No. 51 Octobre/Novembre/Décembre 2022

MAGANAC

Le Magazine de l'ANAC

L'OACI tient sa 41ème Assemblée générale

Interview: qui est Mme Solange MABIGNATH, Présidente du Conseil d'Administration de l'ANAC ?

DANS CE NUMÉRO:

04 **A LA UNE**
41ème Assemblée de l'OACI: Les gouvernements engagés dans la décarbonation de l'aviation d'ici 2050!

07 **A LA UNE**
41ème Assemblée de l'OACI: Les gouvernements engagés dans la décarbonation de l'aviation d'ici 2050!

08 **ANAC**
Interview : qui est Mme Solange MABIGNATH, PCA de l'ANAC ?

10 **ANAC**
Processus d'élaboration de la réglementation communautaire de l'ASSA-AC

11 **ANAC**
Novembre bleu : journée de sensibilisation aux cancers masculins à l'ANAC

12 **GABON**
Comprendre le fonctionnement des équipements de sûreté à l'aéroport de Libreville

14 **GABON**
L'ANAC délivre à deux nouveaux opérateurs leur Certificat de Transporteur Aérien

16 **GABON**
Projet d'établissement et de mise en œuvre du Plan National de sécurité de l'Aviation du Gabon

18 **GABON**
Evaluer les vulnérabilités sur le site aéroportuaire de Libreville

20 **AFRIQUE**
La septième édition de la semaine AFI de l'aviation à Abuja, au Nigeria

22 **AFRIQUE**
Signature de l'accord de siège entre l'Asecna et le gouvernement de la république gabonaise

23 **AFRIQUE**
Les Etats africains prêts pour la mise en œuvre du MUTAA

25 **INTERNATIONAL**
COP 27 : les gouvernements s'accordent sur une décision finale

Mentions légales

MAGANAC
Magazine bimestriel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)
BP 2212
Libreville / Gabon

Tél.: +241 (0) 11 44 56 54 / 58

Site : www.anacgabon.org
Email : contact@anac-gabon.com

Directeur de la publication :
Nadine ANATO

Directrice de la Rédaction et Rédactrice en Chef :
Reine Stella MENGUE

Ont collaboré à ce numéro (par ordre alphabétique):

Christophène MOUNANGA MOUNANGA
Clovis Arnaud ALUMBA
Edmond Hocke N'GUEMA
Éric MOUSSOUAMI MOUSSIROU
Larissa Paméla DIANGA NZENGUE

Maquette/Mise en pages :
Patrice Emery KOMBILA

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.

LE REDRESSEMENT DU SECTEUR DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE **NÉCESSITE UN ENGAGEMENT COLLECTIF !**

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS,

Un rideau tombe, un autre se lève. Saluons ensemble cette nouvelle année que nous souhaitons meilleure que les précédentes.

Pour ma part, c'est avec une émotion particulière que je m'adresse à vous aujourd'hui pour vous remercier, individuellement et collectivement, de vos efforts continuels à œuvrer, consciencieusement, pour l'ancrage des valeurs essentielles et la consolidation des missions qui fondent l'existence de notre Agence.

Dès lors, il me plait de souhaiter à toutes et à tous une excellente année 2023 !

Au-delà de ce rituel que nous observons tous à ce moment de l'année, il me parait utile de rappeler qu'après les deux dernières années de turbulences causées par la pandémie à coronavirus (COVID-19), nous avons assisté à un regain d'activité dans le secteur de l'aviation civile, ce, malgré les mesures de restrictions qui tardaient à être complètement levées.

Cette relance timide mais empreinte d'espoir, laisse aujourd'hui augurer des lendemains meilleurs.

Dans cette perspective, l'engagement de décarbonation du secteur aérien pris par les États membres lors de la 41ème Assemblée de l'OACI, dans le but d'atteindre un objectif commun mondial de zéro émission nette de CO2 de l'aviation d'ici 2050, vient conforter cet optimisme. Le Gabon compte bien travailler aux côtés de l'OACI pour atteindre cet objectif. De fait, notre pays entend poursuivre la mise à jour du Plan d'action national de réduction des émissions de CO2 issues de l'aviation internationale, ainsi que la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction des émissions de CO2 liées à l'aviation (CORSIA).

