Ainsi, il est opportun de souligner à ce niveau la volonté de l'Etat centrafricain de vouloir moderniser le secteur du transport aérien.

En effet, l'état centrafricain a mis en place un système de redevance informatisé chargé de l'organisation et de la collecte des redevances aéroportuaires sur la plateforme de l'Aéroport International Bangui M'poko. Ce service est aujourd'hui plus performant que les précédents systèmes instaurés sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko.

Dans cette perspective de modernisation, les différents services chargés du système d'exploitation des redevances ont de biais, intégré dans leurs domaines de compétences, l'Electronique Data Inter change (**EDI**) pour entre autres, permettre l'interconnexion de leurs sites dédiés à l'identification et à la collecte des redevances aéroportuaires eu égard, les différents domaines d'activités couverts par les fonctions logistiques et les axiomes/composantes du système d'exploitation des redevances au niveau de l'Aéroport International Bangui M'poko.

☞ Environnement juridique

La République centrafricaine a su se doter des instruments juridiques et réglementaires nécessaires pour faciliter les activités économiques, encourager les investissements et assurer les conditions d'une saine concurrence entre les entreprises. Le droit des affaires est régi par le Traité de l'Organisation pour l'Harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA), qui permet de sécuriser l'environnement juridique des entreprises. Les formalités administratives pour l'exercice d'activités économiques ont été simplifiées par la mise en place de structures et services compétents qui facilitent chaque jour toutes les formalités administratives de création ou de modification des entreprises et qui gèrent entre autres, les agréments au code des investissements et aux statuts des entreprises agréées par les textes et règles juridiques de la République centrafricaine.

☞ Environnement économique

La Centrafrique est membre de la CEMAC. Cette organisation a pour but de protéger les intérêts communautaires au plan économique et social. Ainsi, il existe des dispositions concernant les droits de redevances sur le territoire de ces 6 Etats membre notamment de l'application des tarifs extérieurs communs (TEC) qui permet une tarification fixe et réduite entre ces Etats membres pour le développement de l'espace aérien communautaire. Et au demeurant de ce qui précède, le dispositif du TEC repose sur une catégorisation :

- a. Des droits et taxes permanents ;
- b. Des valeurs de références qui forment un système d'exploitation de redevance aéroportuaire, de détermination de la valeur des taxes douanières dont l'objectif est de lutter contre les fausses déclarations et la concurrence déloyale dans l'espace aérien CEMAC.

Nous remarquons ainsi que le TEC constitue entre autres, un atout considérable pour les commissionnaires de transport et les services connexes suppléant les services nationaux et internationaux dédiés à la gestion des systèmes d'exploitation des redevances aéroportuaires. Cependant l'environnement économique peut aussi constituer une limite pour ces derniers parce que, pour exercer dans les domaines d'activités couverts les systèmes d'exploitation des redevances aéroportuaires il faut certains principes et prérogatives pour acquérir l'agrément de l'état et/ou des autorités compétentes.

☞ Environnement technologique

Nous avons noté que depuis les années quatre-vingt-dix les aéroports africains bénéficient d'un appui technologique considérable qui leur a beaucoup facilité le travail. C'est le cas de la sécurité, de la sûreté, de l'informatique, de la communication et du catering entre autres. Autrement dit, les systèmes informatiques ont remplacé depuis deux décennies environ les systèmes manuels qui se pratiquaient à l'aide de machine à écrire/dactylographique ou de la main dans certains cas. Mais maintenant tout est informatisé. A partir de son bureau, les agents saisissent et introduisent les données et les informations en tout détail et accèdent sur un simple clic à toutes les informations concernant les redevances et leurs systèmes d'exploitation dans le temps, dans l'espace et en fonction des circonstances. A ces facteurs généraux s'ajoutent d'autres éléments spécifiques et structurants [que nous ne pourrions pas citer ici pour des raisons de sécurité et de confidentialité] qui, avec une collaboration succincte entre les différents services de l'aéroport Bangui M'poko et certains démembrements de l'Etat centrafricain délivrent des documents et des informations afférant aux redevances aéroportuaires eues égard, leurs sources, leurs utilisations et leurs destinations. Cette technologie a pour but suprême la suppression de tout ce qui est papier et manuel pour passer au travail informatisé, décentralisé et rapide : zéro papier au niveau de la plateforme aéroportuaire Bangui M'poko. A ces éléments s'ajoutent aussi :

- ✓ Les conventions de droit privé qui traitent des rapports juridiques entre les usagers et les transporteurs aériens.

- ✓ Les conventions de droit public International qui traite du rapport des états entre eux.

☞ **Les conventions de droit privé**

- ☞ Parmi les conventions de droit privé nous avons la Convention de VARSOVIE, la Convention de MONTREAL, l'IATA toutes aussi importantes les unes que les autres d'où la présentation de chacune d'elles.

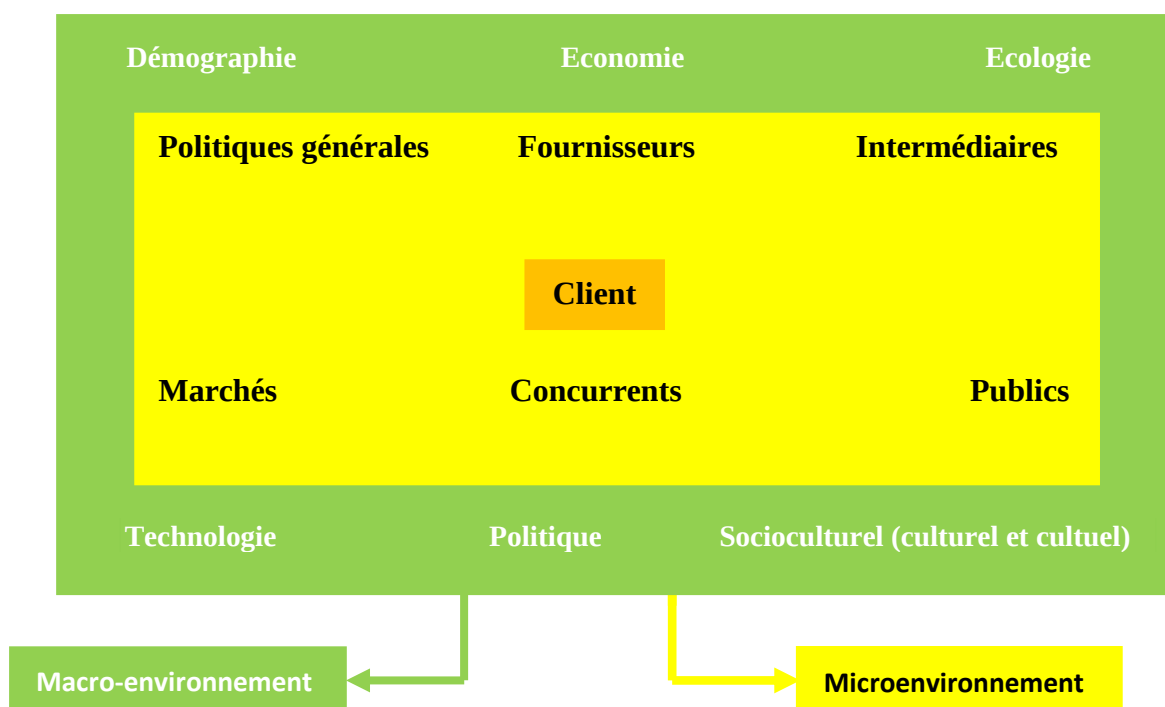
1.3 LE MICROENVIRONNEMENT DE L'AEROPORT INTERNATIONAL BANGUI MPOKO

Le microenvironnement intègre en général tous les facteurs d'évolution de la société. Ainsi quatre facteurs ou éléments influent la vie de l'entreprise sans que celle-ci ne puisse exercer immédiatement une influence en retour. Autrement dit, le microenvironnement est composé d'éléments ou de forces sociétales [souvent proches de l'entreprise] sur lesquels, l'entreprise n'a qu'un pouvoir de décision limité et qui influent considérablement sur son activité, son équilibre eu égard, son secteur d'activité et sa compétitivité. Il s'agit des clients, des fournisseurs, des partenaires, des financiers entre autres. Ainsi, le microenvironnement comprend donc les concurrents et les partenaires immédiats de l'entreprise. De ce fait, le microenvironnement de l'Aéroport International Bangui M'poko regroupe entre autres, les éléments suivants :

- ☞ **Les Clients.** Parmi les clients de l'Aéroport International Bangui M'poko nous avons tout d'abord l'Etat Centrafricain, les compagnies aériennes qui désertent la plateforme de dudit aéroport. Nous avons également les acteurs portuaires traditionnels tels que les sociétés de transit, de manutention, de ravitaillement, des entreprises de transformation, des sociétés pétrolières sises en Centre-Afrique.
- ☞ **Les Partenaires.** L'Aéroport International Bangui M'poko bénéficie d'un solide réseau de relations de partenaires avec les autres aéroports africains mais surtout avec les aéroports de France à l'image des anciennes colonies françaises.
- ☞ **Les Concurrents.** Le secteur aéroportuaire en Afrique est représenté par des entités dynamiques du fait de la modernisation de leurs infrastructures et équipements ainsi que de l'amélioration des plateformes logistiques aéroportuaires. C'est pourquoi il existe une rude concurrence entre les aéroports de la zone CEMAC, CEDEAO et du Nord de Afrique et des aéroports européens.

Ainsi, ces deux environnements peuvent être schématisés de la manière suivante

Figure 2 : Schéma de mise en évidence des environnements de l'entreprise



Source : cours de l'économie de transport aérien

1.4 LA PRESENTATION DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE BANGUI M'POKO

L'aéroport international Bangui M'poko est situé au Nord-Ouest de Bangui au huitième arrondissement. Il présente une architecture unique ayant une seule piste d'atterrissage orientée

vers Est-Ouest, la piste asphaltée est faite aux atterrissages. Cette piste a une dimension de 2600 mètres de longueur et 45 mètres de largeur, avec des raquettes et bretelles aux normes de gros porteurs de type Boeing 747. Elle est desservie par une voie de circulation parallèle appelée taxiways principal.

En effet, il compte également deux autres voies connexes qui permettent l'accès aux aires de stationnement de l'Aéro-club et celle de l'armée de l'air. Sa partie sud abrite la base aérienne de l'armée de l'air centrafricaine et française. Malheureusement la base aérienne de l'armée française est fermée en 1999.

L'aéroport Bangui MPOKO est composé de trois aérogares que sont :

- ☞ L'aérogare 1 ou l'aérogare centrale, constitué de quatre terminaux ou modules, destinés à accueillir la plupart des grandes compagnies régionales et internationales ;
- ☞ L'aérogare 2 a pour principal exploitant jadis Air Afrique et maintenant Karinou Airlines et ses partenaires, TAAG, RAM et quelques compagnies aériennes, tandis que son unique terminal T1 est plus spécifiquement réservé aux vols nolisés et à bas prix. Les compagnies de fret se trouvent pour la plupart dans ces zones de fret spécialement aménagées aux pieds des pistes sud, sauf les aéronefs humanitaires et onusiens qui sont installés en zone d'entretien ;
- ☞ L'aérogare 3, ayant un seul terminal construit comme un hangar, est en partie commerciale. Elle est destinée à accueillir les vols nolisés et militaires.

L'aéroport possède aussi en son sein une tour de contrôle de la circulation aérienne. Elle a pour mission de réguler la circulation aérienne, empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et en dehors.

Au sein de l'aéroport M'poko, il y a deux entrepôts jouant des rôles économiques et logistiques majeurs de stockage, le premier entrepôt se trouve au terminal de l'aérogare 2 et le deuxième au terminal de l'aérogare 3. Ces entrepôts ont chacun une superficie de 4000 m² et une hauteur de 15 mètres.

