

MAGANAC

Le Magazine de l'ANAC



ENVIRONNEMENT, SÉCURITÉ, SÛRETÉ, RÉGLEMENTATION :

La 38e AG de l'OACI statue ...



GABON : COOPÉRATION SHELL / ANAC :
Système d'approche GNSS pour Gamba et Rabi



YÉNORÉ CONSULTING

► Formation - Coaching - RH

► Diagnostic d'entreprise -
Management de la qualité

31 ans au contact de l'environnement professionnel

Notre vocation est de promouvoir et d'accompagner les Institutions, les partenaires au développement et particulièrement les opérateurs économiques de la région Afrique centrale (Gabon, Congo, RDC, Cameroun, Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Príncipe, RCA et Tchad), de la phase de création au développement de projets. Pour vous accompagner dans vos challenges, le cabinet conseil YÉNORÉ CONSULTING vous conseille dans les domaines d'activités suivants : la formation, l'accompagnement ISO, la communication stratégique, le diagnostic intégral des entreprises.

Pour se montrer à la hauteur des attentes de ses clients, le cabinet est constitué d'une équipe dynamique et attentive à l'évolution de ses clients qu'elle considère comme de véritables partenaires.



YÉNORÉ CONSULTING

Grandissons Ensemble



Siège Social :

Les terrasses de l'estuaire
2504 Bd du Général de Gaulle
Libreville, Gabon

Tél. : (+241) 01 44 19 27

(+241) 03 03 42 12

contact@yenore-consulting.com

www.yenore-consulting.com



Toujours à l'écoute

**CHAMPION DES TARIFS
VERS LES AUTRES RÉSEAUX
LOCAUX**



1 F/sec

NOS TARIFS VERS

**FRANCE , USA ,
CANADA , CHINE ,
INDE...
et AZUR.**



Service client: 300 ou 03 00 93 10
www.aur-gabon.com

Mentions légales

MAGANAC

Magazine bimestriel de
l'Agence Nationale de l'Aviation Civile
(ANAC)
BP 2212
Libreville / Gabon
Tél. : +241 01.44.54.00
Fax : +241 01.44.54.01
Site : www.anacgabon.org
Email : contact@anac-gabon.com

Directeur de la publication :
Dominique OYINAMONO

Directrice de la Rédaction et Rédactrice en Chef :
Ingrid AOUANE

Comité de rédaction :
Dominique OYINAMONO
Arthur DELAUNAY
Edmond HOCKE NGUEMA

Ont collaboré à ce numéro (par ordre alphabétique) :
Ingrid AOUANE (ia)
Arthur DELAUNAY (ad)
Reine Stella MENGUE (rsm)
Dominique OYINAMONO (oyn)

Correspondant Afrique australe :
Markus SCHÖNHERR, Le Cap

Traductions de l'Anglais :
Sidonie Patricia LEYAMA

Commercialisation espaces publicitaires:
YENORE Consulting, Tél.: +241 01 44 19 27
contact@yenore-consulting.com

Maquette/Mise en pages :
Agence SCHAFFENSKRAFT
www.schaffenskraft.de

Imprimé en Allemagne

Les droits d'auteur et tous les autres droits liés aux textes, illustrations, photographies et autres données du magazine sont sa propriété exclusive ou celle des détenteurs expressément cités. Toute reproduction est subordonnée à l'autorisation écrite préalable du détenteur des droits.

Nous remercions « republicoftogo.com », « Air Journal » et « afrik.com » de nous avoir autorisés à reproduire certaines de leurs informations.

MAGANAC comporte des informations mises à disposition par des sources externes dont le contenu est fourni à titre informatif sans en constituer une validation. La responsabilité du magazine ne saurait être engagée du fait des informations, opinions et recommandations formulées par des tiers.

Dans ce numéro :

A la une : 38e AG de l'OACI

Aviation internationale : Rencontre cruciale à Montréal	05-09
Interview du ministre Emmanuel Jean Didier BIYE	10
Interview du PCA de l'ANAC, Emmanuel NZE BEKALE	11
Interview d'A.S.Ould Mohamed EL HACEN, DG de l'ANAC Mauritanie	12
Noté pour vous : ils et elles ont dit	13
La 38e AG de l'OACI en images	14

Gabon :

Shell/ANAC/GNSS : Nouveau système d'approche aux instruments	16/17
--	-------

ANAC interne :

Portrait : Michel Xavier BIAN et la direction juridique	18/19
---	-------

Afrique :

AFRIC AVIATION : des ambitions continentales	15
Sénégal : synergie entre professionnels pour renforcer le niveau de sûreté	20/21

Questions/Réponses :

Les questions les plus incroyables entendues à bord d'avions	26
--	----

Actualités en bref :

22/23

Insolite :

24/25



M. Dominique OYINAMONO
Directeur Général de l'ANAC

La taxe carbone, pomme de discorde « polluaérofinancière »

Chères lectrices,
chers lecteurs,

« Aviation et changement climatique » fut un des nombreux sujets à l'ordre du jour de la 38ème assemblée générale de l'OACI tenue à Montréal en septembre et octobre 2013, et force est de constater que ce fut le thème le plus controversé de cette assemblée.

L'aviation mondiale cause moins de 2% de tous les gaz à effet de serre, mais puisque le trafic aérien qui reste fortement subventionné ne cesse d'augmenter, il fallait trouver un accord sur la manière dont l'aviation pourrait contribuer à la protection du climat selon le principe du pollueur-payeur.

Bruxelles avait fait cavalier seul et pris les devants : la législation européenne, applicable dès cette année, devait obliger les compagnies effectuant des vols au départ ou à destination de l'Europe, à acheter une part de leurs émissions de CO2 (environ 15%). Mais les Etats-Unis, la Russie, l'Inde et la Chine - qui a suspendu des milliards de dollars de commandes d'avions Airbus pour protester contre le modèle européen -, s'étaient opposés à cette loi, perçue comme une taxe uniquement au bénéfice de l'Europe et qui faisait craindre une guerre commerciale avec le reste du monde. L'Union européenne avait alors fini par suspendre cette législation qui lui aurait permis d'appliquer son propre système communautaire d'échange de quotas d'émission sur les vols intercontinentaux, dénommé ETS.

A Montréal, c'était donc le grand suspense ; la question dans tous les esprits était : l'OACI arrivera-t-elle à un consensus international ? Les attentes n'ont pas été déçues : les gouvernements sont arrivés à se mettre d'accord sur une solution globale qui prévoit de plafonner dès 2020, les émissions de CO2 au niveau mondial pour le transport aérien. Cet accord général ne spécifie pas encore le détail des moyens. L'OACI s'est donnée jusqu'à sa prochaine assemblée générale en 2016 pour les définir, en calquant sur les mesures basées sur le marché (MBM). D'ici là, les experts

travailleront à définir la meilleure des solutions, qu'il s'agisse d'un système de droits à polluer, d'une redevance sur chaque tonne de carbone dégagé ou d'un système de quota qui permettrait, le cas échéant, un marché d'échanges de quotas de pollution.

Même si on pourrait reprocher à l'OACI d'avoir quelque peu repoussé la détermination d'une proposition concrète, le message est clair : l'assemblée a nettement rejeté le système ETS de l'UE et démontré que le slogan de la 38ème assemblée générale de l'OACI : « Aviation unie », n'était pas une sornette - hélas, cette unanimité internationale n'a pas fait long feu ...

Car, même pas 15 jours après, Bruxelles remet la taxe carbone sur la table ! « Toutes les compagnies aériennes devront s'acquitter d'une taxe carbone pour compenser leurs émissions de CO2 pour leurs vols effectués au-dessus de l'espace aérien européen », affirme-t-on. L'UE prétend « avoir le droit souverain de réglementer l'aviation dans son propre espace aérien, et tous les pays respectueux du droit devraient reconnaître qu'elle a le droit de prendre les mesures qu'elle veut dans son espace aérien ».

Au lieu de déployer maintenant de grands efforts pour relever les défis sur le plan international, tout en tenant compte des préoccupations particulières des pays en développement et émergents, qui ne sont historiquement pas responsables du changement climatique, cette proposition unilatérale et contreproductive risque de provoquer une levée de boucliers après l'accord obtenu à Montréal.

La 39ème assemblée générale de l'OACI en 2016 promet de belles empoignades ; mais d'ici là, les « petites nations » ont le temps de peaufiner une stratégie qui ne doit sûrement pas être celle d'aller au « combat » en solitaire, mais plutôt unies !

Montréal, toujours siège de l'OACI
contre vents et marées

Aviation internationale : Rencontre cruciale à Montréal



L'Assemblée de l'OACI est l'organe souverain de l'organisation. Elle se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par l'organe directeur de l'OACI, le Conseil. Les 191 États membres de l'OACI et un grand nombre d'organisations internationales sont invités à l'Assemblée, qui établit la politique mondiale de l'organisation pour le prochain triennat. La 38^{ième} session de l'Assemblée qui s'est tenue du 24 septembre au 4 octobre 2013 a vu la participation de 191 états dont 1587 représentants et 258 invités et observateurs.

Sur invitation de l'organisation, la délégation gabonaise composée des participants ci-dessous, a pris part à cette assemblée : M. Emmanuel Jean Didier BIYE, Ministre délégué en charge des Transports, Chef de délégation - M. Emmanuel NZE BEKALE, Président du Conseil d'Administration de l'ANAC - M. Arthur NKOU-MOU DELAUNAY, Directeur Général Adjoint de l'ANAC - M. Jean Paul MATSOUNGOU - Directeur de l'Exploitation

Aérienne de l'ANAC, Mme. Ingrid AOUANE, Chef de Division Communication de l'ANAC - Mme. Solange MABIGNATH, Président du Conseil d'Administration de la HASFLM - M. Alain MANFOUMBI NZIENGUI, Secrétaire Permanent Adjoint de la HASFLM - M. Romuald SOUNGOU, Chef de service Sûreté de la HASFLM - Etienne Robin MINTSA MI-OWONO, Directeur Général ADG - Mme. Bénédicte PAMBAULT ENOMBO, Responsable Assurance Qualité Sky Gabon et M. Romuald EPEME, Officier de sécurité du Ministre.

Le 24 septembre 2013, le maire de Montréal, M. Laurent Blanchard, a pris part, en présence du ministre des Affaires étrangères du Gouvernement du Canada, M. John Baird, de la Première Ministre du Québec, Mme Pauline Marois, et de plusieurs autres dignitaires, à la cérémonie d'ouverture de la 38^e Assemblée générale (AG). Dans son discours, il a particulièrement insisté sur le fait que sa ville est consciente du

privilege d'accueillir la seule institution spécialisée des Nations Unies au Canada. Rappelons qu'au printemps dernier, la Ville de Montréal a joué un rôle clé dans la résolution du dossier du renouvellement du bail de l'OACI, menacé par l'offre de déménagement au Qatar. « Montréal, ville cosmopolite et ouverte sur le monde, est honorée de la présence des Nations Unies sur son territoire. La nouvelle entente entre le Canada et l'OACI nous permettra donc de préserver cette harmonieuse relation jusqu'en 2036. En tant que maire de Montréal, je me réjouis de cette bonne nouvelle ». Il a profité de l'occasion pour annoncer que la Société de transport de Montréal (STM) a répondu favorablement à la demande de la Ville de Mon-

L'immeuble de l'OACI

tréal en acceptant de procéder à un changement d'identification de la station de métro Square-Victoria. Désormais, il y aura une référence à l'OACI sur les bandeaux identifiant cette station de métro desservant le Quartier international. Le maire de Montréal souhaitait poser un geste à l'égard de l'OACI, pour lui manifester sa reconnaissance et sa fierté de l'accueillir à Montréal.

La première ministre du Québec, Pauline Marois, était concordante : « La place de l'OACI est à Montréal. Son avenir est ici. Je suis fière du combat que nous avons mené pour qu'elle reste dans la métropole, où elle représente le cœur de notre industrie



La station de métro - bien parisienne - «Square Victoria»



Les officiels présentant la nouvelle dénomination de la station métro

aéronautique. Avec plus de 200 entreprises, 42.000 emplois et un chiffre d'affaires de 12,1 milliards de dollars, Montréal est sans conteste la capitale mondiale de l'aviation civile », a-t-elle affirmé.

60 points à l'ordre du jour

Par la suite, les 60 points inscrits à l'ordre du jour provisoire ont été adoptés par l'assemblée.

Sur proposition de l'Indonésie et soutien des Etats-Unis, du Burkina Faso, de la Colombie, du Portugal, de l'Equateur, de la Tunisie et de l'Ouganda, l'assemblée a élu Mr. Michel Wachenheim, ambassadeur français et représentant permanent de la France auprès de l'OACI, en tant que président de la 38e assemblée.