Car, le redressement d'un secteur durement touché par la crise n'est pas incompatible avec le lancement d'une politique effective de neutralité carbone.

Au niveau continental, le projet du marché unique du transport aérien africain (MUTAA), projet phare de l'Union africaine, et qui fédère aujourd'hui vingt-huit (28) pays, soit plus de la moitié des cinquante-quatre (54) pays africains, va non seulement permettre l'amélioration des niveaux de service aérien, et le renforcement de la concurrence entre les itinéraires, ce qui entraînera des tarifs plus compétitifs ; mais aussi contribuera à stimuler le volume des trafics supplémentaires, à favoriser le commerce, les investissements et d'autres secteurs de l'économie et entraînera un accroissement de la productivité, une augmentation de la croissance économique et de l'emploi, ainsi qu'une forte contribution à l'intégration africaine.

Nous sommes convaincus que la mise en œuvre de tous ces protocoles d'actions en faveur de l'industrie aéronautique contribuera, à n'en point douter, à la réalisation d'une croissance et d'un développement durables sur le continent africain. Tout cela aidera à renforcer nos institutions d'aviation civile.

Bonne et heureuse année à chacune et à chacun de vous !

Nadine ANATO
Directeur Général de l'ANAC

41ÈME ASSEMBLÉE DE L'OACI: **LES GOUVERNEMENTS ENGAGÉS DANS LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION D'ICI 2050!**

Les travaux de la 41ème session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) se sont tenus du 27 septembre au 07 octobre 2022 à Montréal, siège de l'organisation, où plus de 2 500 délégués provenant des États membres et d'organisations internationales ont participé à deux semaines de débats.

L'Assemblée est l'organe souverain de l'OACI. Elle se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil, organe directeur de l'OACI. Elle établit la politique mondiale de l'Organisation pour le prochain triennat. Lors de l'Assemblée, le programme de travail complet de l'Organisation dans les domaines techniques, économique, juridique et de la coopération technique est examiné dans le détail. Des orientations sont données aux autres organes de l'OACI et à ses États membres en ce qui concerne leurs travaux futurs comme le prévoit l'article 49 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago.

Délégation du Gabon

La 41ème Assemblée de l'OACI est la première à se tenir dans un format hybride (en présentiel et virtuel).

Le Gabon y a pris part à travers une délégation conduite par M. Brice-Constant PAILLAT, Ministre des Transports. Il était accompagné de: Mme Nadine Nathalie ANATO, Directrice Générale de l'ANAC – M. Rahim Jhan NGUIMBI, Directeur de la réglementation, des affaires juridiques et de l'économie du transport de l'ANAC -Mme Larissa Pamela DIANGA NZENGUE, Chef de Service

Protection de l'Environnement de l'ANAC, Général Sylvain PANGOU MBEMBO, Directeur Général de l'Office National de la Sûreté et de la Facilitation des Aéroports du Gabon (ONSFAG), M. Igor SIMARD, Directeur Général de GSEZ-Airport, M. Fernand Nodhan NZIGOU-MBINA, Directeur Général de SOLENTA Aviation Gabon, M. César NDONG SIMA, Directeur Général Adjoint de Héli Union Gabon, Mme Cyrielle-Claudia OSSIELE AFOUNOUNA, chargée d'Études du Ministre des Transports.

La première femme à la tête de l'Assemblée !

L'Assemblée a élu Mme Poppy Khoza, Directrice générale de l'Autorité de l'Aviation Civile d'Afrique du Sud (SACAA) pour diriger les séances plénières. Si cet exercice d'élection semble usuel, il est tout de même historique. En effet, en 78 ans d'existence de l'OACI, une femme préside pour la première fois l'Assemblée !