Subséquent, un espace bitumé et tracé, près de la piste asphaltée, juxtaposé de l'aérogare 3, a été réservé pour les atterrissages et décollages des hélicoptères. Les moyens d'accéder à l'aéroport se sont accrus depuis sa mise en activités. C'est dire qu'on peut y avoir facilement accès par les moyens terrestres, y compris les taxis et bus. L'aéroport international Bangui M'poko est le seul aéroport domestique et international desservant la ville de Bangui, capitale de la République Centrafricaine. Situé au Nord-Ouest de Bangui, l'aéroport peut être localisé à

travers les coordonnées géographiques suivantes : 4°23'55' latitude Nord et 18°31' 08' longitude Est. Son altitude est de 368 m (soit 1 208ft). Il présente des pistes d'une direction 17/35, une longueur de 2600m (soit 8530 ft) 16 et une surface en asphalte. Par ailleurs, ces informations aéronautiques sont de code IATA « BGF », code OACI « FEFB », du type d'aéroport « public » et de gestionnaire « Gouvernement ». Les distances entre l'aéroport Roissy Charles DEGAULLE de Paris (France) et celui de Bangui M'poko ainsi que de cette dernière jusqu'au centre-ville de la capitale sont respectivement de 5152 km et de 7 km.

Enfin, l'aéroport international de Bangui (code AITA : BGF • code OACI : FEFB) a été mis en service le 8 juin 1967 destiné à accueillir dix mille (10 000) passagers par an. C'est un aéroport qui se trouve dans la ville de Bangui, capitale politique de la République centrafricaine.

En 2004, l'aéroport a servi 53 862 passagers. En 2012, la fréquentation moyenne de l'aéroport a atteint environ 120 000 passagers, en dépit d'une capacité maximale de 10 000 passagers. En raison de sa vétusté, l'aéroport international de Bangui M'Poko risque d'être déclassé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ce qui lui interdirait les liaisons internationales vers l'Europe. Impensable, alors qu'il s'agit du seul aéroport de Centrafrique capable d'accueillir des compagnies aériennes de premier plan et que le transport aérien reste l'un des rares moyens de déplacement à travers la Centrafrique.

1.4.1 HISTORIQUE DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE BANGUI M'POKO

La première piste d'atterrissage à Bangui a été construite entre 1920 et 1925, est située à 4 kilomètres au nord de la vieille ville, sur l'avenue des Martyrs, entre l'avenue Koudoukou et l'université de Bangui. A partir de 1931, cette gare va connaître un développement remarquable avec la construction des bâtiments annexes. Le transport aérien est l'une des activités qui peut contribuer efficacement au développement économique de la République Centrafricaine.

Constatant une croissance rapide du transport aérien de passagers et de frets, les pouvoirs publics ont entrepris en 1965 d'identifier de vastes terrains suffisamment éloignés de l'agglomération susceptibles d'accueillir de nouvelles infrastructures aéroportuaires.

Un arrêté interministériel du 16 juin 1965 décide la création de l'aéroport international Bangui M'poko sur une large zone agricole à 7 kilomètres au nord-ouest de Bangui à côté de la rivière M'poko dont l'aéroport empruntera le nom. Cette zone offre de multiples avantages : les destructions à prévoir sont très limitées vu la taille de l'emprise (une seule grosse ferme), et elle permet de réaliser des extensions une fois arrivée à saturation.

Une piste transversale a ainsi été intégrée dans le plan de masse de Bangui M'poko à la fin des années 1960. Du 10 juillet au 10 août de la même année a lieu l'enquête d'utilité publique. A cet effet, une commission d'enquête émet un avis favorable le 30 octobre. L'aéroport occupera une surface de 16000m² prises sur le territoire du huitième arrondissement de Bangui.

C'est ainsi qu'il a été ouvert à la circulation aérienne publique le 1er juin 1967. Isolé au départ, il se trouve de nos jours dans l'espace urbain.

CHAPITRE 2 : LE CADRE JURIDICO-INSTITUTIONNEL ET ORGANISATIONNEL DUDIT AEROPORT

Dans ce chapitre nous allons aborder successivement :

1. le cadre juridico-institutionnel ;
2. le cadre organisationnel de l'Aéroport International Bangui M'poko

2.1 CADRE JURIDICO-INSTITUTIONNEL

Le cadre juridico-institutionnel de l'Aéroport International Bangui M'poko est aujourd'hui essentiellement composé d'instruments juridiques et réglementaires enveloppant entre autres, les domaines d'activités couverts par le transport aérien. Il s'agit :

2.1.1 DES INSTRUMENTS JURIDIQUES, INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRES INTERNATIONAUX

Ces instrument sont essentiellement composés de :

- **L'Annexe 17 de la Convention de Chicago(1944).**

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

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

L'annexe 17 n'est pas un guide pratique des mesures de sûreté à mettre en œuvre dans les aéroports. Elle synthétise plutôt ce vers quoi les Etats doivent tendre pour maintenir un niveau de sûreté optimale.

La dernière édition de l'annexe 17 tire de nombreux enseignements des attentats du 11 septembre 2001. Le 7 décembre 2001, le Conseil de l'OACI a adopté dix nouveaux amendements à l'annexe 17, introduisant notamment l'applicabilité de l'annexe 17 aux vols intérieurs et la coopération internationale en matière de renseignements sur la menace.

Ces amendements ont également entraîné une élévation du niveau d'exigence en matière de : contrôle d'accès, contrôle des passagers, contrôle des bagages, protection du poste de pilotage. Les principes d'harmonisation et de coopération internationale propres à l'OACI l'ont amené à

définir en premier lieu les termes qui constituent le vocabulaire de la sûreté et sur lequel sont basées toutes les normes et recommandations contenues dans l'annexe 17.

Un préliminaire d'autant plus utile que certains de ces termes sont aussi dans le langage courant et peuvent revêtir de nombreuses définitions plus ou moins larges. C'est le cas du terme « marchandises », qui fait l'objet de nombreux articles. Par marchandises, l'OACI entend « tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef ». Une mise au point utile quand il s'agira pour chaque Etat de mettre en œuvre les mesures de contrôle des marchandises. L'annexe 17 fixe aux Etats contractants des objectifs généraux qui doivent se réaliser dans le cadre d'une organisation tripartite à savoir l'Etat, les exploitants aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs.

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

- a. Aux aéronefs ;
- b. Aux passagers et aux bagages de cabine ;
- c. Aux bagages de soute ;
- d. Au fret ;
- e. Au contrôle d'accès.

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

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

- **L'Annexe 18 de la Convention de Chicago du 7 Décembre 1944 de l'OACI.**

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

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

À cette fin, l'Organisation a adopté l'Annexe 18, ainsi qu'un document complémentaire intitulé Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. Il existait déjà d'autres codes pour réglementer le transport aérien des marchandises dangereuses, mais ils ne s'appliquaient pas au niveau international ou étaient difficiles à faire respecter dans le monde entier; de plus, ils n'étaient pas compatibles avec les règles correspondantes des autres modes de transport. L'Annexe 18 regroupe les normes et les pratiques recommandées générales qui doivent être observées pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Ses dispositions ont un caractère relativement permanent, ce qui évite d'avoir à recourir trop fréquemment au processus d'amendement des Annexes. Par contre, l'Annexe fait obligation aux États contractants d'appliquer les dispositions des Instructions techniques, où figurent l'ensemble des renseignements détaillés concernant le transport des marchandises dangereuses. Ces dispositions doivent être régulièrement mises à jour, en fonction de l'évolution de l'industrie, particulièrement dans les domaines de la chimie et des emballages, et le Conseil a établi une procédure spéciale qui permet de réviser et de rééditer régulièrement les Instructions techniques.

Les spécifications adoptées par l'OACI au sujet des marchandises dangereuses ont été pour l'essentiel élaborées par un groupe d'experts créé en 1976. Ce groupe se réunit pour étudier les modifications qu'il convient d'apporter aux Instructions techniques. Dans la mesure du possible, ses recommandations sont conformes à celles du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses et au Règlement de l'Agence internationale de l'énergie atomique. L'adoption de dispositions communes facilite le transfert des marchandises entre les divers modes de transport, aérien, maritime, ferroviaire et routier.

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

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

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

La classe 3 : se compose des liquides inflammables, tels que l'essence, les laques, les diluants à peinture, etc.

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

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

Les matières toxiques, par exemple les pesticides, les composés à base de mercure, etc., constituent :

La classe 6 : dont font également partie les matières infectieuses utilisées pour établir un diagnostic ou à titre préventif.

La classe 7 : regroupe les matières radioactives. Et il s'agit essentiellement d'isotopes radioactifs employés en médecine et en recherche. Mais en font partie les matières radioactives utilisées pour la fabrication de certains objets, par exemple les stimulateurs cardiaques et les détecteurs de fumée.

Les matières corrosives qui peuvent causer de sérieux dommages aux tissus vivants ou endommager la structure des aéronefs, forment :

La classe 8 : ce sont entre autres, des produits tels la soude caustique, les électrolytes de piles électriques et les décapants à peinture.

La classe 9 : qui regroupe des marchandises dangereuses diverses qui pourraient présenter un risque pour le transport aérien, par exemple les masses magnétisées qui peuvent perturber les systèmes de navigation des avions.

Autrement dit, **un produit** est dit **dangereux** dans le transport lorsqu'il est classé par l'ONU ou lorsqu'il est concède aux critères de classement de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Actuellement, trois cents (300) produits sont répertoriés par l'ONU et sont répartis en 9 classes identifiables¹³ par un numéro UN (United Nations) à 4 et les emballages devant être utilisés sont classés en trois groupes distincts que sont :

Groupe I : produits très dangereux - **marque X** ;

Groupe II : produits moyennement dangereux - **marque Y** ;

Groupe III : produits peu dangereux - **marque Z**.

Ce qui donne aujourd'hui ce tableau de classification qui résume les 9 classes ci-dessus.

¹³ Ou faisant l'objet d'un n° UN (United Nations) à 4 - les emballages devant être utilisés et classés en 3 groupes

Tableau 2 : Tableau de répartition des produits dangereux

Classes	Intitulé des produits
1	Matières et objets explosifs.
2	Gaz comprimés, liquéfiés, dissous, sous pression ou liquéfiés à très basse température.
3	Matières liquides inflammables.
4	Matières solides inflammables, matières spontanément inflammables, matières qui, au contact de l'eau, émettent des gaz inflammables.
5	Matières comburantes - peroxydes organiques.
6	Matières toxiques et matières infectieuses.
7	Matières radioactives.
8	Matières corrosives.
9	Matières dangereuses diverses.

Source : Cours d'exploitation transport aérien

- **L'Annexe 18 et les Instructions techniques**

Sont entrées en vigueur le 1er janvier 1983 et sont devenues applicables le 1er janvier 1984. On pouvait escompter qu'alors tous les États membres se conformeraient aux spécifications de l'OACI, en les intégrant dans leur cadre législatif national.

- **L'Annexe 9 de la Convention de Chicago du 7 Décembre 1944**

Les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la facilitation (FAL) ont pour origine plusieurs dispositions de la Convention de Chicago. L'article 37 oblige l'OACI à adopter et à amender périodiquement les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant entre autres des formalités de douane et d'immigration.