Sur proposition du Mexique et soutien de la République Dominicaine, de la Libye, du Venezuela, du Mali, de l'Allemagne, de la Tunisie et de la France, l'assemblée a élu le Canada, le Burkina Faso, la Russie et l'Arabie Saoudite à la Vice-présidence.

Pour présenter et discuter des différents ateliers de travail, 5 commissions ont été mises en place : la commission exécutive, la commission économique, la commission juridique, la commission technique et la commission administrative, cette dernière présidée par un pays africain: le Cameroun.

La 38e Assemblée de l'OACI a ainsi donné lieu à des décisions importantes et à des orientations sur une vaste

gamme d'enjeux techniques et économiques. Voici le résumé des grands faits nouveaux

La sécurité reste primordiale

Dans le domaine de la sécurité, l'Assemblée a réitéré que l'aviation mondiale s'engage avant tout à réduire le taux et le nombre des accidents à l'échelle mondiale. Elle a également confirmé que cette activité sera dorénavant guidée par des objectifs progressifs établis dans un Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) révisé qui a été résolument appuyé par l'Assemblée.

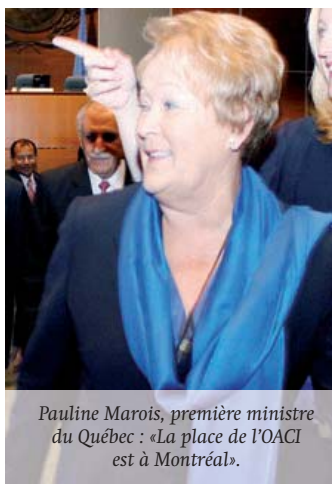
Le GASP révisé donne clairement mandat à l'OACI de continuer à travailler à une transparence, une collabora-

tion et une réactivité accrues dans l'amélioration de la sécurité au moyen de cycles d'analyse et de comptes rendus en temps réel, et d'une plus grande responsabilisation au niveau régional. Il indique aussi très clairement que la collaboration et le partenariat dans les défis de sécurité du secteur du transport aérien tout entier restent essentiels pour produire des résultats positifs.

Sur la base de l'appui qu'elle a reçu de l'Assemblée, l'OACI poursuivra ses efforts dans les années à venir en interagissant de façon plus intensive avec tous les acteurs régionaux, et aussi en protégeant et en partageant - s'il y a lieu - de façon sensée les renseignements critiques pour la sécurité.



La délégation gabonaise en salle le jour de l'ouverture



Pauline Marois, première ministre du Québec : «La place de l'OACI est à Montréal».

Navigation aérienne

La poursuite des progrès en matière de sécurité sera dorénavant renforcée par les cycles complémentaires d'analyse et de comptes rendus de la navigation aérienne comme l'a confirmé l'Assemblée par l'appui tout aussi résolu qu'elle a donné au plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI révisé.

Le GANP permettra à l'OACI de réaliser de façon pratique et souple l'objectif de longue date de l'harmonisation mondiale du système de navigation aérienne. Grâce aux modules très détaillés de ses mises à niveau par blocs du système de l'aviation, le GANP révisé assure des niveaux de transparence sans précédent ainsi qu'une certitude en matière de planification aux États, aux groupes régionaux de mise en œuvre, aux fournisseurs de services, aux usagers de l'espace aérien et aux parties prenantes de l'industrie. Il donne des orientations claires sur



M. Jean Bertin Ouédraogo (Burkina Faso), Vice-président de l'Assemblée

les cibles opérationnelles exigées et sur les normes dont on aura besoin pour les appuyer sur les 15 prochaines années, sans parler des technologies, procédures et approbations réglementaires spécifiques sur lesquelles elles seront basées.

Sûreté et facilitation

En entérinant les décisions du Conseil en matière de sûreté et de facilitation, l'Assemblée a confirmé l'importance que l'OACI accorde à la réalisation d'un plus grand équilibre entre l'application de mesures de contrôle efficaces et la réalisation d'un réseau offrant une bonne connectivité et de bonnes performances. La priorisation basée sur la gestion du risque, la reconnaissance mutuelle de l'équivalence des mesures de sûreté et d'autres principes clés serviront dorénavant d'éléments de base pour les futurs examens de l'OACI dans le domaine de la sûreté et de la facilitation.

Les États membres de l'OACI ont aussi donné acte des progrès accomplis depuis la 37e session de l'Assemblée en vue d'accroître la sûreté de l'aviation civile, notamment par le renforcement des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 relatives au fret aérien ainsi qu'à la fourniture d'assistance technique et la coopération dans toutes les régions en matière de sûreté, ainsi que de l'achèvement du deuxième cycle du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'Organisation.

L'Assemblée a en outre approuvé les nouvelles directions prises en matière de sûreté et de facilitation, telles que la méthode de surveillance continue pour les audits de sûreté et la nouvelle stratégie du Programme d'identification des voyageurs de l'OACI. Par-dessus tout, les résultats de la 38e session réaffirment que le succès en sûreté et facilitation de l'aviation doit reposer sur une coopération internationale améliorée.

Transport aérien

L'Assemblée a approuvé le nouvel objectif stratégique de l'OACI en ce qui concerne le développement économique du transport aérien. Elle a également approuvé les recommandations formulées par la sixième Conférence mondiale de transport aérien ainsi que le plan des travaux futurs de l'Organisation dans les domaines de la prévision, de l'analyse économique et des statistiques.

Pour le prochain triennat, l'OACI aura donc un mandat renforcé pour diriger le développement suivant une vision à long terme pour la libéralisation, un cadre de réglementation mondial et des orientations de politique connexes. Les éléments clés des efforts à ce sujet seront le développement d'accords internationaux facilitant la libéralisation de l'accès aux marchés, de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et des services de fret aérien, ainsi que la fourniture et le renforcement continus par l'Organisation du mécanisme ICAN afin d'appuyer les activités des États en matière de libéralisation du transport aérien international.

L'Assemblée a reconnu la définition des principes de base de la protection des consommateurs comme une autre question de priorité pour l'OACI, tout comme l'élaboration d'orientations sur l'incidence de la taxation et des autres



M. Bernard Aiu, successeur de M. Gonzalez



Le Gabon vote

RESULTATS DES VOTES DES ETATS MEMBRES ELUS AU CONSEIL DE L'OACI

GROUPE I

Total des votants : 173

BRESIL 160
ALLEMAGNE 159
JAPON 155
AUSTRALIE 152
ETATS-UNIS 152
CHINE 150
ITALIE 150
ROYAUME UNI 146
FRANCE 143
CANADA 141
FEDERATION RUSSE 138

GROUPE II

Total des votants : 172

SINGAPORE 163
EGYPTE 156
VENEZUELA 155
AFRIQUE DU SUD 154
ARABIE SAOUDITE 154
Portugal 150
NIGERIA 149
NORVEGE 149
INDE 147
ESPAGNE 145
MEXIQUE 143
ARGENTINE 137

GROUPE III

Total des votants : 176

EMIRATS ARABES UNIS 158
REPUBLIQUE DE COREE 156
REP. DOMINICAINE 156
BURKINA FASO 155
KENYA 152
CAMEROUN 149
POLOGNE 147
TANZANIE 147
LIBYE 141
CHILI 140
NICARAGUA 137
BOLIVIE 131
MALAISIE 128

Au moment de mettre MAGANAC 15 sous presse, le 18 novembre 2013, ces 36 membres du Conseil ont procédé à la désignation du nouveau président de cette instance. Pour succéder au Mexicain Roberto Kobeh González, élu président pour la première fois le 1er août 2006 et réélu à deux reprises notamment le 19 novembre 2007 et le 15 novembre 2010 pour un autre mandat de trois ans, un seul candidat était en lice en la personne du Nigérien Bernard Aliu, représentant de son pays au Conseil depuis le 1er janvier 2005. C'est pour la première fois en 70 ans (la convention de Chicago a été signée en 1944), qu'un Africain présidera le Conseil de l'OACI ! Nous y reviendrons en détail dans MAGANAC 16.

redevances imposées au transport aérien. L'Organisation a de plus été chargée d'élaborer des orientations sur la fourniture de fonds et de modalités de financement pour le développement de l'infrastructure aéronautique, les fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté et de supervision économique, ainsi que des mécanismes d'incitation pour appuyer la mise en œuvre en temps utile des modules de mise à niveau par blocs du système de l'aviation.

Protection de l'environnement

En ce qui concerne la protection de l'environnement, l'Assemblée a reconnu le formidable progrès réalisé par l'OACI durant le dernier triennat ; elle a réaffirmé les objectifs ambitieux collectifs et a convenu d'une stratégie

complète pour faire avancer tous les éléments du panier de mesures, à savoir la technologie, l'exploitation et les carburants alternatifs. Elle a de plus établi un programme de travail très audacieux pour le renforcement de la capacité des États à élaborer et mettre en œuvre des plans d'action pour réduire les émissions et la fourniture d'assistance à ce sujet.

L'élaboration d'une nouvelle norme sur le bruit des aéronefs a clairement été bien accueillie par l'Assemblée, et la poursuite des travaux en vue de l'établissement de normes sérieuses sur les particules de matière et les émissions de CO₂ d'ici la 39e session de l'Assemblée a été pleinement encouragée. Les résultats obtenus par l'OACI avec les outils environnementaux ont également été bien reçus, notam-

ment l'outil d'estimation des économies de carburant, qui facilite l'évaluation des avantages environnementaux des mesures opérationnelles. Les efforts de l'Organisation pour aider à une plus grande mise en œuvre des carburants alternatifs d'aviation ont aussi été vigoureusement appuyés.

La soumission de plans d'action nationaux, englobant plus de 80 % du trafic international du dernier triennat, a été reconnue comme une réalisation significative par l'Assemblée. L'OACI a aussi reçu des signes d'appui distincts et forts pour ce travail, au travers d'annonces d'une assistance financière connexe du Fonds mondial pour l'environnement et de l'Union européenne (UE).

Par rapport aux nombreuses réalisations récentes de l'OACI et ses travaux futurs sur les nouvelles technologies, les mesures opérationnelles et les carburants alternatifs durables pour améliorer les performances environnementales de l'aviation, il était plus difficile pour l'Assemblée de parvenir à un plein consensus sur une solution mondiale relative à une mesure basée sur le marché pour renforcer les efforts techniques et opérationnels.

En fin de compte, l'OACI a forgé, entre ses États, un accord sur les mesures fondées sur le marché (MBM), un système d'échange de droits d'émission pour l'aviation civile internationale. Un accord qui, selon Le président du conseil de l'OACI, Roberto Kobeh Gonzalez, «fera date, réalisant ainsi une autre première historique et importante pour le transport aérien, qui devient le seul grand secteur de l'industrie à avoir mis en place un accord multilatéral mondial sur les MBM afin d'aider à gérer les futures émissions de gaz à effet de serre». Une unanimité qui



Le SG de l'OACI félicite le Burkina Faso pour sa réélection au Conseil

malheureusement n'a pas fait long feu ... (voir édito page 4) !

Domaine juridique

Dans le domaine juridique, l'Assemblée a adopté une résolution afin de promouvoir la ratification de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010, deux nouveaux traités qui ont élargi et renforcé le cadre de sûreté de l'aviation mondiale pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes.

L'Assemblée a également adopté une autre résolution visant à promouvoir la ratification et encourager l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999, en vue de la réalisation des pleins avantages de sa mise en œuvre. Cet instrument modernise le régime juridique de responsabilité des transporteurs aériens et facilite l'utilisation de documents de transport aérien dématérialisés.

Elections du conseil

En vue de déterminer les États qui vont siéger au Conseil jusqu'en 2016, des élections ont eu lieu. Le Conseil, composé de 36 sièges, agit en tant qu'organe directeur exécutif de l'OACI entre les sessions triennales de son Assemblée. Ces élections se font en trois étapes :

1. États d'importance majeure dans le transport aérien,
2. États contribuant le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale, et
3. États dont la désignation assure la représentation géographique. En ce qui concerne les pays africains, ont été élus : l'Afrique du Sud, le Burkina Faso, le Cameroun, l'Égypte, le Kenya, la Libye, le Nigeria et la Tanzanie (voir encadré).

ia, avec oaci

38e AG :

Réunions en marge de l'Assemblée

Avant et en marge de l'assemblée de l'OACI, se sont tenues des réunions d'organisations et ateliers divers.