C'est donc sous la présidence de Mme Poppy Khoza que les 56 points à l'ordre du jour ont été présentés et discutés dans les 5 comités et commissions établis par la Plénière : le Comité exécutif, la Commission technique, la Commission économique, la Commission juridique et la Commission administrative.

Au point 8 de l'ordre du jour qui traite des déclarations des États membres, le Ministre des Transports du Gabon a mis l'accent sur les différentes activités menées par l'OACI, sur celles que le Gabon a animées au niveau national, ainsi que sur le soutien du Gabon aux différents travaux de l'organisation. Il a notamment abordé la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées et des objectifs stratégiques de l'OACI, la Protection de l'environnement et la Coopération internationale. Le texte intégral de la déclaration est disponible sur le site de l'OACI à l'adresse : (https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp_610_fr.pdf)

Résultats des travaux

La décision la plus importante de l'Assemblée a été l'adoption de l'objectif ambitieux à long terme de décarbonation de l'aviation civile. Cela engage les États de l'OACI à travailler ensemble, dans le but d'atteindre un objectif commun mondial de zéro émission nette de CO2 de l'aviation.

Dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, l'Assemblée a approuvé les dernières éditions du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI, rassemblant la communauté aéronautique autour d'objectifs communs pour parvenir à un système de transport aérien mondial agile, sûr, sécurisé, durable, performant et interopérable.

Par ailleurs, l'Assemblée a convenu d'inclure la cyber-résilience des systèmes critiques pour la sécurité comme une priorité clé dans la prochaine édition du GANP. Dans le domaine de la Facilitation du Transport Aérien, l'Assemblée a adopté des recommandations pour travailler sur une expérience numérique sans contact des passagers, à réaliser à court terme.

La protection de l'environnement au cœur de l'A 41

Les sujets relatifs à la protection de l'environnement ont été au cœur des débats de la 41ème Assemblée de l'OACI.

Au micro de MAGANAC, nous recevons Mme Larissa Pamela DIANGA NZENGUE, Chef de Service protection de l'Environnement pour nous en dire un peu plus.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, il faut retenir qu'à l'issue de la 41ème Assemblée des résolutions ont été prises concernant la décarbonation du secteur mondial de l'aviation, en particulier l'adoption d'un objectif mondial à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050, afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris en matière de température, ainsi que le premier examen du régime de compensation et de réduction de Carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), afin de garantir l'efficacité du CORSIA sur la préservation de l'environnement.

S'agissant de l'objectif ambitieux à long terme,

Il faut déjà indiquer que suite à la demande de la 40e Assemblée de l'OACI en 2019, et conformément à cet élan en faveur de l'action contre le changement climatique, l'OACI a mené plusieurs activités pour explorer la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale, y compris la collecte de données et le partage d'informations; l'évaluation technique des scénarios de réduction des émissions de CO2 de

l'aviation avec analyses des coûts et des investissements nécessaires; la consultation et les dialogues mondiaux entre les parties prenantes (GLAD) ; et l'engagement de représentants pour faciliter la prise de décisions à travers la réunion de haut niveau sur le LTAG (HLM LTAG) qui a eu lieu à Montréal peu avant l'Assemblée en juillet 2022.

Le LTAG est une approche basée sur trois scénarios intégrés, développés pour représenter le niveau d'effort et d'aspiration nécessaire ainsi que le degré de préparation et d'atteignabilité. Le Scénario intégré 1 est le moins optimiste, le Scénario intégré 3 est le plus optimiste et le Scénario intégré 2 est la voie médiane entre les deux autres.

Le LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif. Chaque État contribue à l'atteinte de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à sa situation propre.

L'atteinte de ces objectifs inclut notamment les innovations technologiques, l'amélioration des opérations ainsi que le développement de la capacité à produire des carburants durables (SAF).

La mise en œuvre du LTAG ne peut se faire de façon individuelle. L'accord conclu à la 41ème Assemblée de l'OACI a pour principale caractéristique d'établir que les circonstances particulières et les moyens respectifs des États détermineront leur capacité à agir, et ce, selon leur propre calendrier.