L'article 22 stipule que chaque État contractant adoptera toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé. L'article 23 de la Convention exprime l'engagement de chaque État contractant à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale conformément aux pratiques établies ou recommandées en vertu de la Convention. Certains autres articles présentent une pertinence particulière pour les dispositions de l'Annexe FAL et il en a été tenu compte dans la rédaction de celle-ci. Il s'agit souvent des articles. En sus de ces annexes s'ajoutent :

- **Convention de Tokyo**

Cette convention a été signée en 1963. Elle est relative aux infractions et à certains autres actes survenus à bord des aéronefs qui sont en vol. En outre, il s'agit entre autres des infractions en rapport avec la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens et la discipline à bord.

Il sied de souligner que la convention de Tokyo donne pouvoir au commandant de bord de retenir ou de débarquer un passager puis de le remettre aux autorités compétentes une fois au sol concernant les passagers ayant commis des actes d'indiscipline ou des infractions pendant le vol.

- **Convention de Varsovie**

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée le 12 octobre 1929. C'est une convention de droit privé, qui règle les rapports juridiques des transporteurs. Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport, apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la lettre de Transport Aérien (L.T.A). Elle met en lumière la notion de responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels. La convention de Varsovie définit en cas de litige les juridictions compétentes, fixe les délais de déclaration du dommage subit et ceux de l'action en responsabilité. A l'exclusion de ce qui précède, elle précise aussi les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné impliquant outre d'autres modes de transport.

A noter que la convention de Varsovie s'applique à tous les états qui n'ont pas ratifié la convention de Montréal.

- **Convention de Montréal**

Signée en 1975, elle concerne particulièrement tous les actes dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Sa particularité se situe dans l'introduction d'un système de responsabilité à deux niveaux à savoir : la hausse de la responsabilité à 100.000 droits de tirages spéciaux par victime quel que soit la partie en faute et le second qui permet au transporteur de se prévaloir de certains moyens de défense pour des réclamations de plus de 100.000 droits de tirages spéciaux.

- **Convention de la Haye**

Elle fut signée en 1970. Cette convention porte sur la répression des captures illicites des aéronefs au sol et les infractions de capture illicite. Elle donne également obligation aux états ratifiant de réprimer l'infraction par des peines sévères, d'extrader ou de poursuivre sans exception le passager coupable de ces dits actes.

- **Convention de Guatemala**

La convention de Guadalajara du 18 Septembre 1961, convention complémentaire à la convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur. Cette convention intègre la notion de sous transport en apportant une distinction claire entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel. Elle précise les responsabilités des intervenants dans ce type d'opération de transport aérien.

On peut citer entre autres, les conventions suivantes :

- a. La Convention de Rome** de 1952 (dommages aux tiers à la surface) ;
- b. La Convention sur le Marquage des explosifs plastiques et à feuille** de 1991 ;
- c. Aux accords relatifs au transit** (1944) ; sur les deux libertés de l'air.

2.1.2 LES INSTRUMENTS JURIDIQUES NATIONAUX

Depuis l'indépendance jusqu'à nos jours le seul et unique texte qui définit l'exploitation des services aériens en RCA est la loi N°65.063 du 29 juillet 1965 relative à l'aviation civile et commerciale. Les dispositions de l'article 6 du Titre premier de la présente loi stipule que : *«pour qu'une entreprise de transport aérien public et de travail aérien obtienne une autorisation d'exploitation, elle doit fournir au Ministre chargé de l'aviation civile, un dossier contenant toute information sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par ledit Ministre en ce qui concerne les garanties techniques et financières d'une exploitation sûre et efficace, conformément aux dispositions du présent arrêté »*. Cette autorisation n'est accordée que pour une période ne pouvant excéder une durée d'un an renouvelable, sauf le cas de service réguliers de transport public qui peut faire l'objet d'une autorisation ou concession d'une durée fixée par convention particulière. Le renouvellement peut être refusé ou assorti des conditions spéciales. Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent arrêté ou de l'autorisation, ou si l'intérêt public l'exige le Ministre peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

Par ailleurs nous allons nous appesantir sur l'exploitation des services de transports publics (article 11) et internationaux (article 13).

Ainsi, l'Article 11 de la présente loi stipule : « sont réputés services aériens régulier de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance, suivant les itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés, ou avec une fréquence et une régularité tels que ces vols

constituent une série systématique ». Selon les dispositions de l'article 3 les services aériens et internationaux de transport public, régulier ou non sont ceux qui empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats ; ces services en provenance ou à destination de la RCA peuvent être assurés par des entreprises centrafricaines ou étrangères.

En outre, l'admission d'une entreprise étrangère sur les services internationaux, réguliers ou non, est autorisée par le Ministre chargé de l'aviation civile, conformément aux termes de convention et accords multilatéraux ou bilatéraux conclus par le Gouvernement centrafricain.

Enfin, les entreprises étrangères non désignées dans ces conventions ou accords avec l'Etat centrafricain, peuvent cependant obtenir une autorisation pour l'exploitation de services internationaux réguliers de transport public sur certaines lignes, à condition que l'Etat d'origine de ces entreprises accorde la réciprocité aux entreprises centrafricaines et à condition que ce nouveau service ne soit pas de nature à causer une concurrence néfaste aux entreprises centrafricaines. Certains arrêtés ont été pris pour régler les conditions d'exploitations des services aériens d'une part et la gestion de l'aéroport Bangui M'poko a été concédée par un contrat à une entité (ASECNA) d'autre part. Parmi ces arrêtés, nous pouvons citer trois (3) arrêtés et un contrat de délégation établi entre la RCA et L'ASECNA article 10.

- **L'arrêté N°049/MOT/SG du 16 juin 1978** relatif à la mise en place d'un comité de gestion de l'aéroport Bangui M'poko. Dans son article 2, « *la commission fournit aux autorités aéronautiques des avis sur des questions directement liées à la gestion et exploitation de l'aéroport et notamment celles concernant les éléments suivants (efficacité des services, équipement des installations de l'aéroport, leur utilisation et leur fonctionnement ; l'application des règlements relatifs au contrôle de police, douane, et santé ...)* ».
- **L'article 3 du présent arrêté** dispose que : « *la commission est habilitée à formuler toute observation, suggestion et recommandation les questions concernant des éléments précités* ». Cette commission est présidée par le Directeur Générale de l'ASECNA ou son représentant désigné par lui ;
- **L'arrêté N°0030/04/MET/CAB du 15 décembre 2004** fixant les taux des redevances aéronautiques sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique de la République Centrafricaine. Arrêté N°032/06/METAC/DIR-CAB/DGAE/DGACM du 14 Aout 2006, définissant le cahier des charges en escale ou auto assistance en escale dans les aéroports et aérodromes de République Centrafricaine.

Dans son article 5 du dit arrêté fixe les conditions d'agrément alors que l'article 6 fixe les conditions d'octroi de la licence d'exploitation ;

- **Contrat de délégation de gestion des activités aéronautiques nationales de la République Centrafricaine du 03 mars 2011.** L'objet de ce contrat est de confier à l'ASECNA conformément aux dispositions de l'article 10 de la convention de Dakar du 25 octobre 1974, la délégation de la gestion commerciale de l'Aéroport International Bangui M'poko.

- **Direction générale de l'aviation civile et de la météorologie**

La Direction Générale de l'aviation civile et de la météorologie a pour mission d'étudier, de promouvoir et de mettre en application les mesures d'organisation et de développement de l'aviation civile et de la météorologie. Article 41 du décret précité.

Elle est sous la tutelle du Ministère des transports et de l'aviation civile et présente en son sommet un Directeur Général dont les missions sont les suivantes :

- ✓ Veiller à l'application des textes législatifs et réglementaires en matière de la navigation aérienne et des transports aériens ;
- ✓ Veiller à la sécurité de la navigation aérienne ;
- ✓ Promouvoir le développement du transport aérien ;
- ✓ Délivrer des licences au personnel naviguant et les autorisations de transport aérien ;
- ✓ Veiller et faire procéder au contrôle des aéronefs ;
- ✓ Assurer le suivi, la formation et le contrôle du personnel naviguant et du personnel de l'aviation civile ;
- ✓ Approuver le programme des vols des entreprises de transport aérien ;
- ✓ Donner les avis sur les tarifs des transports aériens ;
- ✓ Assurer le suivi des activités des programmes régionaux et internationaux de l'aviation civile et de la météorologie ;
- ✓ Participer aux négociations des accords aériens ;
- ✓ Concevoir, programmer, suivre la réalisation des infrastructures aéronautiques et météorologiques et contrôler leurs entretiens ;
- ✓ Collecter et analyser les données météorologiques et assurer leurs diffusions auprès du grand public et des secteurs économiques intéressés ;
- ✓ Collecter et analyser les statistiques de transports aériens ;
- ✓ Garantir la sûreté et la mise en normes internationales des stations d'observation implantées sur le territoire national ;

- ✓ Mettre en place un cadre de réflexion sur la mobilisation des ressources en coopération avec les organismes internationaux et régionaux ;
- ✓ Dresser un rapport périodique d'activité de direction générale et proposer les mesures visant à améliorer le fonctionnement des directions placées sous sa responsabilité.

Il convient de distinguer la législation communautaire disposant d'une base légale qui est le code de l'aviation civile CEMAC d'une part et la législation internationale qui trouve l'essentiel de sa base juridique au sein des conventions internationales, les recommandations et les conclusions de la conférence de l'OACI d'autre part. Par ailleurs, l'ensemble de décisions rendues par le conseil d'administration de l'ASECNA constituent une base légale, tandis que les conventions internationales constituent une base réglementaire.

2.1.3 LES INSTRUMENTS JURIDIQUES COMMUNAUTAIRES

La convention de Dakar a donné naissance à l'ASECNA qui est une institution communautaire, au code l'aviation civile de la CEMAC et enfin les résolutions du conseil d'administration.

a. Convention de Dakar

La convention de Dakar a vu le jour le 12 Décembre 1959 à Saint Louis au Sénégal. Cette dernière a donné naissance à l'ASECNA, laquelle comprend aujourd'hui 17 Etats Africains et la France, et ayant son siège à Dakar.

La signature d'une nouvelle convention le 25 Octobre 1974 à Dakar portant redéfinition de la vocation, des statuts et de l'organisation de l'ASECNA, a permis à l'agence d'adopter une nouvelle politique mieux adaptée au contexte politique et économique actuel. Cependant cette même convention de Dakar a connu sa dernière révision le 26 Avril 2010 à Libreville au Gabon. La révision de la convention de Dakar et ses annexes répondent aux exigences de mondialisation et aux évolutions du temps pour traduire dans les faits les engagements paraphés dans le cadre de la coopération bilatérale et multilatérale régissant la navigation aérienne internationale.

b. Code de l'aviation civile de la CEMAC

En principe, la base légale de la perception des redevances relève des dispositifs pertinents du code de l'aviation civile CEMAC. Ces dispositifs précisent le plus souvent la nature des redevances à ne percevoir sans nullement faire prospérer le mécanisme de la mise en œuvre des taxes. Il en est ainsi des perspectives de développement des infrastructures aéroportuaires qu'il

convient de distinguer des redevances. A ce titre, le code de l'aviation civile de la CEMAC au sein de son article 165 dispose : « *les prestations, taux et modalités de perception des redevances d'aérodrome sont fixés par un texte particulier pris dans chaque Etat membre qui en précise la répartition aux divers bénéficiaires* ». La résolution du conseil d'administration prévoit dans l'hypothèse où une entreprise dont l'objet social est l'exploitation du service public de l'aviation civile, son conseil d'Administration est compétant pour instituer une redevance pourvu qu'elle reste dans la limite dudit objet.