ATELIER DE FORMATION DES DG DES AVIATIONS CIVILES (AC) : Le dimanche 22 septembre 2013, s'est tenu un atelier sur la sécurité, destiné aux directeurs généraux des aviations civiles. Il s'agissait lors de ce séminaire, effectué avec la collaboration de l'aviation civile de Singapour (directeur général et directeur chargé des relations internationales) et de l'OACI (secrétaire général, directeur de la navigation aérienne et techniciens en charge de la supervision de la sécurité aérienne), d'élaborer une future formation destinée aux DG AC nouvellement nommés, afin que ces derniers puissent prendre connaissance des missions et objectifs qui leur sont assignés. Trois aspects primordiaux ont été définis : LEG (aspects législatifs et réglementaires internationaux et nationaux), ORG (organisation d'une aviation civile, recrutement et qualification du personnel) et TECH (procédures, outils techniques, surveillance et résolution des problèmes de sécurité). A l'issue de cet atelier, les différents participants ont marqué l'importance de voir cette formation mise en œuvre, pouvant être effectuée dans les différents centres régionaux de l'OACI et ne dépassant pas un délai d'une semaine.

REUNIONS CAFAC : Afin d'établir des stratégies de groupe et finaliser les différentes interventions qui seront effectuées par les 54 états africains qui prennent part à la 38ième assemblée de l'OACI, des réunions hebdomadaires ont été effectuées. Ces réunions portaient sur la présentation et harmonisation vers une direction commune des interventions faites par les états de la CAFAC lors des plénières ; la finalisation des différentes notes de travail qui seront présentées en commissions, la présentation des notes de travail par les exposants, la mise en place des suppléants ainsi que la stratégie de soutien aux notes de travail.

REUNION AAMAC : Profitant de la présence des Directeurs Généraux à la 38e AG, la 28ème réunion des AAMAC a eu lieu le dimanche 29 septembre 2013, au siège de l'OACI. Ceci après une réunion qui s'était tenue le mercredi 25 septembre à Montréal à laquelle les AAMAC, l'OACI et l'UEMOA avaient pris part par le biais de leurs représentants respectifs, portant sur la multiplicité des agences et organismes sous-régionaux de supervision de la sécurité aérienne en Afrique. Si les différentes entités ont été d'accord pour mettre en commun leurs ressources respectives et un partage de leur activité de supervision (ANS pour les AAMAC, autres domaines par la CEMAC et l'UEMOA), la volonté de migrer à court terme vers une seule entité de supervision de la sécurité n'a pas encore été finalisée.

Une proposition de protocole allant dans ce sens a été élaborée puis soumise au conseil séance

tenante. Compte tenu des remarques pertinentes de l'assemblée, le Président du conseil soumettra ce projet de protocole aux services juridiques de l'OACI et donnera suite des conclusions obtenues.

REUNION INFORMELLE MINISTERIELLE AFI (Afrique Océan Indien) : Sur invitation du secrétaire général de l'OACI, Raymond Benjamin, les ministres en charge des transports ont assisté à une réunion le lundi 23 septembre 2013 au siège de l'OACI. Il s'agissait de faire une présentation de l'état d'avancement du plan AFI portant sur la résolution des problèmes de sécurité de la région. Pour le compte du Gabon, le ministre délégué BIYE et le DGA de l'ANAC Arthur DELAUNAY ont pris part à cette réunion.

Après une brève introduction sur les statistiques du transport aérien en Afrique (470 routes qui passent par l'Afrique et 620 à l'intérieur du continent), un rappel a été effectué sur la mise en place du plan AFI (A36), ses missions et objectifs.

Des efforts ont été accomplis dans le domaine de la sécurité aérienne dans la région AFI.

La Mauritanie et le Soudan ont reçu les félicitations de l'OACI pour les progrès de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées qui ont vu leur taux de non-conformités passer de 75 à 25%. Si le taux d'accident a baissé entre 2010 et 2011 pour le continent africain, seuls 15 des 54 états africains se trouvent en dessous de 40% de taux de non-conformités. Des efforts importants restent encore à faire par la plupart des états.

L'OACI a décliné un plan de mise en conformité pour la région AFI qui s'étend jusqu'en 2017 avec les priorités suivantes :

- 2013 à 2015 : états ayant un pourcentage de LEI(*) compris entre 40 et 65
 - 2013 à 2017 : états ayant un pourcentage de LEI(*) supérieur à 65 (cas du Gabon)
- (LEI = Lack of Effective Implementation, = absence de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées)

Il a été rappelé aux ministres que la partie législative (code de l'aviation civile et règlements) était primordiale pour la mise en place d'un système de supervision de la sécurité d'un état.

REUNION DES MINISTRES EN CHARGE DES TRANSPORTS DE LA CEMAC : voir notre interview du ministre BIYE à la page suivante. *ad/jia*



Une partie des participants à la réunion AFI

Emmanuel Jean Didier BIYE :

« Nous pouvons accomplir des exploits en matière d'aviation civile au Gabon »

A la tête de la délégation gabonaise, le ministre délégué en charge des transports. M. Emmanuel Jean Didier BIYE, a pris part à la 38e session de l'assemblée générale de l'OACI et a bien voulu s'expliquer au micro de MAGANAC sur les questions de grande importance touchant le secteur des transports et de l'aviation civile en Afrique et dans le monde qui ont été débattues.

M. le Ministre, vous venez d'assister à la 38e assemblée générale de l'OACI. Vos impressions ?

Je voudrais exprimer ma satisfaction parce que c'est la première fois que je participe à une assemblée générale de l'OACI. Celle-ci m'a permis d'affiner mes connaissances dans le secteur de l'aviation civile et de rencontrer d'autres partenaires plus avancés dans ce domaine, échanger avec eux, partager des expériences et accroître mon savoir-faire par rapport au monde de l'aviation civile.

Une présentation de la supervision de la sécurité dans la région Afrique et Océan Indien a été faite aux ministres par l'OACI. Que pensez-vous des progrès réalisés par certains états comme la Mauritanie et le Soudan ?

Je pense que cela nous motive de plus belle parce que lors de la présentation de l'évolution des pays africains en matière d'aviation civile, il nous a été rappelé que la Mauritanie est passée de 32% d'application des règles à plus de 74% de conformité. Si ce pays et le Soudan ont pu réussir, le Gabon aussi peut y arriver. Je me réjouis d'être accompagné d'une forte délégation de l'aviation civile gabonaise, et je suis convaincu que nous pouvons accomplir des exploits en matière d'aviation civile au Gabon. Le DG de l'aviation civile de Mauritanie lors de son allocution, a remercié notre pays pour avoir contribué à leur réussite. Cela veut dire que nous avons des connaissances, des experts

ayant vraiment de l'expertise. Et je crois que nous allons profiter de leur expérience pour sortir le Gabon de la léthargie actuelle.

Un peu plus de détails peut être... Quelles seront les initiatives qui seront prises par le gouvernement gabonais ?

A notre retour au pays, nous organiserons une réunion sur ce que nous avons appris du

nous beaucoup de choses. En ce qui nous concerne, nous avons appris qu'en termes de conformité, la LEG, c'est-à-dire la législation locale, est un des éléments importants dont nous avons besoin. Il est donc urgent que nous travaillions là-dessus. Cela ne veut pas dire que nous ne l'avons pas fait, le texte avait été renvoyé par l'Assemblée Nationale à cause de certaines ratures. Mais grâce au lobbying

choses. Notre partenaire technique Air France a levé quelques ambiguïtés relatives aux compagnies nationales dans la zone Cémac. Les chefs d'Etat ont réaffirmé le principe de la libre concurrence au niveau de la zone. Le comité ad hoc a pris donc la résolution de lever ces points d'ombre avec Air France et continuer le processus de certification de la compagnie. A ce sujet, le ministre des transports du Congo a été mandaté pour rencontrer Air France et dissiper toute équivoque. Nous avons profité de la présence ici de tous les ministres de l'aviation civile de la zone Cémac pour qu'un point nous soit fait par la Task Force qui a été mise en place. Ils nous ont rassurés que les conclusions de leurs travaux ont été satisfaisantes et il leur a été demandé de rencontrer les compagnies nationales de chaque Etat, notamment le Cameroun avec Camair-co, la Guinée Equatoriale avec Ceiba, le Congo avec Ecair, pour nouer des partenariats entre ces compagnies nationales et Air Cémac. Nous arrivons à la conclusion que si nous nous mettons en concurrence, aucune de ces compagnies ne pourra survivre. La Task Force nous a certifié qu'Air CEMAC effectuera son premier vol avant la fin de l'année 2013. Il faut avouer que nous étions inquiets par rapport au délai fixé.

Puisqu'on y est aux compagnies nationales, la nôtre en est où ?

Une commission interministérielle avec la Présidence de la République a été mise en place sous les instructions du Premier ministre. Celle-ci a rencontré deux constructeurs d'avion, à savoir Bombardier et Embraer qui nous ont fait des propositions. Un premier compte-rendu a été soumis au Premier ministre sur l'évolution des travaux. Et le moment venu, les Gabonais auront les informations sur la création de la nouvelle compagnie gabonaise.

ITV + photo : ia



Emmanuel Jean Didier BIYE : «Bombardier et Embraer nous ont fait des propositions»

rant cette assemblée de Montréal. Ensuite nous tirerons des conclusions par rapport au plan d'action qu'il faudra présenter au gouvernement et mettre en place. L'OACI est prête à nous aider à sortir de la liste noire sur laquelle nous sommes inscrits depuis des années.

La partie législative est importante, qu'en est-il du code de l'aviation civile gabonaise ?

Avant de nous rendre au Canada, nous avons discuté avec le conseiller juridique de notre ministère. Celui-ci m'a fait comprendre que le code de l'aviation civile gabonaise se trouve au Conseil d'Etat jusqu'à l'heure actuelle. Des séances de travail seront entreprises afin que ce document soit à nouveau présenté à l'assemblée nationale pour son adoption. Nous nous attèlerons à ce que cela soit réalisé. Il est souvent intéressant d'assister à ces réunions parce que nous appre-

que nous ferons avec la direction générale de l'ANAC Gabon, ce texte sortira du Conseil d'Etat afin qu'il soit adopté définitivement.

Je vous confie que beaucoup de nos lecteurs sont assoiffés de nouvelles par rapport à Air CEMAC, on se demande quand va décoller cette compagnie, où en est-on ? Comme j'ai appris qu'ici à Montréal, il y a eu une réunion des ministres de la zone Cémac à ce sujet, y a-t-il des progrès ?

Vous faites bien de poser cette question. Le 25 septembre 2012, une réunion entre tous les ministres de la Cémac a eu lieu pour parler de l'état d'évolution de la future compagnie. Plus tard le 27 juin dernier, une autre réunion du comité ad hoc des ministres en charge de l'aviation civile de la Cémac s'est tenue pour faire un état des lieux par rapport aux instructions données par les chefs d'Etat pour voir l'évolution des

PCA de l'ANAC :

« L'autorité aéronautique doit d'avantage s'impliquer »

M. Emmanuel NZE BEKALE, PCA de l'ANAC, a fait partie de la délégation gabonaise à Montréal. Pour lui également, c'était une première ...

M. le Président, il s'agit de votre première participation à une réunion de l'OACI. Quels sont vos sentiments ?

Effectivement depuis que j'ai la charge de la présidence du conseil d'administration de l'ANAC, je n'avais pas encore eu l'occasion de participer à une assemblée générale. Premièrement mon sentiment est que nous sommes là au centre des grands enjeux de l'aviation civile. Et deuxièmement je retiens que l'assemblée générale vient entériner sur la plupart des sujets de discussion qui ont eu lieu en d'autres circonstances. C'est pour cela qu'il est important qu'à toute grande rencontre, l'ANAC soit présente car cela donne l'occasion d'avoir un meilleur suivi des dossiers dès le départ jusqu'à leur conclusion. Par contre j'ai un peu regretté que nous arrivions parfois à la conclusion sans avoir pris connaissance des débats antérieurs.

Mais les renseignements reçus vous ont-ils permis de dégager de nouvelles orientations pour l'aviation civile du Gabon ?

Absolument. J'ai noté particulièrement trois grandes préoccupations pendant les travaux que nous avons suivis, à savoir la protection des consommateurs qui est aujourd'hui au centre des préoccupations de l'aviation civile. Ensuite, vient la protection de l'environnement. En effet, le message du Secrétaire général de l'OACI a été uniquement axé sur le fait d'accorder une importance capitale à la protection de l'environnement (le bruit et l'émission de gaz à effet de serre). Et enfin le troisième enseignement retenu

est que la sûreté et la sécurité sont de plus en plus au cœur des inquiétudes de l'aviation civile. Et ces thèmes ont été abordés lors de la 6e conférence mondiale de l'aviation civile. De là découle un nombre de recommandations

sont leurs deux actions conjuguées qui permettront de sortir de la liste noire. En ce qui concerne l'ANAC, elle a des points sur lesquels elle doit insister. Et l'un d'eux est celui de la délivrance des licences du personnel aéronautique



Emmanuel NZE BEKALE : «Comme nous sommes sous les tropiques, nous pensons toujours avoir du temps»

que l'Assemblée générale a eu l'occasion d'entériner pour désormais guider l'action des uns et des autres dans les différents pays.