À cette occasion, les États ont également souligné collectivement l'importance d'un soutien viable en matière de financement et d'investissement pour réaliser le nouvel objectif relatif aux émissions de CO2, et ils ont apporté leur plein appui au tout nouveau Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI, qui vise à accélérer la mise à disposition et l'utilisation des SAF. Ils ont en outre demandé à l'OACI de convoquer en 2023 une troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » et tenant compte des circonstances nationales. Bien entendu on peut se poser la question de savoir si notre État serait à même d'atteindre ces objectifs. Il faudra noter que les situations particulières de certains États, tels que les pays en voie de développement sont prises en compte. Si je peux reprendre la déclaration à la COP 27 de M. Sciacchitano, Président du Conseil de l'OACI, il indique que « réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050 nécessitera des investissements conséquents et un financement continu dans les décennies à venir. Nous (OACI et ses partenaires) devrons en outre contribuer au renforcement des capacités des nombreux pays en développement et États ayant des besoins particuliers, mais aussi leur offrir l'appui fiable et accessible dont ils auront besoin pour jouer leur rôle ».

S'agissant du programme CORSIA (regime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation), avant d'apporter plus d'information aux résolutions adoptées au cours de cette 41ème Assemblée sur le CORSIA, je me permets une petite parenthèse. J'aimerais partager avec vous l'occasion qui m'a été donnée par la CAFAC (Commission Africaine de l'Aviation Civile) de présenter au nom de ses 54 Etats membres, la note de travail WP 465, au point 18 de l'ordre du jour l'A41 relatif au CORSIA. J'ai donc eu le privilège de présenter le point de vue des Etats membres de la CAFAC sur la mise en œuvre du CORSIA. Cela a été une expérience riche et instructive. C'est pour moi l'occasion de remercier la CAFAC pour cette

opportunité donnée au Gabon.

Cette note de travail est disponible sur le site de l'OACI à l'adresse : (https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp_465_fr.pdf). De même l'intégralité de ma présentation est disponible à l'adresse https://icao.sliq.net/00320/Harmony/en/PowerBrowser/PowerBrowserV2/20221104/23/721 (à partir du temps 6:06:55. PM). Pour faire suite aux résolutions de l'A41 sur l'environnement, l'autre fait nouveau notable, comme vous l'avez déjà souligné, a été l'achèvement du premier examen périodique du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). En effet, les pays se sont mis d'accord sur un nouveau niveau de référence pour le CORSIA à partir de 2024, correspondant à 85 % des émissions de CO2 de 2019, et sur des pourcentages révisés pour les facteurs de croissance sectoriel et individuel à utiliser pour le calcul des exigences de compensation à partir de 2030.

En ce qui concerne l'année de référence CORSIA, en réponse à l'impact de COVID 19 sur le transport aérien, le Conseil avait convenu le 30 juin 2020, de mettre en œuvre un ajustement de sauvegarde à la phase pilote de CORSIA 2021-2023 qui détermine que la valeur des émissions de 2019 sera utilisée pour calculer le niveau de référence de CORSIA plutôt que la moyenne de 2019 et 2020.

Le Conseil de l'OACI avait convenu en 2020 que les valeurs des émissions de CO2 de 2020 ne devraient pas être utilisées pour les trois caractéristiques de conception de CORSIA (référence CORSIA, année de référence pour le calcul des exigences de compensation pour la phase pilote et seuil de nouveau venu) conformément à la décision 220/13 du Conseil de l'OACI.

Ce qui était tout à fait conforme, aux modalités contenues dans la résolution A40-19 de l'Assemblée, paragraphe 9 (g), qui prévoit des ajustements de sauvegarde en raison de circonstances imprévues qui affectent la durabilité du régime ou d'une charge économique inappropriée pour l'industrie de l'aviation internationale.