2.2 LE CADRE ORGANISATIONNEL DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE BANGUI M'POKO

A ce jour, l'organisation du transport aérien sur la plateforme de l'Aéroport International de Bangui M'poko peut, entre autres, être déclinée de la manière suivante

a. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile Centrafrique (ANAC-C)

L'ANAC-C a été créée par la loi n°09.013 du 10 Août 2009. C'est un office public doté de la personnalité juridique et de l'autonomie administrative, financière et technique. Elle est régie par la loi n°08.011 du 13 février 2008 portant Organisation du cadre Institutionnel et Juridique applicable aux entreprises et offices publics et son Décret d'application n°08.296 du 20 Août 2008. Sa durée de vie est illimitée. Elle est appelée à remplacer la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DGACM), première administration de l'Aviation Civile qui n'avait pas connu de réformes majeures depuis sa création. Les arguments avancés par les autorités nationales pour créer cette agence étaient qu'il fallait mettre l'aviation civile aux standards internationaux qui préconisent la cession de la gestion de l'aviation civile à des organismes autonomes, puis éviter à ce que la DGACM soit inscrite sur la liste noire de l'Union Européenne. Les missions de l'ANAC-C énumérées par la loi sont :

- ✓ La Mise en œuvre et le Suivi de la réglementation, la Supervision et la Gestion des activités de l'aviation civile en Centrafrique conformément aux normes et pratiques recommandées des Organisations Internationales, Régionale et sous régionale dans le domaine aéronautique ;
- ✓ La Mise en œuvre de la politique aéronautique nationale, notamment dans le domaine de la réglementation et du contrôle de l'aviation civile, principalement en matière de sûreté et de sécurité ; A cet effet, elle a pour effet de :
 - a. Exécuter la politique de l'Etat en matière de l'Aviation civile et de la Météorologie et de promouvoir cette activité ;

- b. Veiller au développement sûr et ordonné de l'ensemble du secteur de l'aéronautique civile ;
- c. Elaborer une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI ;
- d. Mettre en œuvre la stratégie en matière de l'aviation civile et de transport aérien en application des orientations nationales prioritaires ;
- e. Mettre en œuvre et contrôler l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par la RCA dans le domaine de l'aviation civile ;
- f. Contrôler la mise en œuvre des mesures de sûreté et de sécurité de l'aviation civile en tenant compte des dispositions communautaires et de l'OACI ;
- g. Planifier et Superviser le développement des Infrastructures et des activités aéroportuaires.
 - ✓ Participer aux négociations des accords internationaux en tenant compte des dispositions nationales et communautaires ;
 - ✓ Superviser le contrôle de la navigation aérienne etc.

Elle doit être payée par les passagers sur vols nationaux et internationaux. Il faudrait signaler que l'ANAC-C est fonctionnelle mais pas tout à fait opérationnelle, en dépit de la mise en place du conseil d'administration et de la nomination d'un Directeur Général.

b. L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)

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

c. Facilitation de transport aérien

La facilitation consiste à accélérer les opérations au sol, de sorte que leur rythme soit en harmonie avec la rapidité du transport aérien.

Bien que la facilitation couvre un domaine extrêmement large, on a l'habitude de lui donner un sens plus restreint en limitant son domaine d'application aux problèmes soulevés par les obstacles que constitue pour le transport aérien international,

Les différentes formalités administratives imposées par les services gouvernementaux des différents pays.

Ces services sont essentiellement :

- Les services de Police et d'immigration;
- Les services de Douane;
- Les services de Contrôle Sanitaire;
- Les services de Sûreté.
- La Facilitation est dans ce cas, **l'ensemble des actions entreprises pour éliminer ces obstacles** ou pour rechercher la simplification et l'unification des formalités jugées indispensables.

En parlant de l'intérêt de la facilitation, il mérite de rappeler que lorsque l'Aviation Civile a repris son essor en 1944, le transport aérien international s'est trouvé soumis à une abondante réglementation qui obligeait à établir une foule de documents afférents aux avions d'une part, aux passagers et aux marchandises d'autre part.

Il a donc paru indispensable de simplifier ces formalités qui retardaient les avions, les passagers et leurs bagages, les marchandises et la poste.

En effet, toute formalité superflue nuit au transport aérien en gaspillant au sol une partie du temps gagné grâce à la rapidité du voyage aérien et oblige les avions à séjourner dans ces aéroports plus longtemps que le temps qui leur est strictement nécessaire.

La mise en service des avions gros porteurs à réaction qui apportent deux fois plus de passagers ou de marchandises, accentue encore ce problème et amène les Administrations à s'inquiéter des fâcheuses conséquences qu'entraînerait toute entrave à l'exploitation de ces avions coûteux mais de grand rendement et de l'encombrement que produirait à bien des aéroports l'arrivée de plusieurs de ces avions, à quelques minutes d'intervalle, submergeant ainsi les services de Douane, de Police, de Santé et de sûreté des aérogares.

Le gouvernement centrafricain est en général intéressé par les liaisons aériennes internationales établies soit par sa propre Aviation Civile, soit par des compagnies étrangères. De ce fait, il a tout intérêt à faciliter ces liaisons dont bénéficie pleinement l'économie générale du pays.

Divers organismes internationaux se sont intéressés de la facilitation tels que :

- L'Union Postale Universelle (UPU);
- L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS);
- L'Organisation de l'Alimentation et de l'Agriculture (FAO);
- L'Organisation Mondiale de la Douane (OMD);
- L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT);

➤ La Chambre de Commerce Internationale(CCI).

La facilitation génère alors des recettes. Ainsi les recettes d'un aéroport proviennent essentiellement des redevances et taxes perçues auprès des usagers (passagers et compagnies aériennes), des exploitants, commerçants, restaurateurs, ...

Ce sont les :

- Redevances aéronautiques (liées directement à l'aviation);
- Redevances extra-aéronautiques (redevances domaniales, redevances commerciales).

L'aéroport international Bangui M'poko est une entreprise commerciale. Il doit permettre l'atterrissage des avions, leurs accessibilités à l'aérogare (Pour les opérations de trafic), leurs avitaillements en carburant et décollages.

Parmi les nouvelles batailles du transport aérien il y'a celle qui concerne les aéroports. En 2015, les 250 membres de l'IATA ont transporté 3,3 milliard de passagers soit 84% du trafic mondial.

Au niveau de l'Afrique et selon les dernières prévisions de l'IATA le trafic devrait augmenter d'environ 4,7% par an jusqu'en 2034. La croissance globale serait d'environ 5,3% par an cependant en Centrafrique le trafic passager à augmenter d'environ 0,5% par an et la croissance d'environ 1% par an.

L'AIBM devient un lieu de vie, des centres d'activités commerciales et industrielles de colossaux robinets à finance et de gigantesque réservoir d'emploi.

L'OACI recommande que les étapes contractants (signataires de la convention de Chicago) adoptent des mesures appropriés pour le congé des aéronefs arrivant de autre état contractant ou partant pour un autre état contractant. Et les appliques de telle façon à éviter les retards inutiles.

Il est recommandé que conformément aux réglementations internationales sanitaires de l'OMS (organisation Mondiale de la Santé), les Etats contractant dont la RCA, n'interrompent pas les services de transport aérien pour des raisons sanitaires.

Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles une telle suspension des services aériens est envisagé, les Etats contractants telle que la RCA devrait consulter au préalable l'OMS ainsi que les autorités médicales de l'Etat ou se déclare la maladie, avant de prendre toute décision concernant la suspension des services de transport aérien.

Les Etats contractants n'exigeront aucun visa et il ne sera perçu aucun droit de visa ou autre redevance à l'occasion de l'emploi de l'un quelconque des documents exigés pour l'entrer et la sortie des aéronefs.

Afin de faciliter et d'accélérer le congé des personnes et des membres d'équipage arrivant ou partant par la voie aérienne, l'OACI recommande que les Etats contractants adoptent des règlements de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien et qu'ils les appliquent de manière à éviter les retards inutiles. De ce fait l'OACI recommande que les Etats contractants n'exigent pas de passagers qui sont détenteur légitime de passeport valide reconnus par l'Etat d'accueil et de visa valide qu'ils présentent d'autres pièces d'identités.

Cependant cette disposition ne vise pas à décourager les Etats d'accepter d'autres pièces officielles d'identités aux fins de voyage, comme les cartes d'identités nationales, les pièces d'identité des gens de la mer, les permis de résidence pour étrangers et d'autres pièces ou titre de voyage provisoires.

Les Etats qui exigent des voyageurs au départ ou à l'arriver la présentation d'un formulaire de renseignement personnel, limiteront les renseignements demandés à ceux qui sont indiqués dans la carte d'embarquement/débarquement.

Ces cartes seront remplies par les voyageurs eux-mêmes.

d. Traitement du passager et de ses bagages

En principe la carte d'accès à bord (CAB) permet d'assurer le contrôle des passagers depuis l'enregistrement jusqu'à l'embarquement elle est également utilisée par le personnel naviguant pour un certain nombre de renseignement concernant les passagers.

A cet effet, l'établissement de la CAB est une obligation liée au transport aérien. Elle est conçue de telle façon que les différentes services qui l'exploite trouve en elle un outil de travail, un moyen d'informations et qu'elle soit pour le passager une véritable « carte d'identité ».

La CAB est un document remis au passager en échange de son coupon de vol (billet d'avion) elle reste l'unique preuve de la somme d'argent dont le passager s'est acquitté et doit donc être remplie consciencieusement et complètement.

C'est l'ensemble des opérations qui, par la prise du passager et de ses bagages, se concrétisent par l'émission d'une CAB. De ce fait, le contrat passé entre la compagnie et le passager doit être honoré. Ce contrat est matérialisé par un billet de passage (manuel ou électronique).

L'Enregistrement du passager consiste à lui remettre une CAB en échange de son titre de transport. C'est dire donc que le respect du contrat de transport c'est l'accès à l'avion, à la classe réservé, c'est la confirmation du siège réservé, c'est le repas spécial demandé...

D'ailleurs on appelle passage en transit les passagers qui arrivent dans une escale par un vol donné pour une durée limitée et qui repartent par le même vol, donc par le même appareil. Bien que le débarquement systématique des passagers soit souhaitable, leur maintien à bord peut être admis et prescrit en fonction :

- De l'accord ou des décisions des autorités aéroportuaires (En cas encombrement de formalité, mesure des sûretés) ;
- Des moyens en escales ;
- Des conditions météorologiques inappropriées ;
- Des longueurs d'étapes ;
- Du souhait de certains passagers qui pourrait en manifester le désir ;
- De la présence à bord des malades, invalide, convoyeur de valise diplomatique, mère avec enfant à bas âge.

Dans ce cas, des mesures spécifiques de sécurité sont prises par le personnel navigant.

Cependant on appelle passager en correspondance un passager arrivant à une escale par un vol et en repartant par un autre vol. C'est ici qu'intervient l'enregistrement de bout en bout. C'est l'enregistrement à partir de l'aéroport d'origine d'un passager et de ses bagages jusqu'à sa destination finale afin de lui faciliter la correspondance en un lieu donné. L'enregistrement de bout en bout n'est pas seulement l'étiquetage des bagages jusqu'à destination finale, mais c'est un service supplémentaire qui consiste en la remise au client des CAB nécessaires à son voyage jusqu'à destination finale.

La recherche des trafics de correspondance est un des principaux trafics objectifs commerciaux des compagnies aériennes. L'enregistrement de bout en bout est cependant un produit incontournable demandé à la clientèle et une clé de réussite de la politique de correspondance : les possibilités informatiques permettent désormais de l'étendre à tous réseaux.

L'enregistrement de bout en bout est indispensable à un traitement industriel des hubs (Plateforme de correspondance), dans le respect des Minimums Connecting Time ou délai minimum de correspondance.

Il assure le confort du passager et la promotion des alliances commerciales.