Pour revenir au Gabon, les progrès réalisés par l'ANAC lors du dernier ICVM ne permettent pas la sortie de la liste noire. Quels sont les points prioritaires qui doivent être entrepris ?

Nous avons retenu des recommandations et des actions à mener.

Par exemple ... ?

Nous avons noté que - contrairement à l'idée répandue - sur les 5 domaines sur lesquels nous avons été audités, des progrès considérables ont été accomplis. Mais ceux-ci ne sont pas encore suffisants pour sortir de la liste noire. Au niveau de la stratégie, nous avons défini deux acteurs principaux qui sont l'autorité aéronautique, c'est-à-dire l'Etat, et l'autorité compétente qui est l'ANAC. Ce

où nous avons obtenu moins de performance. Beaucoup d'écueils demeurent encore sur ce domaine. Et nous devons accentuer notre performance dans ce domaine que les spécialistes appellent PEL. En outre, l'ANAC doit mettre l'accent sur la formation. Et qui dit formation, dit ressources disponibles à former. Or malheureusement nous sommes dans un secteur où le Gabon a très peu formé aujourd'hui. Et les seuls cadres formés sont en compétition avec l'industrie. Il faut donc identifier les jeunes étudiants qui sortent des filières scientifiques pour augmenter ce vivier dont nous avons particulièrement besoin. C'est pour cela que nous avons encouragé dans ce sens la direction générale à faire des actions de sensibilisation auprès des grandes écoles.

Ce qui a été fait deux fois déjà par exemple à l'USTM à Franceville ...

Oui. En effet, il s'agit là d'ac-

tions fortes pour renforcer nos capacités en ressources humaines. Mais la voie la plus efficace à mon sens est de les prendre à l'école, parce que ceux qui sont déjà formés, il n'y en a pas beaucoup d'abord, et le peu qu'il y a, l'industrie nous les prend.

C'est parce qu'ils ne sont pas bien payés, donc il faudrait trouver une stratégie pour lutter contre cette fuite de cerveaux, n'est-ce pas ?

Tout à fait, l'industrie aéronautique les paie mieux. C'est un enjeu important sur lequel l'accent doit être mis sur les prochaines années. Et au niveau de l'autorité aéronautique, lorsqu'on regarde les différents domaines sur lesquels nous avons été audités, il y en a qui sont essentiellement de la responsabilité de l'autorité aéronautique. Par exemple celui de la législation, le code de l'aviation civile. Lorsque l'ANAC a fait son travail technique d'élaboration des textes, c'est un circuit d'approbation officiel qui s'enclenche après et qui n'est plus de la responsabilité de l'ANAC. L'autorité aéronautique doit d'avantage s'impliquer, vaincre les lenteurs administratives pour que les choses se fassent en temps et en heure.

En effet, beaucoup d'orateurs ici à Montréal ont insisté sur une volonté politique accrue.

Elle est nécessaire et doit nous accompagner. Mais comme nous sommes sous les tropiques, nous pensons toujours avoir du temps. Mais malheureusement dans le contexte de la mondialisation, ce temps commence à nous manquer !

ITV + photo : ia

A.S. Ould Mohamed El Hacen : «Le Gabon renferme d'excellentes compétences»

A Montréal, devant un parterre de ministres en charge de l'aviation civile et de spécialistes du secteur aéronautique, Nancy Graham, directrice de la navigation aérienne de l'OACI, a qualifié le directeur général de l'ANAC Mauritanie de «Superstar africaine de l'année», eu égard aux résultats que son pays a obtenus sous sa gestion. M. Siim Kallas, vice-président de l'Union européenne chargé des transports a aussi salué les progrès remarquables de la Mauritanie. Par ailleurs, M. Ould Mohamed El Hacen vient d'être nommé président par intérim du groupe régional de la sécurité de l'aviation civile en Afrique et Océan Indien, RASG AFI. MAGANAC lui a demandé ses secrets ...

M. le directeur général, la Mauritanie et le Soudan sont salués par la communauté internationale de l'aviation civile par les remarquables changements qui ont été opérés dans leurs Etats. Quel travail a été accompli dans le vôtre ?

Le chantier qui a été abattu était énorme. On est passé d'une situation d'un pays où le niveau de conformité est passé de 32% à 74%. Il faut rappeler que la moyenne mondiale est de 60 %. Nous avons purement et simplement inversé les choses. Il s'agit d'un travail de longue haleine réconforté de façon soutenue par une volonté politique claire. Sans celle-ci, on n'aurait pas pu du tout évoluer. En Mauritanie, nous avons eu une approche de gestion de projet utilisant les outils de management et de la qualité y afférents. Une vision et des objectifs stratégiques ont été déclinés et les différents livrables définis tel que l'arsenal juridique. Par arsenal j'entends le code, les décrets, les arrêtés mais aussi les éléments indicatifs tels que les procédures, les fiches de fonction, les manuels d'inspecteurs, les listes de vérification etc ... Mais pour transformer l'écrit en réalité il fallait se donner les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

Détaillez-nous ces moyens nécessaires ...

Au cours de cette mise en œuvre,



la nécessité d'élaborer des programmes et les plans de formation y afférents s'imposait et le suivi de leur mise en œuvre avec la rigueur requise était le souci de tous les jours ; sans un encadrement qualifié les objectifs ne pouvaient être atteints. L'élaboration de la matrice des besoins en formation a mis en exergue cette nécessité de couvrir l'ensemble des domaines objets de la supervision, d'inspecteurs bien formés et entraînés à l'exécution de leurs tâches; la formation théorique n'était pas la panacée. Pour couvrir les huit domaines des licences, de la navigabilité, des opérations, des enquêtes accident, des aéroports de la navigation aérienne mais aussi de la législation et de l'organisation, il fallait recruter et former des dizaines de techniciens et ingénieurs.

Vous les avez formés où ?

Le complément de la formation de base a été réalisé en Mauritanie grâce aux compétences locales de l'ANAC, de notre industrie, mais nous avons fait recours aussi aux compétences des pays voisins dont le vôtre, le Gabon, mais aussi de l'Europe et du Moyen orient. Les experts de l'OACI, de l'EASA, ont également participé à cette mise à niveau. La densité de la formation nous a contraints à affecter

à ce processus une partie de nos locaux, et cela continue depuis 3 ans. Nous avons par ailleurs parti-

cipé aux formations sous-régionales réalisées sous l'auspice de l'OACI, de l'ACAC, de la CAFAC ...

fait aux conditions de sécurité de l'UE. C'était le premier pays africain à passer ce cap, voire du monde. Nous venons d'améliorer encore notre score à l'OACI, suite à la revue en ligne des progrès postés sur le site de l'OACI. Nous n'avons ni droit à l'erreur ni au sommeil, les jours à venir seront mis à profit pour consolider et améliorer l'existant; notre note évoluera positivement et constamment, nous permettant ainsi de rester dans le concert des nations respectées dans le domaine de l'aviation civile.

Beaucoup d'états africains ont du mal à sortir de la liste noire. Quels conseils pouvez-vous leur donner?

Le premier conseil que je donne ne s'adresse pas seulement à mes collègues. Il s'adresse principalement à leurs dirigeants politiques : sans leur volonté rien ne peut être réalisé. De cette volonté doit découler une feuille de route assez claire fixant les objectifs à atteindre, les moyens requis mais aussi des délais pour la réalisation. La revue des objectifs fixés par les politiques est un outil essentiel pour s'améliorer. Je dirai aussi à mes collègues que le benchmark est un outil fondamental : notre cas est bien transposable chez eux. La bataille pour acquérir une ressource humaine bien formée, qualifiée et motivée est l'une des clés du succès. Je souhaiterais que le Gabon qui renferme d'excellentes compétences que j'ai rencontrées devienne bientôt un exemple.

Quelles sont les prochaines étapes pour l'aviation civile mauritanienne ?

La prochaine étape est de consolider l'existant, de s'améliorer de façon continue en visant le zéro défaut ce qui est un objectif en soi, d'être efficient. La 38e assemblée de l'OACI a également mis en exergue les mutations et défis qui nous attendent. Il faut être proactif et se préparer sérieusement à ces changements. La coopération avec les pays voisins et les nations à fort potentiel en matière d'aviation civile caractérisera notre vision: voilà ce que l'on essaiera de faire dans les années à venir.

Qu'avez vous fait sur ce plan ?

Écoutez : un inspecteur qui n'est pas bien payé, aura des soucis et risque de ne pas atteindre les objectifs qui lui ont été assignés. Le niveau de nos salaires ne pouvait pas fidéliser un personnel compétent. Ainsi nous avons doublé les salaires et utilisé d'autres outils de management pouvant aider à lutter contre la fuite des compétences dont le cadre du travail d'équipe, la reconnaissance du mérite, le respect des décisions des inspecteurs, la transparence, l'écoute, la fixation des objectifs, les revues permanentes ...

Si j'ai bien compris, vous avez accompli tout ça en moins de 3 ans ?

En effet, après une année et demie, la Mauritanie est sortie de la liste AARB de l'OACI, en avril 2012. Et à la fin de cette même année, nous avons intégré le club des «champions d'Afrique», réussi la certification ISO 9001 de notre organisation et satis-

Noté pour vous : Ils et elles ont dit ...

“

“La Mauritanie est devenue un modèle à suivre par les autres Etats africains pour surmonter les insuffisances dans le domaine très sensible de la sécurité aérienne”. (Nancy Graham, directrice de la navigation aérienne de l'OACI)



“

“Le succès et les réalisations constatés jusqu'à maintenant grâce au Plan AFI n'auraient pu être atteints sans l'engagement des États de la région et les efforts des nombreux partenaires du domaine de la sécurité de l'aviation. Pour continuer sur notre lancée, il faut élargir ensemble les domaines d'activité et confirmer l'engagement des États AFI et des autorités compétentes. La sécurité de l'aviation en Afrique ira en s'améliorant à mesure que ces travaux avanceront”. (Raymond Benjamin, Secrétaire général de l'OACI)



“

“La CAFAC réitère son soutien aux États AFI pour atteindre les objectifs fixés dans la Déclaration d'Abuja. Pour éliminer les failles et accroître la sécurité dans la région, la CAFAC, avec le soutien technique de l'OACI, a fourni une assistance aux États africains pour remédier aux carences en matière de supervision de la sécurité, la priorité allant aux États où ont été décelés des problèmes graves de sécurité (PGS)”. (Kwame Mamphay, Président de la CAFAC)



“

“Il importe que les gouvernements se concentrent sur l'adoption d'une solution mondiale (...). Les mécanismes nationaux ou régionaux sont des distractions politiques. Nous ne devons pas laisser de telles considérations freiner les importants progrès dont nous avons besoin”. (Tony Tyler, DG de l'IATA)



“

“Cet accord sur les MBM est une première historique pour le transport aérien et pour le rôle du multilatéralisme en matière de défis climatiques mondiaux”. (Roberto Kobeh Gonzalez, président du conseil de l'OACI)



“

“L'OACI n'a pas endossé le système d'ETS européen, mais le plus important est la décision d'élaborer un système mondial. Des décisions seront prises en 2016, et nous sommes en bonne voie pour leur application en 2020”. (Michel Wachenheim, président de la 38 AG).



“

“Les améliorations à la sécurité dans la Région AFI sont le résultat d'une collaboration étroite et efficace et des efforts importants consentis par bon nombre d'États africains. Cependant, même si la mise en œuvre a progressé sur plusieurs fronts, il reste encore beaucoup à faire. L'élargissement du Plan AFI est donc la suite logique dans les efforts de l'OACI pour accroître les résultats et les capacités en matière de sécurité aux quatre coins du continent”. (Bernard Aliu, Représentant du Nigéria au Conseil de l'OACI)



“

“L'OACI attache une importance croissante aux besoins des usagers de bout de ligne et à l'appui de toutes les initiatives qui visent à rehausser la connectivité globale du système du transport aérien. En faisant en sorte, de concert, que les besoins des entreprises et des voyageurs seront pleinement satisfaits, tout en cherchant à augmenter le nombre de destinations que nous desservons dans le monde entier – surtout de point à point – l'OACI continuera de promouvoir le développement économique et la connectivité”. (Boubacar Djibo, Directeur du transport aérien de l'OACI)



La 38e AG de l'OACI en images



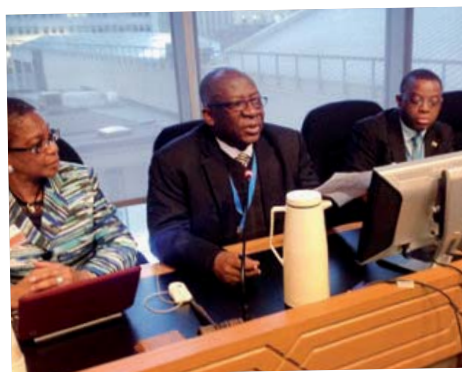
Le DGA de l'ANAC, M. Arthur DELAUNAY, accueillant le ministre BIYE à son arrivée



La délégation gabonaise se retrouve en salle



Mme. Stella ODUAH, ministre nigériane de l'aviation, en campagne en faveur de l'élection du candidat Dr. Aliu



La CAFAC se réunit en marge de l'assemblée générale



Le DG de l'ANAC Togo, M. LATTA Dokisime Gnama, présente le rapport du comité économique à l'assemblée



La Gambie se prépare à voter

Un des ATR 72
de la compagnie

AFRIC AVIATION : Des ambitions continentales



Afric Aviation dont le siège social se trouve à Libreville est un acteur majeur dans le transport aérien gabonais. C'est l'une des compagnies aériennes à s'imposer durablement sur notre marché. La compagnie a débuté ses activités le 13 octobre 2000 et exploite une flotte composée actuellement de 1 BEECH 1900 D de 19 places, un ATR 42-320 de 48 places, et de 2 ATR 72-212 de 64 à 66 places.