C'est ainsi que les États membres de l'OACI sont à cet effet, parvenus à un consensus de stabiliser les émissions de l'aviation internationale à 85% du niveau de 2019. Par cet engagement, des gouvernements ont ainsi souligné le rôle du CORSIA comme seule mesure économique appliquée pour gérer l'empreinte carbone de l'aviation internationale.

Pour ce qui est du facteur de croissance individuel, il est le pourcentage d'augmentation de la quantité d'émissions entre l'année de référence et une année future donnée. Il est calculé par l'OACI en tenant compte de la croissance des émissions du secteur et de l'opérateur individuel.

Le facteur de croissance du secteur pour une année donnée est mis à disposition par l'OACI en octobre de chaque année. L'État devra calculer les exigences de compensation de CO2 d'un exploitant en multipliant les émissions annuelles de l'exploitant couvertes par la compensation CORSIA pour l'année donnée par le facteur de croissance. Le résultat de ce calcul est le besoin de compensation de l'exploitant pour une année donnée.

L'A41 a donc convenu que le facteur de croissance individuel ne sera pas considéré pour la période 2030 à 2032, mais à partir de 2033 le pourcentage d'utilisation des facteurs de croissances sectoriel et individuel des opérateurs sera considéré à 85% sectoriel, et 15% individuel pour le calcul des exigences de compensation.

L'examen des éléments de conception de CORSIA a contribué à éviter toute distorsion ou charge injuste pour les États, en particulier ceux en développement et les exploitants d'avions à partir de 2030.

En bref pour ce qui est du CORSIA, retenons simplement que l'A41 a décidé de l'utilisation des émissions de 2019 comme référence CORSIA pour la phase pilote (2021 – 2023), l'utilisation de 85 % des émissions de 2019 comme référence CORSIA après la phase pilote (2024 - 2035) ; des modifications du pourcentage d'utilisation des facteurs de croissance sectoriels et individuels de l'opérateur pour le calcul des exigences de compensation dans le cadre du CORSIA, comme suit : toutes périodes entre 2024 - 2032 : 100 % sectoriel, et 0 % individuel, et la période 2033 - 2035 : 85 % sectoriel et 15 % individuel.

Merci Larissa Pamela

C'est moi qui vous remercie.

Mme Solange MABIGNATH

INTERVIEW :

QUI EST MME SOLANGE MABIGNATH, PCA DE L'ANAC ?

Mme Solange MABIGNATH est la première femme à diriger le Conseil d'administration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Elle a pris ses fonctions le 28 décembre 2021, à la suite de sa nomination en Conseil des ministres le 17 décembre de la même année.

1.Qui est Mme SolangeMABIGNATH ?

C'est toujours un exercice difficile de parler de soi, mais je vais essayer. Je suis mariée et mère de quatre enfants. J'ai fait mes études secondaires à l'Institution Immaculée Conception. Après mon baccalauréat, je me suis inscrite à l'Université OMAR BONGO (UOB), où j'ai obtenu une Maîtrise. Puis j'ai été admise à l'Ecole Nationale d'Administration (ENA), où je suis sortie major de ma promotion en 1987, section Diplomatie.

Je suis affectée alors à Paris en France comme deuxième Conseiller à l'UNESCO en France ; puis comme premier Conseiller un an plus tard.

En 1993, je suis réaffectée au Gabon en qualité de Conseiller du Président de la république, au département de la Francophonie.

En 1998, je suis affectée comme Conseiller spécial du Président de la république auprès du Directeur de cabinet.

En 2005, je suis nommée comme membre du Gouvernement en qualité de Ministre déléguée auprès du Ministre de l'Éducation Nationale.