☞ **Catégorie des bagages**

Les bagages sont classés en deux catégories :

- Les bagages enregistrés ou bagages de soute et ;
- Les bagages non enregistrés ou les bagages de cabine.

✓ **Bagages enregistrés**

Ils sont toujours enregistrés c'est-à-dire pris en charge par le transporteur qui les achemine sous sa responsabilité. Ils sont transportés dans le même appareil que le passager et sont mis à la disposition de l'aéroport à destination. Ils sont caractérisés par

leurs chargements dans les soutes des avions hors de portée des passagers. Raison pour laquelle ils sont appelés communément bagage de soute.

✓ **Bagages non enregistrés**

Ce sont des bagages de petite dimension que les passagers sont autorisés à garder de vers eu dans la cabine. Ils sont appelés communément « bagage de cabine ». Ses bagages ne sont pas pris en charge par le transport et voyage sous entière responsabilité de leurs propriétaires. Ils doivent être aussi réduit que possible et ne pas dépasser 10 kg. Leurs dimensions doivent faciliter leurs rangements dans les racks

e. Organisation et Fonctionnement des entités en charge de la Sûreté

C'est la Direction Générale de l'Aviation de Transport, de l'Hydrologie, de l'Aviation et de la Météorologie(DGTHAM), organe de réglementation du transport aérien en RCA, placée sous la tutelle du Ministère des Transports en charge l'aviation civile.

Les Services chargés des fonctions de la supervision de la sûreté sont ceux de la Facilitation et de la Sûreté Aéroportuaire rattachés à la Direction des Transports Aériens (DTA). Cette Direction nécessite des aménagements et une redistribution des tâches visant à améliorer son efficacité en matière de supervision de la sécurité, en regroupant les entités selon les processus et les groupes de tâches homogènes et en évitant les chevauchements des tâches et fonctions assurées par les différentes composantes de la DGTHAM.

Le service des Infrastructures, le service de la Navigation Aérienne et le service de l'Exploitation et de Contrôle Technique des Aéronefs, eux, dépendent de la Direction de la Sécurité Aéronautique. Le statut actuel de la DGTHAM constitue un handicap majeur à la concrétisation des actions liées à la supervision de la sécurité aérienne. Elle est considérée actuellement comme une Direction générale d'un Ministère ne disposant pas d'une autonomie financière et dépendant entièrement de l'arbitrage du Gouvernement et des ressources que celui-ci pourrait lui octroyer pour les engagements et les actions de formation, les possibilités de recrutement, les opportunités d'équipement et les dispositions d'amélioration des conditions de travail.

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

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

Le Code de l'Aviation Civile de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) récemment entériné par le Conseil des Ministres contient les principales modalités permettant aux États de la Communauté de mettre en œuvre les dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale mais nécessite néanmoins un remaniement afin d'y introduire les dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes non encore mises en œuvre. Le niveau d'introduction de ces dispositions n'est pas homogène étant donné que certains articles traitent de détails de mise en œuvre alors que des principes essentiels comme la certification des exploitants n'y sont pas abordés et les attributions de l'organisme autonome chargé de l'aviation civile relatives à la supervision de la sécurité n'y sont pas précisées.

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

En dehors des dispositions contenues dans les codes de l'aviation civile, la République centrafricaine a élaboré un code de l'aviation civile centrafricain en cours d'adoption par le parlement. Elle a, en outre, mis en place un minimum de règlements et de procédures nécessaires pour s'assurer que les fonctions essentielles d'un organisme d'inspection de la navigabilité sont établies. De plus, une réglementation a été établie en ce qui a trait à la certification (aspects de navigabilité) et à la surveillance continue du système d'entretien des exploitants aériens.

- **Forces Armées Centrafricaines**

La protection et la défense de l'aéroport Bangui M'poko est assurée par un bataillon des forces armées centrafricaines en appelé armée de l'air. Celle-ci est placée sous le haut commandement d'un chef de corps. Il est important, cependant, de souligner que la quasi-totalité des éléments de cette entité n'est pas suffisamment formée en matière de réglementation de l'aviation civile.

Ce bataillon a pour principales missions : le transport du personnel militaire, les autorités administratives et politiques, l'évacuation sanitaire et les survols de sécurité.

- **Brigade de gendarmerie de transports aériens**

Elle se charge de la sécurité à l'entrée de l'aéroport, au contrôle d'accès aux zones d'enregistrement, de tri et litige bagages, du contrôle d'accès à la zone arrivée. Elle sécurise aussi le pavillon présidentiel, le salon d'honneur, les pistes d'atterrissage et de décollage, les aires de mouvements, la centrale électrique, le bloc technique, la tour de contrôle et l'aérogare fret. Cette brigade est placée sous l'autorité du haut commandant de la gendarmerie nationale.

- **Police de l'air et de frontières**

Le Décret N°88.043 du 2 Février 1988, définit la compétence des services concourant à la sûreté de l'Aéroport International de Bangui M'poko.

La police de l'air et de frontières se charge principalement de toutes les formalités administratives liées aux questions de l'immigration c'est-à-dire contrôles documentaires (passeport et visa) des voyageurs à l'entrée comme à la sortie du pays. Elle s'occupe aussi du contrôle d'accès et à la sécurisation des zones sensibles comprenant l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, des membres d'équipage. Elle constitue aussi une unité ou un groupement d'intervention contre les actes d'intervention illicite.

- **Douane de l'Aéroport International Bangui M'poko**

L'Etat, par le biais de la douane, contrôle les marchandises des passagers destinées au marché local de consommation. Ce contrôle s'exerce aussi sur les marchandises au départ pour l'étranger. L'administration douanière a aussi pour mission de collecter les droits de douane pour toute marchandise à l'entrée du territoire national. Par ailleurs il existe aussi des contrôles documentaires de la part des autorités douanières pour les importations et des exportations de haute envergure. La douane se charge également de l'inspection/filtrage du fret en collaboration avec la haute autorité des bagages destinés aux services de contentieux des compagnies aériennes.

- f. **Organisation de l'Aviation Civile Internationale(OACI).**

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

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

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

- a. Exécuter les instructions de l'Assemblée ;
- b. Informer l'Assemblée en lui fournissant des rapports ;
- c. Nommer les différents comités et commissions ;
- d. Gérer les finances ;
- e. Elire son président pour trois(3) ans ;
- f. Nommer son secrétaire général ;
- g. Elaborer les normes et recommandations réglementant la navigation qui constituent les dix-huit (18) annexes techniques de la Convention de Chicago qu'il faut tenir à jour.

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

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

g. La Commission Africaine de l'Aviation Civile(CAFAC)

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

- a. De fournir aux autorités de l'aviation civile dans les Etats membres, le cadre dans lequel ils pourront débattre et planifier toutes les mesures de coopération et de coordination nécessaires à leurs activités dans tous les domaines de l'aviation civile ;

- b. D'assurer la coordination, l'utilisation optimale et le développement ordonné des systèmes de transport aérien en Afrique.

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

h. L'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA)

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

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

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

i. L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA)

L'ASECNA est composée de la France et dix-sept (17) Etats africains membres (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République du Congo, Sénégal, Tchad, Togo). Elle a été créée le 12 Décembre 1959 par une convention signée à Saint-Louis (Sénégal), remplacée par la convention signée à Dakar le 15 Octobre 1974. Il fallait unir les capacités matérielles et humaines pour assurer la sécurité des aéronefs en déplacement dans l'espace aérien des États de L'AOF (l'Afrique Occidentale Française), de l'AEF (l'Afrique Équatoriale Française) et de Madagascar. Comme l'Afrique noire avait un déficit énorme en techniciens, ingénieurs et personnel qualifié pour la gestion des tâches dévolues à cette agence nouvellement créée, la France puissance coloniale s'y associait en fournissant un personnel technique qualifié.

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

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

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

- le contrôle d'aérodrome ;
- le contrôle d'approche ;
- le guidage du roulement des aéronefs au sol ;
- l'aide radio et visuelle à l'approche et à l'atterrissage ;
- les transmissions radio, les prévisions météorologiques ;
- le bureau de piste et d'information aéronautique et ;
- les services de sécurité incendie.

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

3^e Partie : CADRE ANALYTIQUE ORGANISATIONNEL

Dans cette troisième et dernière partie de notre mémoire nous allons présenter :

- **dans le chapitre 1** : la présentation et l'analyse des données de l'étude ;
- **dans le chapitre 2** : l'analyse des données et informations recueillies.

CHAPITRE 1 : CADRAGE DE LA PROBLEMATIQUE ET DES HYPOTHESES

Les données ici présentées sont entre autres, issues des résultats de notre guide d'entretien, des documents consultés dont les informations ont été triées et recoupées en centre d'intérêt.

1.1 PRESENTATION ET L'ANALYSE DES DONNEES DE L'ETUDE

A travers ce point, nous allons de manière succincte, présenter et analyser de manière linéaire les données et les informations intrinsèques à l'analyse de l'exploitation du transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko. Ces données et informations sont entre autres :

1.1.1 LES MOYENS HUMAINS, MATERIELS ET FINANCIERS

Pour mener à bien ses activités, l'Aéroport International de Bangui M'poko a de biais, mis en place des moyens et des stratégies susceptibles de promouvoir et de consolider sa chaîne logistique. Et parmi ses moyens et stratégies engagés par AIBM nous pouvons distinguer :

- ✓ **Les acteurs et les institutions nationaux**

- **du Ministère des transports et de l'Aviation Civile (MTAC)**

Chargé de conduire la politique nationale définie par le Président de la République Centrafricaine en matière de transport aérien, le Ministre de Transport et Aviation Civile est assisté :

- a. d'un Directeur de cabinet ;
- b. des Inspecteurs centraux ;
- c. des chargés de Mission.

Le Ministre prépare et applique la législation et la réglementation relatives aux professions et aux activités des transports aériens.

Ainsi, il veille à la promotion et au développement sur le plan national et international des transports aériens. Il est responsable du bon fonctionnement de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires. Il représente l'Etat dans les instances internationales comme :

- a. l'OACI ;
- b. la CAFAC ;
- c. l'IATA etc.

Et en sus de ces instances, l'ANAC-C, la SODIAC et l'ASECNA (art 10) sont des institutions qui sont placées sous sa tutelle.

✓ **Les acteurs et les institutions privés internationaux**

Parmi ces moyens privés internationaux nous pouvons distinguer à ce jour :

☞ **Aviation Handling Services.** L'Aviation Handling Services (A.H.S) est une entreprise multinationale dont le siège est en Ecosse. Elle compte en Centrafrique cent trente-deux (132) Agents dont sept (7) agents d'encadrements. C'est un service en première ligne. Il est le premier à être en contact avec l'aéronef une fois au sol afin de lui permettre de regagner en toute sécurité l'aire de stationnement. Il est chargé de l'assistance en escale à travers les activités : manutention aéroportuaire, avitaillement en kérosène, de l'embarquement et du débarquement des passagers, du transport des frets, assistance nettoyage et service de l'avion etc. Aviation Handling Service est une société de prestation de services à l'Aéroport de Bangui Mpoko, notamment en matière d'assistance en escale aux exploitants et usagers du transport aérien. Elle s'occupe aussi du transport de passagers sur le tarmac vers le terminal, de la gestion des infrastructures et équipements aéroportuaires, des opérations d'expédition des marchandises, de manutention, de transport et de représentation.

AHS s'est aussi implanté en Guinée équatoriale, au Niger, au Bénin, au Ghana, en Guinée-Bissau et même en Jordanie.