Dirigée par M. Alfred Pierre ETOUKE, Afric Aviation se compose des services suivants: une direction administrative et financière, une direction commerciale, une direction technique, une direction des opérations aériennes, et une direction des opérations au sol et sûreté. Toutes ces directions sont rattachées à la direction générale. Environ 176 personnes y travaillent au quotidien (21 PNT, 15 PNC, 31 administratifs, 7 techniciens avion, et 102 personnels au sol).

Son réseau couvre six destinations à l'intérieur du Gabon (Port-Gentil, Rabi, Gamba, Tchibanga, Mayumba et Mvengué). Avec son vol inaugural LBV/DOUALA/LBV le 1er septembre 2013, Afric Aviation a ouvert sa première destination internationale : Douala - et ce ne sera pas la dernière !

Très prochainement, la compagnie prévoit de s'accroître par l'élargissement de sa flotte

à court et moyen terme de : 1 ATR 42-320, 1 ATR 72-212, 1 ATR 72-200F, 2 B737-300 et 1 B 737-300F. Dans la même perspective, les dessertes nationales telles qu'Oyem, Bitam, Mouila, Koulamoutou et Makokou sont envisagées.

En outre, la compagnie souhaite étendre son réseau régional en effectuant des vols dans les villes de la zone CEMAC,

élevé des billets sur Port Gentil». Selon M. ETOUKE, cela se justifie par des facteurs inhérents à la qualité de service et à la sécurité. « La sécurité et la qualité n'ont pas de prix », raisonne-t-il.

La sécurité aujourd'hui demeure une priorité pour toutes les compagnies du monde et en effet, Afric Aviation n'est pas en reste. Un officier de

rer encore la sécurité de ses opérations ainsi que celle de ses passagers, Afric Aviation s'est lancée dans le processus de certification IOSA, la première norme universelle pour la gestion de la sécurité des transports aériens. Elle est parrainée par l'IATA dont le premier atelier (workshop) s'est tenu le mois de mai dernier et le second se tiendra en Novembre 2013.



En ce qui concerne la politique de recrutement, Afric Aviation procède par un appel à candidature. La

à savoir Yaoundé au Cameroun, Bata et Malabo en Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Principe, Brazzaville et Pointe Noire au Congo, Bangui en République Centrafricaine et Ndjamena au Tchad. Elle envisage aussi de desservir d'autres villes continentales comme Lagos et Port-Harcourt au Nigeria, Accra au Ghana, Niamey au Niger, Ouagadougou au Burkina Faso, Abidjan en Côte d'Ivoire, Bamako au Mali et Dakar au Sénégal.

Certains clients reprochent à Afric Aviation «le prix trop

sécurité des vols (OSV), rattaché au responsable des opérations aériennes, veille sur le respect de la politique de sécurité des vols de la compagnie pour prévenir les incidents et accidents ; rapporte tout écart aux dirigeants responsables, l'enregistre et l'analyse par rapport aux normes de la compagnie, de la réglementation et la mise en œuvre d'actions correctrices.

La maintenance et l'entretien des avions de la compagnie s'effectuent en France et en Afrique du Sud. Pour améliorer

priorité revient aux Gabonais, et à ce jour, le personnel d'encadrement est composé de 12 Gabonais et 2 expatriés.

Au cours des deux dernières années, Afric Aviation a enregistré une hausse de fréquentation de plus de 60% par rapport à l'année 2011, la compagnie ayant transporté 58565 passagers en 2011 contre 97026 en 2012.

rsm

Gabon : Coopération Shell / ANAC

Nouveau système d'approche aux instruments à Gamba et Rabi

Dans le cadre de la mise en place d'un système d'approche aux instruments de type RNAV (GNSS), un groupe d'experts s'est réuni à l'ANAC au mois d'octobre, à la demande de Shell Aircraft dont les normes en aviation sont si élevées que la compagnie exige que tous les aéroports opérés et contrôlés par elle aient un système d'approche GPS. Pour en savoir plus, MAGANAC a interrogé M. Rodrigue NOUHANDO, responsable adjoint du service aviation de Shell Gabon.

M. Nouhando, quelles sont les raisons de votre présence ici à l'ANAC, et qui sont vos partenaires ?

Nous sommes ici dans le cadre de la mise en place d'un système d'approche instruments appelé RNAV(GNSS). A Libreville, il y a l'ILS (Instruments Landing System), c'est-à-dire, les avions peuvent atterrir en faisant une approche graduée selon un système de contrôle qui permet en toute sécurité de ne pas stresser le pilote sur la visibilité. C'est à peu près le même système que nous voulons mettre en place à Gamba. Nous sommes entrés en contact avec une sous-structure de Airbus Industrie appelée ProSky pour nous aider à mettre ce système en place dans les deux aéroports que nous gérons, à savoir Rabi et Gamba. A part ProSky, il y a nos contracteurs, Solenta, qui a les pilotes et la technicité,

et Afrijet qui a les avions. Mais ce système n'existe pas encore en Afrique subsaharienne, c'est la première fois qu'il sera installé et les autorités n'ont pas encore le processus pour l'approuver.

Que fait Airbus ProSky exactement ?

ProSky est une filiale d'Airbus lancée en janvier 2011. Son offre de services vise à moder-

aux dernières technologies et procédures, et réaliser la meilleure rentabilité opérationnelle grâce à des vols plus directs, entraînant une réduction de la consommation de carburant (quelques 10%), les émissions de CO2 et le niveau de bruit.

Vous disiez que les autorités n'ont pas encore le processus pour l'approuver. Comment allez-vous procéder alors ?



Rodrigue NOUHANDO,
Chef de Service adjoint
aviation Shell Gabon

niser les systèmes de gestion du trafic aérien (Air Traffic Management - ATM) dans le monde entier. Elle propose à différents pays le savoir-faire aéronautique d'Airbus, en travaillant avec leurs fournisseurs de services de navigation aérienne (Air Navigation Service Provider - ANSP), les services officiels et les compagnies aériennes. Ils pourront ainsi transformer leurs systèmes ATM grâce

Nous avons jugé nécessaire de nous rapprocher de l'ANAC en tant qu'autorité compétente, pour l'informer de ce projet, nous avons une grande structure agréée et expérimentée dans le projet. Nous avons également associé l'ASECNA qui gère les aéroports et avons regroupé tous les régulateurs et les autorités qui peuvent concourir à la réalisation de ce projet. En ce moment, nous

sommes dans la procédure de mise en place. Nous commençons par la présentation du projet, nous demandons à l'ANAC ce qu'il y a à faire en matière d'autorisation ou d'approbation et sommes prêts à l'aider à se familiariser avec ce processus et aller ensemble jusqu'à ce qu'il soit finalisé. Ce sera la première fois au Gabon et c'est un apport tant pour Shell Gabon parce que c'est obligatoire pour nous, que pour l'autorité de tutelle car elle devra mettre toutes les règles nécessaires pour contrôler et superviser ce système que nous créons à Gamba. L'ANAC est donc notre véritable partenaire qui nous accompagnera dans le projet, et nous espérons que d'ici décembre, nous aurons toutes les bases et les données nécessaires pour la mise en place de ce système d'approche au Gabon.

Quelles seront les étapes ?

Pour mettre en place un système d'approche aux instruments à Rabi et à Gamba, la première étape est de collecter les données relatives à la zone de Gamba, les antennes, les obstacles, l'alignement de la piste, son élévation etc. Ils nous permettent d'avoir le design du projet. Ensuite la deuxième étape est la conception du design. Celle-ci fait intervenir tous les différents agréments, toutes les bases nécessaires pour l'étude. Dans un premier temps, nous aurons besoin des spécifications qui sont importantes pour le début de notre base de données, et le kick off meeting qui est une réunion de mise en route du projet. C'est à ce niveau que nous sommes.



Systèmes de positionnement par satellite (GNSS)

L'arrivée du premier satellite artificiel a ouvert une nouvelle ère dans le positionnement. En effet l'écoute du signal de Spoutnik par le laboratoire Johns Hopkins Research University a permis grâce à la mesure Doppler du signal, la première restitution d'une orbite d'un satellite et sa prédiction. A contrario, la connaissance de l'orbite d'un satellite permet d'obtenir une position au sol.

L'armée américaine a donc fait développer sur ce principe son premier système de radio positionnement appelé TRANSIT. Il a été déclaré opérationnel en 1964 et a disparu en 1985.

En 1973, l'armée américaine lance une étude pour le successeur de TRANSIT. C'est le début de la mise en place du GPS. Ce nouveau système est déclaré opérationnel en 1994. La simplicité d'emploi va permettre le développement d'applications non seulement dans le domaine militaire mais aussi dans le domaine civil. Dès le début des années 1980, les scientifiques explorent le potentiel du système GPS pour du positionnement très précis.

Il est aujourd'hui un outil indispensable pour toutes les applications de précision centimétriques ou subcentimétriques, professionnelles (travaux de géomètres experts, agriculture de

précision, conduite d'engin, surveillance d'ouvrage d'art, ...) ou scientifiques en géodésie ou géophysique (mise en place de systèmes de références, tectonique des plaques, sismologie, mesure du niveau des mers...)

Sa facilité d'emploi en a aussi fait le principal outil pour des applications grands publics comme la navigation routière ou la randonnée.

Avec le développement de ces applications et pour des raisons stratégiques, les autres puissances mondiales ont cherché à se doter de leur propre système de positionnement par satellite :

- GLONASS pour les Russes, mis en place dans les années 1980, laissé en sommeil dans les années 1990 et qui est de nouveau pleinement opérationnel depuis décembre 2011 ;
- GALILEO pour l'Europe dont la première phase d'opérationnalité sera atteinte d'ici 2015 ;
- BEIDOU/COMPASS pour les Chinois qui sera opérationnel à l'horizon 2020.

Source: ensng.eu

Pourquoi GPS au lieu d'ILS ?

Parce que pour nos petits aéroports, il faudrait utiliser quelque chose de malléable, facile à entretenir. Aussi précis que l'ILS qui convient aux grands aéroports. Par exemple, nous souhaitons que lorsqu'il fait mauvais temps à Gamba ou à Rabi, le pilote n'ait plus à regarder à travers le hublot. Il aura un instrument précis lui dictant des consignes pour atteindre le sol. Seuls deux pays en Afrique utilisent ce système, à savoir l'Égypte et l'Afrique du Sud. Le Nigeria est en train de le mettre en place également à la demande de Shell.

Continuons avec les étapes ...

Le kick off meeting exige que

nous expliquions à l'autorité l'objectif du projet, son initialisation, son concept, combien de temps il prendra, quelles sont les informations que l'autorité doit nous apporter pour qu'il soit validé etc. L'ANAC prend note des différentes propositions, analyse le projet dans le temps, sa faisabilité et son apport. Une fois que tous ces paramètres ont été saisis, on se met d'accord sur le plan. Après, vient la prochaine étape - la plus longue - qui est de détailler le design en testant le produit par simulateur et le valider. Une fois que c'est fait, nous abordons l'étape d'envoi de toute la documentation nécessaire pour la validation du projet par l'ANAC. Celle-ci fera

une révision de toutes les procédures mises en place par nous et une adaptation aux textes qui existent et n'existent pas parce qu'il faudra les justifier. C'est à partir de ce moment que l'ANAC pourra dire si ces documents pourront être agréés avant de passer par le service qualité. Une fois que la procédure d'approbation est faite, nous entamerons les formations et nous nous assurerons que les pilotes,

les agents opérateurs et tous ceux qui travailleront avec cet instrument à Rabi et Gamba aient compris le système, appliqueront les procédures et respecteront les normes. Après la formation, nous procéderons à la mise en place opérationnelle de ce système de navigation.

ia



Michel Xavier BIANC : «L'ampleur des enjeux ne laisse pas d'alternative à l'action» !