Puis en 2007, je suis nommée Ministre Déléguée auprès du Ministre des Finances. En 2009, suite à un Conseil des Ministres, je suis nommée Présidente du Conseil d'administration de la Haute Autorité de Sûreté et de Facilitation de l'Aéroport International Léon Mba (HASF), devenue en décembre 2018, l'Office National de la Sûreté et de la Facilitation des Aéroports du Gabon (ONSFAG). Depuis le 17 décembre 2021, je suis Présidente du Conseil d'ad-

ministration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

2.Quel rôle particulier donnez-vous au président du conseil d'administration de l'ANAC?
Il n'y a pas de rôle particulier à donner parce que la Présidence du Conseil d'administration est régie par des lois, et est sous l'impulsion donnée par le Gouvernement. C'est la continuité du service public. Le Président gère le Conseil d'administration. Un Conseil d'administration est donc une grande administration où les acteurs viennent d'horizons divers. Evidemment comme dans plusieurs structures, le Président du conseil d'administration travaille non seulement avec les administrateurs au moment du conseil, mais aussi avec la Direction générale de la structure et l'agence comptable. Je suis certes la 1ère femme à occuper cette fonction, mais avant moi j'ai eu des prédécesseurs. Je ne suis pas pionnière dans la direction des conseils d'administration. On n'invente donc pas la roue. On s'aligne à ce qui a été fait en apportant des améliorations au fur et à mesure, suivant le contexte et l'évolution du moment. Par exemple, nous avons récemment eu affaire à la pandémie de la covid-19 et dont l'impact sur l'aviation civile a été déplorable. Notre façon de diriger le conseil d'administration sera de ce fait, différente de celle d'avant la période avant covid-19. Compte tenu de toutes les conséquences qu'il y a eues en milieu aéroportuaire, nous sommes obligés d'ajuster et d'avoir un autre regard.

3. Comment vous voyez-vous dans cette fonction ?
L'aviation civile est un domaine qui m'est familier. La Présidence du Conseil d'administration de la Haute Autorité de Sûreté et de Facilitation m'a permis de côtoyer suffisamment tout ce qui est sûreté et facilitation. Evidemment l'ANAC c'est un tout petit peu différent, mais on y parle aussi de sûreté et de facilitation. C'est un domaine aéroportuaire qui est coordonné par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Toutefois ma qualité de femme m'oblige à avoir un regard plus percutant, et insistant, à regarder dans le détail et à faire plus attention à tout ce qui pourrait être vu en surface. Le rôle n'est pas différent de la Présidence des autres conseils d'administration. Celui-ci est spécial parce qu'il a trait à l'aviation civile. Mon rôle de femme est très important et très sensible. Car je serai regardée de façon différente et il y a beaucoup d'aspects qui entrent en ligne de compte notamment, votre façon d'aborder la collaboration, votre vivre ensemble dans un environnement. Je pense que c'est très important et ce sont des choses sur lesquelles j'essaie de faire attention.

4.Qu'attendez-vous des administrateurs ?
J'attends d'eux une franche collaboration. Je ne peux rien faire seule à la tête du conseil. Je ne peux pas fonctionner seule sans les administrateurs. Et lorsque je parle de franche collaboration, je m'attends à ce que les administrateurs n'hésitent pas à dire ce qui doit être dit tout en restant cordial. Ce n'est pas parce qu'on a un point de vue à donner qu'il doit primer sur celui des autres. Lorsqu'on vous met ensemble pour diriger un conseil d'administration, vous avez chacun un background, et donc une éducation. Le fait d'avoir à évoluer au même endroit, fait que vous devez être respectueux les uns envers les autres. Ce qui est très important pour moi.

5. Qu'attendez-vous de la Direction générale de l'ANAC?
Mme le Directeur général de l'ANAC est une personne que j'apprécie. Comme je le disais pour les administrateurs, je voudrais pouvoir collaborer en toute franchise. Je ne suis pas co-Directeur général, je suis Présidente du conseil d'administration, mais en même temps je travaille avec elle. Elle est le Directeur général de la structure. Chacune de nous sait que nous avons à collaborer et quelle est la place l'une de l'autre.