☞ **Les services officiels**

Il s'agit ici des services officiels ou services administratifs qui interviennent sur la plateforme aéroportuaire Bangui-Mpoko. En effet, l'AIBM dispose au total en son sein 10 services administratifs dont chacun a sa mission spécifique. Pour notre étude, nous allons en citer quatre qui sont :

La Police de l'air et des frontières (Ministère de l'Intérieur). La présence de police de l'air et des frontières sur la plateforme concerne exclusivement toutes les formalités administratives liées aux questions de l'immigration. Ce service a pour mission de contrôler les documents de voyage tels que passeport, visa, laissez-passer des passagers à l'entrée comme à la sortie du pays. La police s'occupe aussi du contrôle d'accès et à la sécurisation des zones sensibles comprenant l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine ou bagages non enregistrés, des membres d'équipage.

- ☞ **Douane (Ministère des Finances).** IL est à noter que l'aéroport international Bangui M'poko est un lieu où se manifestent les exportations et les importations des marchandises ou des biens. C'est pourquoi, l'Etat centrafricain par le biais de la douane, contrôle les marchandises des passagers destinées au marché local de consommation. Ce contrôle s'exerce aussi sur les marchandises au départ pour l'étranger. L'administration douanière a aussi pour mission de collecter les droits de douane pour toute marchandise à l'entrée du territoire national. Par ailleurs il existe aussi des contrôles documentaires de la part des autorités douanières pour les importations et des exportations de haute envergure. La douane se charge également de l'inspection/filtrage du fret en collaboration avec la haute autorité des bagages destinés aux services de contentieux des compagnies aériennes.
- ☞ **Brigade de Contrôle (Ministère des Eaux Forêts chasses et Pêche).** La brigade de contrôle des eaux et forêts, présente à l'aéroport pour faire appliquer la loi relative aux espèces protégées, aux paiements des taxes dues à la commercialisation ou la sortie hors du pays des animaux et des viandes. Cette brigade vérifie les patentes de certains opérateurs économiques qui font le commerce des viandes boucanées.
- ☞ **Protocole d'Etat (Ministère des Affaires Etrangères).** Le protocole d'Etat est chargé de la gestion de salon d'honneur de l'aéroport, de l'accueil des hautes personnalités et de les accompagner dans les formalités soit de départ soit d'arrivée. Il est destiné à se comporter bien avec les détenteurs de passeport diplomatique qui sont autorisés à avoir accès au salon d'honneur ou présidentiel.

✓ **Les compagnies aériennes**

Elles ont une responsabilité particulière en matière de gestion de la sûreté. Etant les acteurs principaux du transport aérien, les compagnies aériennes doivent définir une mission claire sur le plan de la sécurité et de la sûreté allant du niveau stratégique jusqu'au niveau opérationnel. Et parmi ces compagnies nous pouvons en citer les compagnies aériennes du trafic aérien commercial desservant l'aéroport international Bangui M'poko. Et il s'agira ici :

- a. **La compagnie aérienne Karinou Airlines.** Karinou Airlines est une compagnie aérienne de la République centrafricaine qui opère des vols vers plusieurs destinations régionales, sa principale base d'opérations est située à

l'Aéroport International M'poko (IATA BGF) de Bangui. Elle a pour corridor Bangui-Douala-Pointe Noire-Kinshasa.

- b. La compagnie aérienne ROYAL AIR MAROC.** ROYAL AIR MAROC est une entreprise de transport aérien qui assure le transport des passagers et du fret. La compagnie RAM effectue des vols commerciaux internationaux, et dessert trois fois par semaine l'Aéroport International Bangui M'poko avec destination Casablanca-Bangui-Casablanca.

Et c'est dans ce sens qu'elles sont soumises :

- a.** Au Standards And Recommended Practices (SARP) de l'OACI ;
- b.** Aux réglementations nationales des pays d'immatriculation et d'opération de leurs aéronefs.

C'est dire que, les exploitants d'aéronefs fournissent des services au départ de ces aéroports et donc, ils doivent s'assurer de mettre en œuvre et de maintenir des programmes de sûreté respectifs répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile déjà mis en place. Autrement dit, ils doivent - aussi - s'assurer de la bonne marche de son programme de sûreté pour les procédures et pratiques à suivre.

- **Aviation Handling Services (A.H.S)**

Est une entreprise multinationale dont le siège est en Ecosse. Elle compte en Centrafrique cent trente-deux (132) Agents dont sept (7) agents d'encadrements. C'est un service en première ligne. Il est le premier à être en contact avec l'aéronef une fois au sol afin de leur permettre de regagner en toute sécurité l'aire de stationnement. Il est chargé de l'assistance en escale à travers les activités de :

- a.** manutention aéroportuaire ;
- b.** avitaillement en kérosène ;
- c.** assistance nettoyage ;
- d.** service de l'avion entre autres.

Aviation handling services est une société de prestation de services à l'Aéroport de Bangui M'poko, notamment en matière d'assistance en escale aux exploitants et usagers du transport aérien. Elle s'occupe aussi :

- a.** du transport de passagers sur le tarmac vers le terminal ;
- b.** de la gestion des infrastructures et équipements aéroportuaires ;

- c. des opérations d'expédition des marchandises, de manutention, de transport et de représentation.

AHS s'est aussi implanté en Guinée équatoriale, au Niger, au Bénin, au Ghana, en Guinée-Bissau et même en Jordanie.

- **Les commissionnaires de transport**

Ce sont des personnes physiques ou morales qui sont mandatées par des expéditeurs ou des destinataires de marchandise en vue d'organiser et d'effectuer toutes les opérations administratives relatives au passage de marchandises. Elles réalisent aussi les opérations de dédouanement pour le compte de son mandant. Il peut revêtir différents statuts : celui de commissionnaires mandataire s'il est lié à son client par un contrat de mandat, et celui de prestataire de service s'il est lié par un contrat de commission. Ils jouent un rôle dans la sûreté notamment dans la facilitation du traitement des marchandises.

- **La Société SICAS chargée de contrôle de sûreté et des documents de voyage**

Elle est instituée dans le cadre du renforcement de la sûreté aéroportuaire, de sécurité de transports aériens, de facilitation et d'exploitation de l'assistance en escale au niveau des aéroports et aérodromes de la République Centrafricaine. L'activité des contrôles de sûreté et de document de voyage vient en complément du contrôle régulièrement effectué par les services de Police et de gendarmerie habilités par arrêté N°0032 du 11 Décembre 2009. En ce sens, la société SICAS a été créée pour effectuer des contrôles de sûreté et de contrôle de document de voyage. Au cours des opérations de contrôle documentaire, la société ne peut exercer les missions de sécurité qui relèvent de la compétence exclusive de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale.

En effet, les activités de contrôle documentaire ne doivent pas avoir pour effet de porter atteinte à l'intégrité physique de la personne, à la vie privée et aux libertés fondamentales telles que la liberté d'aller et de venir.

Par contre, les cas d'irrégularité constatés ou de doute ressenti par l'agent de SICAS au cours des opérations de contrôle documentaire sont immédiatement portés à la connaissance de Police de l'air et de frontières pour l'application des procédures prévues à cet effet. De ce fait, le passager se voit retirer les documents de voyage et la saisie de l'objet litigieux (exemple la découverte d'un objet explosif qui a trait aux actes d'intervention illicite).

En cas de confirmation par la Police de l'air et frontières de l'irrégularité de documents suspects ou des objets dangereux, le commandant de bord est automatiquement saisi et une notification

écrite est adressée à la compagnie aérienne concernée. Tous ces processus de contrôle créent un retard au décollage d'un aéronef d'où la création de stationnement.

Par ailleurs il faut signaler que les auteurs ou les présumés des actes d'intervention illicite ont souvent tendance à arriver au dernier moment dans le cas des formalités afin d'en échapper au contrôle rigoureux. Ainsi nous constatons que malgré les deux heures accordées aux passagers pour le contrôle de sûreté et des documents, certains d'entre eux ne le respectent pas et arrivent quelques minutes avant le vol.

A noter que la Société SICAS est confrontée à des très rares cas d'actes d'intervention illicite. Cependant dans les pays où les vols internationaux sont réguliers avec des flux d'atterrissage et de décollage nombreux, les actes d'intervention illicite sont également fréquents. Pour ce faire, les mesures de sûreté sont renforcées par des moyens des appareils sophistiqués.

1.1.2 LES STRATEGIES

Le point fort qu'apporte la modernisation de l'aéroport Bangui est l'augmentation des recettes et l'adaptation du hub de Bangui M'poko à la technologie de pointe. En effet, il est rationnel de prendre en compte et mettre en œuvre le plan d'amélioration de l'environnement aéroportuaire.

✓ La modernisation de l'aéroport International Bangui M'Poko

Le processus de la normalisation de l'aéroport Bangui M'poko nécessite une remise à niveau accompagnée nécessairement d'un financement approprié. Ce financement sera un investissement à grande rentabilité tant financière qu'économique, car les transactions dans cette plateforme ne cessent d'augmenter d'année en année.

✓ Une remise à niveau nécessaire

Pour remédier à cette situation, des travaux d'amélioration de la section nord-ouest de la ligne appartenant à la route nationale, ont été engagés en Aout 2014 en matière de sécurisation des voyageurs expatriés et nationaux pour un coût inestimable pris en charge par la communauté internationale. Retardés de 9 mois, ces travaux prévoyant en particulier de dédier deux voies de la ligne Sud-ouest et Nord-ouest, afin de supprimer les conflits avec d'autres circulations, se sont entamés le 5 Mars 2014.

Le 10 Décembre 2013 a été mis en service le Centre de commandement unique de la ligne centre-ville M'poko par la Sangaris et la MISCA (devient MINUSCA).

Les gares et leur mobilier ont des projets en cours de rénovation. De plus, il est également prévu une augmentation de la capacité des bus, taxis les dimanches et fêtes par la génération des autobus longs. À plus long terme, le Schéma directeur autour de la plateforme de M'poko propose de dédoubler les avenues situées entre Centre-ville et le hub M'poko, de joindre

l'avenue de France à l'aéroport de M'poko afin de mettre un terme à son usage commun qui bouleverse le passage bloqué non loin de la plateforme sur l'avenue des martyrs et de dédier deux voies à chacune d'elles.

Par ailleurs, le projet SONATU 30 Express de liaison routière directe avec le centre-ville de Bangui et les banlieues de la capitale a été relancé en Décembre 2014. Depuis 2010 et jusqu'en 2016, la rénovation des 11 rames est également en cours pour un montant de 307 millions de FCFA, afin de permettre le remplacement préventif des éléments matériels fatigués mais aussi l'installation des derniers équipements comme la ventilation réfrigérée, le renouvellement du mobilier avec modification de l'agencement (nouveaux sièges, suppression de strapontins, porte-bagages au sol, éclairage renforcé) et l'installation de 14 caméras de vidéosurveillance par rame. Les 30 premières rames à l'entrée de l'aérogare rénovées ont été mises en service le 7 décembre 2010. Fin 2013, 3 rames étaient rénovées et 5 l'ont été en fin 2014. Répartis en trois groupes et ayant traité séparément des questions de sûreté aéroportuaire, de la facilitation et de la zone publique, les délégués issus de l'ASECNA, des dix départements ministériels intervenant sur la plateforme, des privés que sont les compagnies aériennes et les transitaires ont recommandé la suspension de la délivrance des badges, l'amendement du Programme National de Sûreté (PNSAC), l'interdiction aux forces de défense et de sécurité d'interférer dans les autres services, la suppression de certains contrôles et fouilles (au niveau du parking auto et de la brigade minière dans la salle d'enregistrement, la dotation de la Police de l'Air et des Frontières en équipement de lecture des passeports biométriques et la formation du personnel à son utilisation et en les dotant de l'éthique et de la déontologie.