Le 21 août 2013, M. Michel Xavier BIANC a rejoint l'ANAC en tant que Directeur de la réglementation, des affaires juridiques et de l'économie du transport. Quelles seront ses missions, ses priorités ? MAGANAC s'est entretenu avec lui.

M. Bianc, présentez-vous à nos lecteurs...

Je suis juriste, titulaire d'un diplôme d'études approfondies en Droit public. Je suis également diplômé major de l'Ecole Nationale d'Administration (E.N.A) section diplomatie. Depuis 1999, j'ai effectué l'essentiel de ma carrière diplomatique au Ministère des Affaires étrangères où j'ai occupé tour à tour les fonctions de chargé d'études à la division des traités internationaux, chef de division des traités internationaux et du contentieux, ambassadeur directeur des affaires juridiques, ambassadeur directeur général-adjoint de la coopération internationale puis conseiller diplomatique et juridique du ministre.

Au-delà de mon expérience nationale nourrie en outre, par ma participation à de nombreuses commissions techniques nationales et plusieurs négociations à l'échelle bilatérale et multilatérale, j'ai pu avoir une expérience internationale en assumant les fonctions de conseiller juridique du président de la 59e session de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York.

A votre avis, quel est le facteur déterminant qui a pesé pour que ce soit vous qui ayez été choisi pour occuper votre poste à l'ANAC ?

J'imagine que mon expérience de juriste, familier des questions de transport aérien, a pu militer en ma faveur.

Quel est le rôle du Directeur des affaires juridiques ?

Le rôle du directeur des af-

aires juridiques est d'œuvrer sous l'autorité du directeur général et en collaboration avec les services techniques compétents, à la préparation, l'élaboration et le suivi des normes relatives à l'activité aéronautique. J'imagine que ma contribution est perçue comme porteuse d'une valeur ajoutée. Du moins je travaille pour qu'il en soit ainsi.

Quelles sont les qualités essentielles requises pour vos fonctions ?

Comme pour toute fonction de cette envergure, il va de soi qu'il faut avant tout avoir une expertise certaine et de l'expérience. Ces exigences de fond doivent être assorties d'une grande disponibilité, d'un esprit d'ouverture, le tout scellé par une loyauté à l'égard de la hiérarchie et le respect de tous.

Comment est organisée votre direction ?

L'organisation et les attributions de ma direction sont définies par les statuts de l'ANAC. Il s'agit d'un bloc de services, constitué d'un directeur et de trois unités dont une seule est

actuellement fonctionnelle. Les missions principales sont l'élaboration de la réglementation aéronautique en collaboration avec les services compétents ; la préparation des dossiers relatifs à la délivrance, à la suspension ou au retrait des licences, des brevets, des certificats, des agréments et autres documents aéronautiques ; l'examen des projets de conventions internationales soumis à l'Etat dans le domaine de l'aviation civile et la garantie de la sécurité juridique des actes et faits liés aux activités de l'ANAC.

A quels enjeux spécifiques à l'ANAC, le juridique

doit-il répondre au quotidien ?

A l'ANAC comme dans toute administration publique ou privée, le





droit est nécessaire pour un fonctionnement efficient.

Il est fondamental dans la définition du cadre normatif de l'activité. Il est au centre de l'application et du suivi d e s

normes techniques. Il est quasiment indispensable dans la gestion du contentieux né des normes. C'est sans doute au regard de ces enjeux que le philosophe Aristote a pu affirmer depuis l'antiquité en substance que partout où il y a la vie humaine, on a besoin du droit *ubi societa ibi jus*.

Selon vous, quelles sont les prochaines grandes étapes juridiques qui influenceront le secteur de l'aviation civile ?

L'aviation civile gabonaise est depuis l'année 2007, dans une phase charnière, pour ne pas dire critique, de son existence ; suite à l'audit effectué par l'OACI, qui a mis en exergue de nombreux éléments de non-conformité

tés tenant notamment aux insuffisances en matière juridique. En tant que responsable des affaires juridiques de l'ANAC, le défi à relever est de combler diligemment et efficacement, les carences relevées dans le champ de compétence techniquement labélisé «LEG», c'est-à-dire législation, et qui intègre notamment la réglementation aéronautique, la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi qu'une multiplicité de réquisitions relevant de protocoles techniques. Il va de soi que relever avec succès un tel défi aura une influence avérée et une plus-value sur l'ensemble du secteur de l'aviation civile.

Sur quel projet travaillez-vous actuellement ?

Comme je vous le disais déjà, mon objectif avec mes collaborateurs est de satisfaire aux exigences et réquisitions sur les aspects juridiques. Nous focalisons depuis quelques semaines notre action sur l'adhésion aux instruments juridiques internationaux pertinents dans le domaine de l'aviation civile.

Notre priorité est également de finaliser le socle législatif national dans le domaine de l'aviation civile qui est l'indispensable complément des normes internationales et com-
mu -

nautaires en la matière. Bien entendu cet agenda prioritaire n'est que le caucus d'un vaste chantier dont la densité et l'épaisseur constituent une motivation additionnelle pour moi.

Quelles sont les perspectives que vous dressez ?

Mon ambition professionnelle de l'heure est profondément ancrée dans la réalisation des objectifs assignés à l'ANAC qui, en tant qu'autorité compétente de l'aviation civile à l'échelle nationale, doit œuvrer pour la sécurité et la sûreté du transport aérien au Gabon. Vous conviendrez avec moi que l'ampleur des enjeux ne laisse pas d'alternative à l'action. C'est donc avec la hantise de l'efficacité et la ferme volonté d'inscrire mon implication, à la dimension des enjeux et des responsabilités à assumer, que j'aborde chaque problématique spécifique.

Sénégal :

Synergie entre professionnels pour renforcer le niveau de sûreté

Des spécialistes en industrie aéronautique se sont réunis du 16 au 17 septembre en séminaire à Dakar. Il s'est agi du premier sommet international des managers certifiés et managers professionnels en sûreté de l'aviation civile (IACPMA), où des spécialistes en sûreté de l'aviation civile, des experts ainsi que de hauts responsables d'organismes gouvernementaux ont discuté sur des questions majeures concernant les risques et menaces auxquels est confronté le secteur du transport aérien. Ils se sont particulièrement penchés sur le thème : « Partager notre expérience pour mieux protéger l'aviation civile : quelles initiatives et stratégies pour renforcer la sûreté au niveau international ? ». M. Ibrahima GUEYE, directeur général d'Aviation Consulting International qui a organisé cette rencontre, nous en dit plus.

M. Gueye, merci de nous expliquer d'abord brièvement qui est Aviation Consulting International.

Aviation Consulting International est un cabinet sénégalais d'expertise spécialisé en aéronautique principalement dans les domaines du conseil, de l'étude, de la formation, de la recherche, de la publication en sécurité et en sûreté de l'aviation civile. Depuis 2009, Aviation Consulting International a développé l'ambition de promouvoir l'aviation civile dans la poursuite de l'excellence visant à accompagner et à disposer l'industrie du transport aérien au Sénégal et en Afrique des meilleurs outils de gestion et de meilleures pratiques en matière de sécurité et de sûreté.

Quelle était votre motivation pour organiser ce séminaire, et qui y a participé ?

Le Sommet International avait pour objectif primordial de ré-

unir pour la première fois l'ensemble des membres de la communauté des professionnels de la sûreté de l'aviation civile certifiés par le programme de l'Université Concordia et John Molson School of Business en partenariat avec l'Organisa-

l'accent a été mis sur la lutte contre la menace terroriste ?

La sûreté de l'aviation est vitale pour la croissance et stabilité du transport aérien et il faut comprendre que sans sécurité, l'aviation ne peut pas se développer. Le sommet devait



M. Ibrahima GUEYE, directeur général d'Aviation Consulting International

tion de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Ce programme initié depuis 2005 est internationalement reconnu comme la plus haute certification en management de la sûreté de l'aviation civile et compte aujourd'hui plus de 500 professionnels gradués à travers le monde. Ensuite, nous voulions offrir une tribune de partage d'expériences et de diagnostics sur les récents développements et initiatives réalisés en sûreté de l'industrie aéronautique. D'éminents représentants d'organisations comme les autorités d'aviation civile, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les prestataires de services de sûreté aussi bien les personnels des organismes directement impliqués dans le transport aérien tels les prestataires de services aéroportuaires, les consultants, les organisations régionales et internationales étaient présents à ce Sommet.

Comment les discussions se sont-elles déroulées ? D'après des échos que nous avons eus,

supervision, des standards et pratiques dans les aéroports et les compagnies aériennes.

Ces événements tragiques et encore marqués dans nos mémoires ont ainsi amené à une réflexion et à une réelle prise de conscience de tous les acteurs sur :

- les défis à relever et la nécessité d'adoption de meilleures mesures de sûreté pour les aéroports et le fret aérien ainsi

que les progrès réalisés par la Communauté internationale de l'aviation civile notamment l'OACI et les Etats, l'IATA les compagnies aériennes et le Conseil International des Aéroports dans l'élaboration d'une démarche axée davantage vers les risques pour faire face à l'évolution des menaces ;

- les défis que le secteur de l'aviation doit relever, en se fondant sur les mesures proactives de la Communauté internationale

dans ce domaine, afin d'élaborer d'autres mesures globales efficaces applicables à l'ensemble de la chaîne logistique du fret aérien ;

- les tâches et priorités futures, alors que le transport aérien s'efforce de trouver une solution à l'harmonisation des postes de contrôle pour faire face plus efficacement à l'évolution des menaces visant l'aviation civile tout en respectant le confort et l'espace privé des passagers ;

- les technologies et les procédures mises en œuvre pour répondre aux besoins complémentaires d'une sûreté accrue et d'une amélioration du confort des passagers dans le contexte des aéroports ;

- l'importance de la contribution de la technologie aussi bien de la part des fournisseurs d'équipements que des constructeurs d'aéronefs aux efforts actuels de la communauté internationale de l'aviation afin de mettre en place un cadre plus solide et plus proactif pour la sûreté du transport

aérien sur une base véritablement mondiale ;

- l'amendement 12 de l'annexe 17, ainsi que les normes IOSA qui réclament davantage l'accent sur le contrôle de la qualité des mesures de sûreté d'aviation et comme élément central dans la planification et le fonctionnement du Système de Management de la Sûreté ;

- la question de la formation et de la certification concernant les compétences sur les concepts et principes de base de sûreté pour la protection et la sauvegarde des activités de la compagnie aérienne ainsi que du rôle de l'aviation civile au niveau international, local ;

- la compréhension de la philosophie du Système de Management de la Sûreté ainsi que les nouvelles exigences réglementaires relevant de la responsabilité des organismes concernés pour la planification, la coordination et la mise en œuvre efficaces des normes de sûreté internationales.

Ce sommet restera un événement fondamental et a permis à de grands experts africains et internationaux de discuter simultanément de la sûreté de l'aviation en Afrique et pour essayer de sensibiliser tous les acteurs concernés sur la nécessité de travailler ensemble.

C'est donc un objectif primordial que de créer la synergie entre les professionnels du secteur de l'aérien pour renforcer le niveau de sûreté de l'aviation dans le monde et répondre ainsi aux objectifs essentiels de développement durable du transport aérien au plan international.

Discuter, c'est bien, mais quid des résultats, résolutions, décisions finales ? Avez-vous pu mettre sur pied un catalogue de contre-mesures, ou qu'allez-vous entreprendre par la suite ?

Des questions cruciales continuent encore à se poser concernant la sûreté du transport aérien en Afrique notamment :

- Quels ont été les résultats du programme d'audit de la sûreté de l'OACI, et sont-ils en voie d'amélioration ?

- Comment les conventions internationales et les accords bilatéraux existants s'adressent aux actes d'intervention illicite, et sont-ils équipés pour traiter le problème ?

- Comment les pays en développement financent et construisent l'infrastructure nécessaire et la capacité institutionnelle ?

En conclusion des travaux du sommet, il a été encore une fois

l'occasion d'inviter les autorités et les parties prenantes du système du transport aérien à adopter et à encourager la voie d'un cadre propice de discussions de ce genre et élargi aux professionnels de ce secteur à la fois complexe et sensible où la compétition est forte et où la sécurité et la sûreté de fonctionnement sont des éléments cruciaux, où les exigences en matière de qualité passent au premier plan et où également la viabilité repose forcément sur des valeurs fermes basées sur le respect des normes internationales, la planification, la communication, la coordination et les compétences. Le sommet a confirmé le besoin croissant de nos Etats de bénéficier de formations et des compétences dans tous les domaines de la sûreté et de renforcement des capacités des autorités d'aviation civile et aéroportuaires en particulier en planification conjoncturelle afin de mieux faire face aux risques et menaces.