6.Quel regard portez-vous sur l'aviation civile au Gabon?
L'aviation civile au Gabon est pleine de perspectives et n'est pas figée. Elle n'est pas à son terme, et a encore beaucoup à donner. Nous sommes un petit pays mais qui mérite que son aviation civile aille de l'avant. Elle a connu beaucoup de problèmes, notamment l'inscription sur la liste noire de l'Union Européenne. Je pense qu'elle mérite de ne pas fonctionner dans un vase clos. Elle doit avoir le regard sur ce qui se fait autour car il n'y a jamais de mal à regarder autour et à s'inspirer sur ce qu'il y a de meilleur.

7. Au-delà des questions...
Je souhaite le meilleur à l'ANAC, garder l'espoir qu'il y ait une meilleure collaboration, que les hommes et les femmes qui font l'ANAC puissent travailler dans un esprit collaboratif et cordial. Si tout le monde travaille dans un seul objectif, on va aller de l'avant. Il est vrai que l'aviation civile c'est aussi l'industrie, mais l'ANAC est le centre névralgique de l'aviation civile, c'est elle qui impulse ce qu'elle va devenir.

GABON :

PROCESSUS D'ÉLABORATION DE LA **RÉGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE DE L'ASSA-AC**

Dans le cadre du processus d'élaboration de la règlementation communautaire, l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) a initié plusieurs projets de textes techniques en matière de sécurité du transport aérien. Ces projets de textes interviennent dans un contexte d'actualisation des normes communautaires de l'aviation civile et de la fixation du nouveau cadre d'une politique sectorielle unifiée des États de la CEMAC.

Il faut noter que depuis 2007, les États de la Communautaire Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) œuvrent à renforcer les capacités et la sécurité du transport aérien qui constitue, au vu des études les plus rigoureuses, un puissant vecteur de mobilité et d'intégration mais aussi un levier significatif de croissance dans la sous-région.

Ces projets de textes communautaires, finalisés lors des travaux successifs des comités technique et juridique tenus sous les auspices de l'ASSA-AC, ont été transmis aux Etats membres, afin de recueillir les observations des différents acteurs nationaux du secteur de l'aviation civile, avant leur validation par les instances statutaires de l'Agence lors des prochaines sessions prévues avant la fin de l'année 2022. C'est dans cette optique que la Direction des Affaires Juridiques de l'ANAC a initié une série de réunions du 07 septembre au 08 novembre 2022, dans la salle des conférences de l'ANAC, qui ont vu la participation des acteurs du domaine de supervision de la sécurité, notamment ceux des domaines AGA (Aérodromes et Aide au Sol), AIR (Navigabilité Aérienne), OPS (Exploitation technique des Aéronefs), PEL (Licence et formation du personnel) et juridique.

L'objectif de ces réunions était d'examiner collectivement les différents projets de règlements communautaires (Code de l'aviation civile révisé, projet de règlement de base révisé, texte organique de l'ASSA-AC, règlements d'application des domaines AGA, AIR, OPS, PEL) et de recueillir les avis, commentaires et propositions des participants. Par ailleurs, ces projets de textes ont été transmis aux opérateurs du secteur aérien pour appréciation. L'ensemble des observations et propositions issues des réunions ont été consolidées et adressées à l'ASSA-AC.

A propos de l'ASSA-AC

Pour rappel, l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC), créée par Acte Additionnel n° 15/07-CEMAC-162-CCE-08 du 25 avril 2007, est une Institution spécialisée de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale.

Sa mission principale est de contribuer au développement social et économique des États de la CEMAC en améliorant, la sécurité et l'efficacité du transport aérien, en définissant et établissant des processus de régulation harmonisés et appliqués uniformément relativement à la certification et la supervision des transporteurs aériens, des organismes de maintenance et de formation ainsi que des aéroports internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago et des Annexes et documents connexes pertinents.

Le docteur Olagui exposant sur les cancers masculins

NOVEMBRE BLEU : JOURNEE DE SENSIBILISATION **AUX CANCERS MASCULINS A L'ANAC**

Après l'édition 2022 « d'Octobre rose », organisée à l'ANAC pour soutenir la lutte contre les cancers féminins, l'opération « Novembre bleu » emboîte le pas, et met en lumière la facette d'une autre lutte, cette fois focalisée sur les pathologies masculines.