D'autres solutions sont axées sur l'établissement d'un comptoir d'enregistrement au salon d'honneur, l'élaboration d'un protocole d'accord entre la douane, l'ASECNA et les services de l'élevage et de l'agriculture pour le traitement des espèces animales et végétales à l'arrivée, la mise en application de l'arrêté interministériel n°013/MAEIRF/MTAC/MSIOP du 20 avril 2009 relatif à l'accès au salon d'honneur et son suivi rationnel face aux intéressés et au public.

CHAPITRE 2 ANALYSE DES DONNEES ET DES INFORMATIONS RECUEILLIES

Le sixième chapitre de ce mémoire donne l'occasion de présenter les résultats des recherches effectuées. Autrement dit, ces résultats feront l'objet d'une analyse linéaire et SWOT dont le but est d'apporter des réponses aux questions et hypothèses précédemment émises dans la première partie en vue de vérifier la validité de ces dernières.

C'est dire que, l'analyse linéaire et SWOT de ces résultats qui se fera de manière linéale et stratégique permettra, en fonction des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces constatées, de faire entre autres, des suggestions et des recommandations dans le but d'améliorer le dispositif¹⁴ existant.

2.1 L'ANALYSE LINEAIRE DES RESULTATS DE L'ENQUETE

Cette analyse enrobe entre autres, les différents items suivants :

2.1.1 LE CONTROLES DE L'AEROPORT BANGUI M'POKO

L'enquête JAE, publiée fin juin 2011, a enregistré la bonne perception de la PAF (Police aux Frontières) et des salles d'embarquement, où l'aéroport international Bangui M'poko arrive en première position de son univers concurrentiel.

Le passage aux PIF (organisation de la file d'attente, durée de l'attente, accueil du personnel, prévenance, sentiment de sécurité) obtient le score de 86 % de satisfaction et permet à la plateforme de Bangui M'poko de se hisser à la 4e position derrière Maya-Maya est 3e dans sa catégorie), grâce à la mise en place du nouveau dispositif d'information en temps réel d'attente aux contrôles de sûreté PIF et de 20 sas PARAFES (pour Passage Automatisé Rapide des Frontières Extérieures Sous régionale) permettant une lecture automatique du passeport et de son empreinte digitale.

2.1.2 IMPORTANCE MONDIALE DE L'AEROPORT

L'aéroport internationale Bangui M'poko, constitue un hub pour des compagnies telles qu'Air France, Karinou air lines, TAAG, Air Miniar. L'AIBM est ainsi la première plus importante plate-forme de correspondance de la Centrafrique, après vient l'aéroport club de Berberati situé à Sud-Ouest du pays, et l'une des plus importantes au pays. Il dessert plus de 315 villes dans le monde, avec un minimum de 12 mouvements dans l'année. Avec plus de 25 opportunités de connexions en moins de deux heures entre vols moyens et longs courriers par semaine, il est le

¹⁴ Correspondant aux moyens humains, matériels, financiers...mis en place pour la gestion et l'organisation des opérations d'exploitation de l'Aéroport International de Bangui M'poko.

plus performant des hubs centrafricains. Le taux de correspondance sur la plate-forme est de 30,7 % en 2011 et Bangui se trouve à moins de deux heures de vol de toutes les grandes villes de la sous-région.

Les principales compagnies aériennes présentes sur l'aéroport international de Bangui en 2011 sont Air France (54,7 % du trafic), TAAG (6,5 %), SKy (2,8 %), Karinou air lines (1,5 %) et XL Airways Kenyan (1,4 %).

La capacité de l'aéroport international de Bangui a été portée à 80 mille passagers par l'ouverture du satellite S4 à la fin de juin 2011. Il est le deuxième aéroport lié directement à l'aéroport de Douala et le deux cent cinquante deuxième mondial par le nombre de passagers avec 120250 voyageurs en 2014 (en hausse de 0,2 % comparé avec 2013), derrière Douala (500000 voyageurs) et devant Banjul (50000 voyageurs). L'aéroport est le siège d'environ 20 entreprises générant 1100 emplois. Il participe à la génération de 10 % de la richesse créée en RCA et assure l'emploi de 1 050 salariés dans 20 entreprises pour plus de 50 métiers répartis dans 6 principaux secteurs d'activités.

2.1.3 IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DE L'AEROPORT

L'activité de l'aéroport, si elle apporte une richesse incontestable à la commune et à la région en termes de vitalité économique, d'emplois et de revenus fiscaux, présente également des inconvénients. Outre les nuisances acoustiques et les risques d'accidents, l'importante pollution atmosphérique entraînée est de plus en plus mise en cause par les associations de défense des riverains. Ainsi, selon une étude de l'organisme officiel de la CNUCED, l'aéroport pollue autant que le boulevard périphérique de grandes villes telles que Paris, Bruxelles, New-York etc.

De par les trajectoires des avions survolant à basse altitude (moins de 1 000 mètres) les zones urbaines denses de Boulogne, Boulogne, Ndombia (dans troisième arrondissement), en particulier de Bangui, peuplées de plusieurs centaines de milliers d'habitants, certains quartiers comme Combattant, Damala, Aide-ville ou surtout Guitangola et M'poko se trouvent particulièrement exposées aux nuisances acoustiques.

Un programme d'isolation phonique est proposé par AIBM, prenant en charge de 80 à 100 % les frais d'insonorisation des logements en fonction du revenu des occupants et de la zone de bruit concernée déterminée par un plan de gêne sonore ; néanmoins ce programme nécessite plusieurs démarches et souvent un an voire deux ou plus pour aboutir. AIBM cherche diffuser régulièrement un magazine baptisé « *Entre voisins* » tentant d'établir une communication

régulière avec les riverains et a ouvert une maison de l'environnement sur la plate-forme, ayant pour but d'informer les habitants sur le trafic aérien et la diffusion du bruit.

2.1.4 PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'aéroport est concerné par un Plan d'exposition au bruit (PEB) datant de 1989 et destiné à éviter l'accroissement de la population qui serait soumise aux nuisances du bruit aéroportuaire. Il a été révisé par un arrêté interministériel du 3 avril 2007, malgré la large opposition des populations, communes et associations concernées, mais avec un avis favorable de la commission d'enquête. Les hypothèses du PEB sont bâties sur une croissance du trafic atteignant 30 000 mouvements par an d'ici 2025, mais une croissance modérée du bruit, compte tenu des améliorations techniques de la motorisation aéronautique et des procédures d'approche et d'atterrissage.

À cela, il faut rajouter 3 hectares classés désormais en zone D, où les constructions neuves sont autorisées, mais soumises à des obligations d'isolation acoustique renforcées. Globalement, les auteurs du document estiment que 72 320 habitants résident dans les secteurs soumis à l'interdiction ou à la limitation des possibilités de construire.

2.1.5 PLAN DE GENE SONORE

L'aéroport international de Bangui M'poko fait partie des douze aéroports en Afrique faisant l'objet d'un plan de gêne sonore (PGS), qui définit les zones pouvant donner lieu à une aide pour l'insonorisation des logements.

✓ **Choix d'un processus clé : la Piste**

Le processus clé est la piste, ce qui se justifie par des faits suivants :

- a. L'atterrissage conditionne la piste, en partant de là le reste des activités découlant sur le paiement des taxes s'en suit (idem pour le décollage);
- b. Permet de contrôler la qualité et quantité des produits qui détermine la satisfaction des clients finaux;
- c. C'est pendant ce moment qu'intervient la rupture de charge;

Il est opportun de souligner qu'au-delà du taux d'acceptabilité 7, toutes actions préventives et/ou correctives doivent être envisagées et s'inscrire dans le but d'une amélioration continue voire d'un affermissement de la performance des processus.

Et Vu la circonspection totale des points sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko, nous priorisons la formation du personnel sur les dispositifs de sécuritaire de la piste comme indiqué dans le tableau ci-après :

Tableau 3 : Méthodes d'interview

Problème	Action	Qui	Qui	Quand	Comment	Où	Objet	Evaluation
Dégradation de piste (courte)	Formation du personnel sur les dispositifs piste	Responsables techniques	Expert en sécurité des pistes	« Mois à venir »	Animation des séminaires des modules de l'aménagement de l'environnement aérien Animation des séminaires Degré de protection de la piste Degré de protection de la piste Animation des séminaires des modules de l'aménagement de l'environnement aérien	La plateforme aéroportuaire	Protection contre la dégradation	Degré de protection de la piste

Source : Cours Méthodologie de recherche

Ainsi, les hypothèses du PEB sont bâties sur une croissance du trafic atteignant 30 000 mouvements par an d'ici 2025. Mais aussi, une décroissance modérée du bruit compte tenu des améliorations techniques de la motorisation aéronautique et des procédures d'approche et d'atterrissage.

À cela, il faut aussi rajouter 3 hectares classés désormais en zone D, où les constructions neuves sont autorisées. Mais toutefois, ces constructions sont soumises à des obligations d'isolation acoustique renforcées.

✓ Les indicateurs

Le prorata managérial se manifeste par l'apport de deux taux à savoir :

- ☞ le taux de confidentialité : il a pour objet de s'assurer que la piste est contrôlée par les personnes habilitées et sa valeur de référence est 1.

- ☞ le taux et de fiabilité : qui a pour objectif de s'assurer que la piste réponde aux normes internationales pendant un temps d'atterrissages donnés et sa valeur de référence est 0,95.

✓ Centre commercial aéroville

En 2011 le projet de construction d'un vaste centre commercial au sud de la plateforme aéroportuaire sur la zone fret divise et provoque la polémique entre l'ANACC et l'ASECNA, article 10. Dénommé aéroville, ce centre commercial géant de cinq cent mètres carré est construit par l'architecte centrafricain Christian Penny a lancé ses travaux de construction le dernier trimestre 2015. D'un coût estimé à deux cent soixante-dix million de franc CFA, il accueillera un hypermarché Auchan, nouveau concept avec drives, des boutiques haut de gamme comme Marks & Spencer, un cinéma multiplexe de 5 salles ; mais également des services non marchands comme une antenne postale une garderie et une salle de sport ainsi qu'un parking de 700 places.

2.1.6 LE SECTEUR AERIEN DE MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE L'AVIATION CIVILE

Ce qui est du volet aérien, la Centrafrique ambitionne de mettre en œuvre une politique aérienne volontariste en cohérence avec la politique d'aménagement du territoire et d'ouverture du pays vers l'Afrique et le reste du monde. Ainsi, le gouvernement tardait à engager la construction d'un nouvel aéroport moderne avec une capacité estimée à trois millions de passagers pour répondre à la question de saturation de l'aéroport international Bangui MPOKO et faire de Bangui un hub aérien. Eu égard du fait qu'il n'y pas une réelle volonté pour la construction d'une nouvelle plateforme aéroportuaire, le résultat de notre entretien auprès de 20 personnes donne 15% pour ne moderniser que l'aéroport Bangui MPOKO.

Depuis 2009, le cadre institutionnel a été profondément réformé et de nombreux acteurs ont vu le jour et participent à la gestion. Parmi ces acteurs on peut citer :

Le ministère en charge de l'aviation civile qui élabore les politiques et en assure le suivi et le transport aérien et à travers l'ANACC, l'ASECNA et la SODIAC, dans un contexte international en pleine mutation technologique et social doit s'adapter aux exigences réglementaire internationales et nationales afin d'améliorer ses performances en matière de sécurité pour devenir un leader en Afrique. C'est ainsi qu'il a mis un accent particulier sur la formation continue du capital contrôle (ANAC-C).

Au terme de notre analyse, le gouvernement, dans sa politiques en matière de humain, d'où la formation des pompiers d'aéroport. Mais cette formation doit s'accompagner des moyens matériels et technologiques performants.