Coopérez-vous avec l'ANACIM ?

Nous sommes en partenariat avec l'ANACIM du Sénégal et nous coopérons dans bien de domaines concernant la collaboration, l'échange, le conseil touchant particulièrement à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile mais également le transport aérien en général.

Ce séminaire sera-t-il suivi

par d'autres, et si oui, quand et sur quel sujet ?

L'organisation de telles occasions rentre en ligne droite avec les missions de Aviation Consulting International pour la promotion du secteur de l'aviation civile et du transport aérien en Afrique en particulier. Ce sommet fait suite au Colloque Régional sur la Sécurité et la Sûreté du Transport Aérien en Afrique organisé du 06 au 07 décembre 2011 à Dakar. Rendez-vous a été pris pour un second Sommet International pour la Sûreté du Transport Aérien en octobre 2014, en élargissant le cadre des participants et en impliquant cette fois-ci d'avantage les États et les institutions au niveau régional africain. Il servira à la tenue de l'assemblée constitutive de l'Association Internationale des Managers Certifiés et Managers Professionnels en Sûreté de l'Aviation Civile, réunissant tous les partenaires concernés et dont l'objectif sera le regroupement des synergies pour un développement sûr, efficace et durable du transport aérien dans le monde.

ia



INSTANTANE

Les scouts et guides catholiques du Gabon découvrent et apprécient MAGANAC, grâce à M. Edmond Hocke Nguema (centre), responsable qualité de l'ANAC, qui est aussi formateur chez les scouts !

Tchad :

Trois nouvelles compagnies aériennes fin 2013

A partir du 1er décembre 2013, la compagnie nationale de Turquie, Turkish Airlines, proposera quatre vols par semaine sur cette route, opérés en Boeing 737-800 pouvant accueillir 20 passagers en Premium et 145 en Economie. Les départs sont programmés à l'aéroport d'Istanbul - Atatürk mardi, jeudi, samedi et dimanche à 20h50 pour arriver dans le nord du Nigeria le lendemain à 1h20, et en repartir à 2h15 pour se poser à 3h30 à N'Djamena. Les vols retours décolleront du Tchad lundi, mercredi, vendredi et dimanche à 4h25 pour atterrir à 10h50 à Istanbul.

A partir du 22 décembre 2013, la compagnie nationale marocaine RAM proposera trois vols par semaine entre l'aéroport Mohammed V de Casablanca et l'aéroport de la capitale tchadienne, opérés en Boeing 737-800. Les vols décolleront

mardi, vendredi et dimanche à 19h15 pour arriver le lendemain à 1h30 à N'Djamena. Ils en repartiront lundi, mercredi et samedi à 2h20 pour se poser à 3h35 à Bangui, puis en redécolleront à 4h45 pour atterrir à 10h05 à l'aéroport Mohammed V.



La compagnie égyptienne Egyptair, elle-aussi, compte également ouvrir une liaison entre Le Caire vers

N'Djamena à la fin de l'année 2013, mais elle n'a pas encore arrêté son programme de vol sur cette ligne. Selon le site Al-Wihda, les autorités tchadiennes ont demandé à Egyptair d'assurer jusqu'à 3 vols hebdomadaires entre les deux capitales, mais la compagnie égyptienne hésite encore, estimant que trois rotations seraient beaucoup trop sur cette ligne.

aj

Ewa Air :

La première compagnie mahoraise prend son envol

Les trois partenaires que sont Air Austral (majoritaire), la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Mayotte et la société Ylang Invest ont finalisé leur tour de table et procédé à la signature du protocole d'investissement officialisant le démarrage d'EWA Air, la première compagnie aérienne basée à Mayotte.

(4 vols par semaine) ; vers la Tanzanie, les villes de Pemba



La société, au capital de 4,4 millions d'euros, sera détenue à 52,3% par Air Austral et à 47,7% par les autres partenaires, dont la CCI de Mayotte (22,7%) et la société Ylang Invest (25%). Elle opérera au moyen d'un ATR 72-500 qui desservira selon ses prévisions, au départ de l'aéroport de Dzaoudzi les villes à Madagascar de Nosy Be (2 vols par semaine), Majunga (3 vols par semaine) ; vers les Comores, les villes de Moroni (2 vols par semaine) et pour une fréquence supplémentaire en partenariat avec Air Austral), d'Anjouan

(2 vols par semaine sous réserve d'approbation gouvernementale et d'un partenariat avec la LAM) et Dar Es Salaam (1 vol par semaine).

« Nous sommes très fiers de pouvoir contribuer, à travers Ewa Air, à l'ouverture du département et à son rayonnement régional. La naissance d'Ewa Air, première compagnie mahoraise, est un moment fort pour l'île. Ewa Air va jouer un rôle stratégique pour le désenclavement et le développement de Mayotte ainsi que pour son ancrage dans le canal du Mozambique », a déclaré Marie-Joseph Malé, Président d'Ewa Air.

aj

Togo :

Saine concurrence dans le ciel togolais

La compagnie Air Côte d'Ivoire (ACI) dessert le Togo depuis le début de l'année avec plusieurs vols par semaine, en concurrence frontale avec Asky, dont la base opérationnelle se trouve justement à l'aéroport de Lomé.

ACI a décidé de renforcer sa présence en ouvrant une agence dans la capitale togolaise. L'inauguration a eu lieu le 26 septembre 2013 en présence du ministre des Transports, Ninsao Gnofam, et son homologue de l'Administration territoriale, Gilbert Bawara.

Le président du Conseil d'administration d'Air Côte d'Ivoire, Abdoulaye Coulibaly et le Directeur général de la Compagnie, René Decurey, avaient fait le dépla-



cement. « Notre ambition est d'être la compagnie de référence en Afrique de l'Ouest et du Centre. Notre défi majeur est de bâtir une compagnie pérenne et rentable par la recherche continue de la satisfaction des passagers, la cohésion et le professionnalisme du personnel et la création d'alliances solides », a déclaré M. Coulibaly. Ninsao Gnofam a souligné que la présence d'Air Côte d'Ivoire au Togo

était de nature à renforcer l'intégration régionale.

Air Côte d'Ivoire a été fondée le 16 mai 2012 suite à la faillite d'Air Ivoire l'année précédente (elle avait cessé de voler en 2010). Son capital est détenu à 65% par le gouvernement, à 20 % par Air France et à 15% par le groupe Celestair de l'Aga Khan (dont font aussi partie Air Burkina, Air Mali, avec lesquelles ACI a des accords opérationnels, et Air Uganda).

Avec ses deux Airbus A319 et un Embraer 170 en location, ACI dessert 13 villes en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Un réseau plus modeste que celui d'Asky (23 escales).

republioftogo.com

Maroc : Marrakech de plus en plus fréquenté

L'aéroport international de Marrakech-Ménara, le deuxième au Maroc en termes de trafic aérien de passagers et commercial après celui de Casablanca, est devenu au fil des années un des éléments majeurs lorsqu'on

pagner l'essor touristique de la ville.

British Airways a décidé d'augmenter, à partir de novembre 2013, la fréquence de ses vols hebdomadaires au départ et à



évoque l'essor touristique de Marrakech, annonce le site aeronautique.ma. Ainsi, cette infrastructure attire de plus en plus de compagnies aériennes internationales, qui y trouvent tous les équipements et services nécessaires fonctionnant selon les standards internationaux.

L'aéroport de Marrakech-Ménara s'est modernisé progressivement pour devenir un aéroport important sur les plans national et régional aussi bien dans le domaine du transport des passagers que celui du fret aérien. Preuve en est, l'aéroport est desservi actuellement par une cinquantaine de compagnies aériennes des quatre coins du monde, dont certaines possèdent des guichets sur place, et qui assurent des vols hebdomadaires réguliers. Une activité cruciale pour accom-

plir la destination de Marrakech, passant de sept à dix.

Dans ce sens, l'aéroport de la ville poursuit la modernisation de ses équipements et a notamment fait un effort supplémentaire au niveau de la sécurité. Ainsi, l'attractivité de l'aéroport de Marrakech se renforce, d'année en année, grâce aux efforts entrepris afin d'offrir aux compagnies aériennes un service répondant aux meilleurs standards en matière de sécurité, de sûreté et de qualité.

Pour cela, l'aéroport de Marrakech se penche notamment sur la gestion du trafic aérien, l'amélioration des procédures de vol et l'investissement d'envergure en matière d'équipements et d'infrastructures aéronautiques.

Communauté est-africaine (EAC) : Les pays souhaitent libéraliser le secteur de l'aviation

Les pays de la Communauté est-africaine (EAC) discutent de la possibilité de libérer le secteur de l'aviation de la région. Selon une information de l'agence de presse chinoise Xinhua, le secrétaire général adjoint Enos Bukuku a déclaré devant la presse début octobre à Nairobi, que le projet vise à éviter les accords bilatéraux de services aériens entre pays membres de la communauté.

Les négociations entre le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie, le Rwanda et le Burundi pour la libération du secteur de l'aviation visent à «stimuler le commerce régional», a déclaré M. Bukuku à l'occasion d'une réunion du Conseil de business de l'Afrique de l'Est avec les agences de facilitation du

commerce du Kenya. La rencontre a réuni une centaine d'hommes d'affaires et décideurs de politiques de l'EAC qui se sont penchés sur les moyens d'accélérer l'intégration régionale.



M. Bukuku a rappelé que les compagnies aériennes des pays membres de l'EAC doivent avoir l'autorisation si elles veulent augmenter le nombre des fréquences et des destinations dans la

sous-région. «Nous prévoyons que lorsque la libéralisation se produit, la compétitivité du secteur de l'aviation va augmenter», a-t-il affirmé, ajoutant que la libéralisation du secteur entraînerait aussi une réduction du coût du transport au sein de la région.

SWISS :

Action humanitaire en faveur de l'Afrique

Pour motiver ses clients à s'enregistrer en ligne sur Internet, la compagnie SWISS s'engage à verser l'économie réalisée sous forme de cahiers et de livres à une école en Angola.

Entre le 23 septembre et le 13 octobre 2013, les passagers de SWISS s'étant enregistrés en ligne ont soutenu un projet scolaire de SOS Villages d'enfants consistant en l'achat de matériel scolaire en Angola. «L'enregistrement en ligne



représente de surcroît une économie de papier. SWISS saisi exceptionnellement cette

occasion pour verser à SOS Villages d'enfants le montant de l'économie réalisée sous forme de cahiers et de livres destinés à l'école du village SOS de Benguela, en Angola», explique la compagnie suisse, filiale de l'allemande Lufthansa.

L'association SOS Villages d'enfants et SWISS sont liés depuis de nombreuses années par un partenariat. SWISS collecte par exemple auprès de ses passagers de la menue monnaie non utilisée dans toutes les devises au profit des familles de l'association humanitaire. La compagnie soutient également SOS villages d'enfants par une communication partagée et par des actions comme celle qu'elle s'appête à lancer. SWISS s'engage en outre aux côtés de la Fondation pour l'enfance gérée bénévolement par certains de ses collaborateurs et dont l'objectif est également de récolter ponctuellement des fonds en faveur de SOS Villages d'enfants. *aj*

Etats-Unis :

Pas de fellation dans les airs sinon ...

Un couple qui avait pratiqué deux fellations lors d'un vol de 90 minutes entre Medford et Las Vegas en juin dernier va comparaître, risquant 90 jours de prisons pour « actes lascifs et obscènes ».

Le vigneron et l'esthéticienne avaient embarqué à bord d'un vol d'Alle-giant Air entre la ville d'Oregon et l'aéroport du Nevada fin juin 2013, mais n'ont pas attendu leur arrivée dans l'empire du jeu pour entamer les préliminaires. Une première fellation a été pratiquée peu après le décollage, puis une seconde après le service de boissons et de snacks. Des passagers se sont plaints, l'équipage a essayé d'intervenir en vain, et l'homme et la femme ont été interpellés à leur descente de l'avion. Poursuivis pour actes lascifs et obscènes, ils risquent 90 jours de prison et une amende ; elle a nié toute l'affaire, n'a pas précisé sa relation avec son voisin de siège hormis le fait qu'ils ne sont pas

mariés, et affirme ne pas savoir où et comment le joindre.