Ce plan de formation nous révèle beaucoup d'intérêts pour assurer les tâches qui nous sont dévolues mais son exécution sur le terrain connait quelques entraves dans le domaine de la prospection de l'environnement aéronautique :

- Vieillessement de certaines structures restées dans l'informel en refusant de déclarer leurs revenus ;
- Carence des moyens de mobilité ;
- Fuite des encadreurs vers l'ASECNA article 2.

2.2 L'ANALYSE SWOT DES RESULTATS DE L'ENQUETE

Chaque entreprise évolue entre autres, dans un environnement macro et microéconomique qui est susceptible d'influer positivement ou négativement son équilibre et ses activités.

Dans cette analyse SWOT de l'Aéroport International de Bangui M'poko, plusieurs critères seront pris en compte pour cerner rationnellement les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces.

Et c'est dans cette perspective que nous avons jugé nécessaire d'utiliser le tableau d'analyser SWOT ci-après :

Tableau 4 : Tableaux de forces et faiblesses de l'Aéroport International Bangui M'Poko

FORCES	FAIBLESSES
• L'Aéroport de Bangui, de par sa localisation centrale sur le continent africain, a le potentiel pour devenir un hub fret ou une escale technique naturelle. • La présence d'une base militaire française et des forces de la FOMUC dans l'aérogare contribue à prévenir tout acte illicite et aussi à rassurer les compagnies aériennes qui desservent le pays. • La desserte d'Air France-KLM, « compagnie française de renommée internationale » à l'aéroport Bangui M'poko. • L'appui technique de l'ASECNA et de la société AHS.	• Les travaux de consolidation programmés tous les 15 ans pour des infrastructures du genre n'ont pas été faits depuis 1967, année de mise en service de l'Aéroport Bangui M'Poko ; • Les normes de sécurité et de sûreté internationales ne sont pas respectées au pied de la lettre. • Manque de fluidité et de rapidité dans le processus de traitement des flux logistiques ce qui est entre autres, à l'origine de nombreux retards pour les compagnies aériennes. • Absence de caméras de surveillance dans toutes les zones sensible de l'AIBM. • Les surfaces disponibles sont insuffisantes pour traiter le trafic de passagers et de marchandises. • Allongement de la durée des attentes aux postes de contrôles.

Source : Aéroport International Bangui M'Poko

Tableau 5 : Tableaux des opportunités et menaces

OPPORTUNITES	MENACES
• Le projet de réhabilitation de l'AIBM par le biais de l'état. • l'accueil de gros porteurs. • l'accueil simultané de deux aéronefs moyen et petit porteur par les prestataires de service dédiés à cet effet. • Le renouvellement des groupes électrogènes par les autorités compétentes. • Les investissements publics pour l'acquisition d'installations de troisième génération. • la sécurisation des opérations liées à l'assistance du trafic aérien. • L'extension de l'aire de parking.	• Les traversées récurrentes de la piste par les populations riveraines et les divagations d'animaux. • Instabilité politique ; • Concurrence des aéroports de la sous-région (DOUALA, MAYA-MAYA...) ; • Risques de menaces terroristes. • Occupation de l'environnement aéroportuaire par des habitations. • La politique du ciel ouvert. • Les moyens financiers, humains et matériels mis à la disposition des aéroports internationaux voire de la CEMAC.

Source : Aéroport International Bangui M'Poko

2.3 SUGGESTIONS OU RECOMMANDATION

Aux termes de cette étude, nous avons jugé nécessaire de formuler les suggestions et les recommandations suivantes dans le seul but d'améliorer le dispositif existant.

Et ces suggestions et recommandations portent sur :

☞ Les projets déjà validés

Le grand souci concret est d'actualiser des projets qui ont été validés. Mais d'éviter la velléité de vouloir exécuter les projets et de mettre en place les indicateurs de pilotage de ces projets.

☞ Au sein de l'aéroport Bangui M'poko

Avec l'expansion du trafic de passagers de l'aéroport et l'arrivée de nouveaux salons au parc des expositions de Villepinte, de nouveaux projets hôteliers sont prévus dans le tranche des hôtels de l'aéroport.

La chaîne hôtelière dans l'aéroport va construire un nouvel hôtel de 230 chambres à Bangui M'poko dont le début des travaux est prévu en fin 2015. La chaîne Accor va également y implanter deux nouveaux hôtels : un Mercure de 74 chambres et un Ibis Style de 89 chambres.

☞ Les autres groupes agrémentés

Le groupe Breton Océanie a obtenu un permis de construire pour un hôtel de 150 chambres, et pour un second de 200 chambres. Le groupe Hilton a obtenu également un permis de construire rue de Paris pour deux bâtiments de 203 chambres et 130 chambres. Le groupe Louvre Hôtels inaugurera une Première Classe de 65 chambres rue du Stade Sauvanet avant fin 2012.

Le Gouvernement centrafricain a organisé le 11 Octobre 2012 à l'Hôtel LEDGER PLAZA à Bangui une Table Ronde des Bailleurs de Fonds relative au projet de modernisation et la mise aux normes de l'Aéroport International Bangui M'Poko.

☞ Le trafic de passagers

Il s'agira ici de :

- Reconfigurer les circulations des passagers (salle d'enregistrement, contrôles, salle d'attente, passages aux frontières, etc.);
- Effectuer des contrôles aléatoires dans les zones sensibles ;
- Changer régulièrement les plans de sûreté et les équipes ;
- Exercer un contrôle rigoureux des passagers dans les salles d'embarquement et de débarquement ;
- Etendre les mesures de contrôle aux dignitaires ainsi qu'aux diplomates accrédités en RCA.

☞ **Le trafic de marchandises**

- Il convient de se pencher sur le cadre général qui régit le trafic de marchandise ;
- De redéfinir les rôles, les responsabilités et les positions des acteurs de la chaîne logistique aéroportuaire.
- Revoir le cadre réglementaire en vigueur pour le fret aérien de marchandises.
- Mettre en œuvre un système automatisé de la gestion et de l'exploitation de certaines opérations inhérentes au trafic aérien de marchandises.
- Revoir les critères d'accréditation des entités chargées du trafic aérien de marchandise.
- Harmoniser les procédures et processus de sûreté relative au fret aérien de marchandise.
- Utiliser fréquemment des outils de planification dans l'exploitation du trafic aérien de marchandises.

☞ **Le catering**

- Assurer le contrôle de l'acheminement des marchandises par des agents de sûreté et/ou de sécurité jusqu'à l'aéronef ;
- Procéder à des fouilles corporelles des agents de l'aéroport avant leur entrée et à leur sortie dans les zones sensibles ;
- Interdire tous agents en CDD de manipuler des marchandises au bord des aéronefs.
- Procéder à des inspections inopinées des services du catering.

☞ **Sur les installations et infrastructures**

- la construction totale de la clôture de l'Aéroport avec au moins 4,50 mètres ;
- l'allongement de la piste de 2600 à 3200 mètres ;
- l'extension du bâtiment de l'aérogare ;
- l'augmentation des surfaces disponibles pour les bureaux des compagnies ;
- l'extension de l'aire de stationnement des aéronefs ;

- la construction d'une deuxième bretelle d'accès ou de dégagement de la piste.

CONCLUSION

L'étude que nous avons eu à mener avait pour thème :

« Analyse de l'exploitation du transport aérien sur la plateforme logistique aéroportuaire de Bangui M'poko ». Et pour faire ce travail, nous avons posé la question suivante : **comment est exploité le transport aérien sur la plateforme aéroportuaire de Bangui M'poko ?**

Pour y répondre, on a posé trois hypothèses auxquelles on a associées des critères afin de mener l'analyse. Ainsi, pour la première et la troisième hypothèse que sont :

- 1) La maîtrise et le respect des cahiers de charge, des processus et des procédures peut, entre autres stratégies, améliorer le système d'exploitation du transport aérien dans le temps, dans l'espace et en fonction des circonstances ;
- 2) Un système d'exploitation adapté aux réalités du transport aérien facilite l'adéquation entre les flux et les objectifs d'une chaîne logistique aéroportuaire ;
- 3) Une gestion synchronisée des différents domaines d'activités couverts par la chaîne logistique permet de raffermir l'organisation du système d'exploitation aérien.

Nous avons utilisée des indicateurs de recherche qui nous ont permis de biaiser, à traiter et à analyser les données et informations recueillies dans le but de les valider et/ou d'infirmes sans ambiguïté. Et en sus de ces indicateurs utilisés, nous avons entre autres, fait état des documents relatifs aux stratégies, aux procédures et aux processus inhérents à la gestion et à l'organisation des plateformes aéroportuaires qui guident entre autres, les systèmes d'exploitation du transport aérien :

- a. **Pendant les périodes de synchronisation des flux** : flux d'informations associées et flux physiques ;
- b. **durant les opérations de manutention et de stockage** : phase statique¹⁵ et phase dynamique¹⁶.

Où nous avons fait une présentation, une description puis une analyse des moyens mis en place par les autorités aéroportuaires, étatiques et privés. Et les hypothèses de l'étude se sont avérées exactes dans la mesure où, nous avons fait le constat que la gestion de la chaîne logistique, le

¹⁵ Concerne le chargement et de déchargement

¹⁶ Concerne le mouvement ou déplacement du bien de transport dans l'espace et dans le temps

respect et la maîtrise des normes et des consignes intrinsèques aux cahiers des charges voire les processus, les textes et les chartes... qui organisent la gestion du transport aérien sont presque les mêmes sur les plateformes aéroportuaires et logistiques.

Et en ce qui concerne la deuxième hypothèse, les éléments recueillis nous ont permis d'infirmer cette hypothèse. En ce sens que la nature des documents exploités et des réponses fournies montre sans amalgame, l'impossibilité des systèmes d'exploitation à s'adapter à tous les flux et objectifs des chaînes logistiques aéroportuaires en temps et en heure même si parfois, on note quelques perfectionnements heureux à certains égards.

Mais toutefois, les enseignements que nous tirons de cette étude peuvent, entre autres, être déclinés comme suit :

1. la gestion des flux et des objectifs d'un système d'exploitation voire de gestion du transport aérien doit se faire de manière ;
2. les ruptures de charge sont à éviter dans les opérations d'exploitation, de gestion, de manutention et d'organisation du transport aérien ;
3. les systèmes d'exploitation, les modes d'organisations, les procédures, les processus, les principes, les textes, les lois, les chartes... applicables doivent être un combat singulier, personnel et professionnel les acteurs des plateformes aéroportuaires ;
4. l'automatisation de certains moyens de manutention, de sécurité et de sûreté sont à notre air obligatoire pour une exploitation rationnelle et rentable du transport aérien.

Toutefois, il faudra noter qu'il revient aux autorités aéroportuaires, aux opérateurs économiques, aux acteurs de la logistique, à l'état et à ses représentants légaux de s'interroger plus à fond sur les suites réelles à donner aux diagnostics et aux recommandations antérieurs et actuels inhérents à la problématique de l'exploitation du transport aérien sur les plateformes aéroportuaires et logistiques. Et de ces réponses issues à ces diagnostics dépendront en partie, l'utilisation rationnelle des recommandations et des interrogations posées dans notre analyse. Enfin, nous requérons aux lecteurs attentifs et/ou aux novices d'accepter à l'avance toutes nos excuses pour les lacunes et limites que comporte naturellement un mémoire de fin d'études voire, un rapport pédagogique et/ou scientifique. Mais un document de mémoire de fin d'études de Master ne saurait point être un verdict : c'est entre autres, une base pour la discussion, le partage, l'échange et l'action dans le temps.