Cette variation du Mile High Club serait somme toute banale si la presse américaine n'avait pas dévoilé tous les détails de la plainte enregistrée par le FBI. D'abord ceux révélés par le passager assis de l'autre côté de l'allée du monocouloir non précisé, allant des caresses à la « stimulation manuelle » par la femme, qui a reçu des attentions similaires une fois la fellation terminée. Puis ceux d'un autre qui décrit la position de la main de l'homme sur la nuque féminine. Après la pause sandwich, c'est au tour d'une mère de famille de s'apercevoir de la deuxième session, déclarant au FBI « ce n'est pas l'éducation sexuelle que je veux donner à mes garçons adolescents ». L'intervention de PNC met fin à la fellation, mais il faudra le passage d'une autre hôtesse pour que cesse un pelotage dénudé... aj



Chine :

Fausse hôtesse de l'air... à 13 ans !

Une jeune Chinoise âgée de 13 ans a été surprise à l'aéroport de Guangzhou - Bayun portant l'uniforme d'hôtesse de l'air de la compagnie aérienne China Southern Airlines.

Luo Siqi, orpheline, n'en était pas à son coût d'essai quand elle a été interpellée au mois d'août dans les couloirs de l'aéroport chinois, après plusieurs jours de « parade » déguisée. Lors de sa première incartade deux semaines plus tôt, elle avait été trouvée en possession de quatre uniformes (un par saison) et de divers documents officiels du transporteur de l'alliance SkyTeam. La police n'a pas expliqué comment elle s'était procuré les papiers selon le Global Times qui rapporte l'anecdote, mais il semblerait qu'elle avait acheté les uniformes sur un site de vente en ligne.

La jeune fille a justifié ses actes par son « profond amour du ciel bleu », expliquant en pleurant aux officiers qu'elle avait « toujours rêvé de voler » et voulait rester à l'aéroport pour



Des hôtesse de China Southern

être « plus près de son rêve » - elle veut bien sûr devenir hôtesse de l'air. Les travailleurs sociaux ont expliqué qu'elle avait déjà été renvoyée dans sa famille d'accueil dans l'est de la province de Guangdong après le premier incident, mais qu'elle était revenue toute seule à Guangzhou.

aj

Terrorisme :

Alerte aux implants mammaires ... explosifs !

Dans un aéroport, méfiez-vous des femmes à forte poitrine ! Si, si ... c'est vrai, selon la police londonienne qui affirme que leurs implants mammaires pourraient contenir, non pas du silicone, mais des explosifs.

L'alerte est prise très au sérieux par les autorités de sûreté de l'aéroport d'Heathrow à Londres, ses agents surveillent pendant cette saison estivale de très près les femmes ayant ce « fort profil ». « Il y a de sérieuses inquiétudes sur le fait que les cavités humaines ainsi que les implants de toute sorte - y compris mammaires - puissent être utilisés pour dissimuler des explosifs », raconte le journal britannique The Mirror. Et de citer un employé de l'aéroport : « il y a une véritable crainte à

ce sujet. Nous avons appris à prêter une attention particulière aux femmes qui pourraient avoir dissimulé des explosifs dans leur poitrine ».

Selon la police londonienne, l'organisation terroriste Al-Qaïda serait capable d'injecter un liquide explosif à base de tétranitrate de pentaérythritol dans les implants mammaires d'une femme kamikaze. Techniquement, il est tout à fait possible de placer autre chose que du silicone dans les seins. Des passeurs de drogue - hommes, transsexuels, femmes - ont déjà dissimulé des sachets de drogue dans leurs seins au lieu de sachets de silicone pour prendre l'avion.

aj



Lèse-majesté : Surtout, ne critiquez pas Easyjet !

Easyjet a menacé un passager de ne pas monter à bord d'un de ses avions, après que celui-ci ait critiqué la compagnie sur Twitter.

Mark Leiser, un professeur de droit qui devait

effectuer un trajet Glasgow-Londres avec la compagnie aérienne EasyJet, a failli ne pas être accepté à bord à cause d'un tweet. Le passager s'est plaint sur Twitter du retard et de l'incompétence de la compagnie à aider ses clients. Selon Metro UK, le vol du professeur aurait eu plus d'une heure de retard. Inquiet de louper sa correspondance à Londres, Mark aurait demandé des renseignements au staff d'EasyJet. Les hôtesses auraient refusé de l'aider, considérant que ce qu'il allait faire après le vol ne les concernait pas. «Il y a même un soldat qui doit partir sur une base militaire,

il va rater son bateau et on ne peut rien faire», lui a annoncé l'une d'elles.



Le passager en colère finit par s'emparer de son téléphone pour tweeter : «90 minutes de

retard. Un soldat va rater son dernier bateau et @easyjet refuse de l'aider. Défoulez-vous !». Quelques instants plus tard, le manager d'EasyJet vient à la rencontre de Mark pour lui annoncer qu'il ne peut plus monter dans l'avion car «il a critiqué la compagnie sur Twitter», avant d'ajouter : «Vous êtes avocat. Vous devriez savoir que vous ne pouvez pas nous critiquer sur Internet et ensuite penser que vous allez monter dans nos avions». Plus de peur que de mal, puisqu'après avoir montré sa carte de professeur de droit à la fac, Mark Leiser a finalement pu monter dans son avion...
aj

Contrôles rigides aux USA ? Un enfant de 9 ans déjoue la sécurité et prend l'avion !

L'incident s'est produit à l'aéroport de Minneapolis : un petit garçon de neuf ans a réussi à prendre un avion pour Las Vegas, seul et sans billet, en réussissant à déjouer les systèmes de sécurité de l'aéroport. Fait confirmé par Pat Hogan, le porte-parole de l'aéroport : «L'enfant est parvenu à contourner les contrôles de sécurité et d'identité mis en place dans l'aéroport. Ce n'est qu'une fois dans l'avion que le petit malin a attiré les soupçons de l'équipage. Il a été interpellé peu après l'atterrissage de l'avion à Las Vegas».



On ignore les raisons qui ont poussé l'enfant à se rendre illégalement dans la ville lumière et comment celui-ci est parvenu à embarquer dans un avion sans pièce d'identité ni billet.

Une enquête interne a été ouverte à l'aéroport de Minneapolis.

Selon les informations fournies par le porte-parole de l'aéroport, l'enfant n'était pas à sa première infraction de la journée. Peu avant de monter dans l'avion, il s'était en effet rendu dans un restaurant situé

non loin du terminal et était parti sans payer !

ia

UK - vol sans contrôle humain : Deux pilotes s'endorment en même temps

Deux pilotes britanniques ont rapporté aux autorités locales de l'aviation qu'ils s'étaient assoupis en même temps peu après le décollage de leur Airbus A330. Selon le quotidien The Guardian, l'incident s'est déroulé le 13 août 2013, l'avion de 325 places d'une compagnie aérienne non précisée décollant d'un aéroport lui aussi passé sous silence.

Les deux pilotes ont raconté à la Civil Aviation Authority (CAA) britannique comment après avoir dormi cinq heures au total les deux nuits précédentes, ils avaient décidé de faire la sieste à tour de rôle

une fois le pilote automatique engagé. Mais l'un des deux s'est réveillé pour s'apercevoir que son collègue s'était lui aussi endormi – et serait incapable de dire pendant combien de temps l'avion a volé sans contrôle humain.

Personne à bord ne s'est aperçu de rien et le vol s'est terminé sans problème, mais les pilotes ont décidé de raconter quand même leur mésaventure à la CAA – qui a apparemment décidé de ne pas déclencher



d'action disciplinaire grave. Tout en avouant ne pas savoir pourquoi ils avaient si peu dormi (un mauvais planning est suspecté), un porte-parole de la CAA a tout de même parlé d'incident grave mais isolé, dont le rapport sera transmis à tous les acteurs de l'industrie. Un expert cité par The Sun souligne de son côté comment l'incident aurait pu avoir des conséquences graves en cas d'urgence, un réveil brutal pouvant entraîner des réactions excessives.

aj

Entendues à bord d'un avion : Questions et réponses incroyables mais véridiques !

« Vous ne pouvez vraiment pas ouvrir la fenêtre, on étouffe là... »

« S'il vous plaît, pouvez-vous demander au commandant de bord d'arrêter les turbulences ? »

« Mes enfants s'ennuient, est-ce qu'il y a quelqu'un de votre équipage qui sait faire des tours de magie ? »

« Où est le distributeur de billets à bord de l'avion, je ne le trouve pas... »

« Vous pouvez me refaire les consignes de sécurité, je n'ai pas écouté... »

« Pourquoi est-ce que je n'ai pas de signal pour mon téléphone ? Si je ne peux pas utiliser mon téléphone, le voyage risque d'être un peu long... »

« Mais si le pilote est aux toilettes, qui pilote l'avion ? »

« Les hôtesses étaient loin d'être aussi sexy que ce que j'attendais, je suis donc très déçu par ce vol » (sur le livre d'or d'une compagnie)

« Est-ce que le pilote pourrait voler plus bas pour qu'on voit un peu plus la côte » (dans un avion volant au-dessus de Nice, précise CabinCrew)

« Mesdames et messieurs, la section fumeurs de ce vol se trouve sur l'aile droite. Si vous réussissez à allumer votre cigarette, vous pourrez la fumer. »

« Mesdames et Messieurs, veuillez nous excuser pour le retard. Un passager du vol de Detroit a décidé de rendre la nourriture servie par la compagnie... »

« Merci et rappelez-vous que personne ne vous aime, vous et votre argent autant que Southern Airlines. »

« Le dernier sorti de l'avion le nettoie. »

« Bonjour à tous, nous avons une personne qui vole pour la première fois aujourd'hui et c'est aussi son 50ème anniversaire ! » (Applaudissement) « Souhaitons tous un joyeux anniversaire à notre capitaine ! »

« Si vous voyagez avec un enfant en bas âge, aidez-le à mettre son masque à oxygène. Si vous voyagez avec plusieurs enfants en bas âge, décidez maintenant de celui que vous aimez le plus. »

« En sortant de l'avion, vérifiez d'avoir emporté tous vos objets personnels. Tout ce qui sera oublié dans l'avion sera partagé entre le personnel de bord. Merci de ne pas oublier votre femme ou votre enfant. »

« Delta Airlines est fière de compter dans ses rangs quelques-uns des meilleurs pilotes du monde. Malheureusement aucun d'entre eux n'est présent sur ce vol. »

« Bonjour, ici votre capitaine. Ce message pour vous rappeler que fumer est interdit sur tous les avions WestJet's flight. Les passagers surpris en train de fumer seront escortés vers le lounge spécial fumeur à l'extérieur, où ils pourront voir le film « autant en emporte le vent. »



Un service de transport Régulier et à la Demande
Sécurité, Qualité et Fiabilité

Fly safe on time



ATR 72-212

DIRECTION COMMERCIALE

(Vols réguliers et vols à la demande)

Tél: (241) 04 59 72 55

msalissou@eka-gabon.com

www.africaviation.com

RÉSERVATIONS ET VENTES (Vols réguliers)

LIBREVILLE:

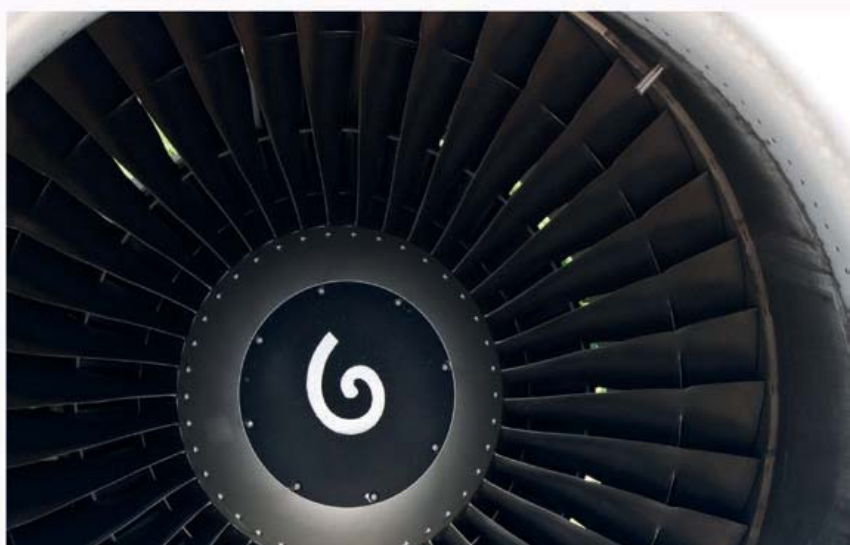
Tél: (241) 06 71 71 78 / 01 72 17 77

reservationlbv@eka-gabon.com

PORT-GENTIL :

Tél: (+241) 04 34 42 03

reservationpog@eka-gabon.com



**AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE**

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE
BP 2212

Libreville, Gabon

Tel.: + 241 01 44 54 00

Fax: + 241 01 44 54 01

Site: www.anacgabon.org

Email: contact@anac-gabon.com