La journée du 25 novembre a été dédiée à la sensibilisation aux cancers masculins et particulièrement le cancer de la prostate. Le médecin Smith Giscard OLAGUI, urologue à l'hôpital d'instruction des armées Omar BONGO ONDIMBA, a été invité pour la circonstance, exposer sur le thème.

Mme Nadine ANATO dans son mot d'ouverture, a soutenu qu'une forte médiatisation exercée à tous les niveaux de l'appareil étatique mettant l'accent sur l'intérêt de se faire dépister à temps est nécessaire, pour prétendre à une diminution du taux d'incidence et de mortalité chez les hommes, comme cela se fait en direction des femmes. « Notre responsabilité et notre rôle sont donc d'établir une communication formelle pour mobiliser, échanger, dialoguer et susciter une prise de conscience par un partage de l'information sur ces pathologies masculines. De cette façon, nous contribuerons à l'amélioration de la santé des hommes et à leur assurer une vie plus longue. On ne le dira jamais assez, plus tôt ces cancers sont détectés, mieux ils sont traités et les chances d'en guérir, deviennent possibles », a-t-elle poursuivi.

Elle a donc terminé son propos en exhortant l'assistance à se mobiliser contre le cancer de la prostate.

La cérémonie s'est poursuivie avec la projection d'une vidéo dans laquelle un échantillon d'employés de l'Agence, a été questionné sur les cancers masculins et sur le mouvement Novembre bleu, afin de vérifier leur niveau de connaissances.

Le moment le plus captivant a été par la suite, l'exposé du médecin urologue sur le cancer de la prostate, considéré comme le 4ème cancer le plus fréquent au Gabon. Ses explications ont sans conteste, permis d'enrichir les rudimentaires notions de la majorité sur la question et ont également levé le voile sur les tabous liés au test de dépistage, appréhendé par la gent masculine du fait de son caractère incommodant.

GABON :

COMPRENDRE LE FONCTIONNEMENT DES ÉQUIPEMENTS **DE SÛRETÉ À L'AÉROPORT DE LIBREVILLE**

Les personnels de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, de l'autorité de mise en œuvre des mesures de sûreté aéroportuaires, des Douanes gabonaises et des exploitants d'aéronefs ont pris part du 24 au 29 juillet 2022 à une formation portant sur l'exploitation des équipements de sûreté.

Ladite formation a été animée par deux experts instructeurs français de la Direction générale de l'aviation civile française. Elle avait pour objectif le renforcement des capacités des stagiaires en matière d'exploitation des équipements de sûreté aéroportuaire. Plus précisément, cette formation visait à leur apporter de nouvelles connaissances et compétences sur l'intégration, le fonctionnement, l'utilisation et l'entretien des équipements de sûreté pouvant être installés sur des Postes d'inspection /filtrage des passagers et leurs bagages de cabine et de soute.

Elle s'est déroulée en deux phases, théorique en salles et pratique avec des exercices de démonstrations sur les installations de l'aéroport. A la cérémonie de clôture, M. MABIALA, s'exprimant au nom des stagiaires, a émis le vœu de voir l'ensemble des acteurs du milieu aéroportuaire bien formés, non seulement pour faire face à l'émergence de nouvelles menaces d'attentats terroristes dans le monde entier, mais aussi pour offrir un service de qualité à l'ensemble des usagers de l'air.

Il a donc poursuivi son propos en déclarant que les connaissances consolidées, ainsi que les procédures de pointe acquises, vont assurément leur permettre d'être plus habiles dans l'exercice de leurs fonctions et participer à l'amélioration de la sûreté aéroportuaire. « Nous allons, croyez-moi, les respecter et les pratiquer», a-t-il

g a r a n t i . Pour sa part, M. Dorian de CARPENTRY, l'un des instructeurs, a exprimé sa satisfaction ainsi que celle de son collègue, car ils sont certains que les stagiaires mettront en application ce qu'ils ont appris, et par conséquent, contribueront à l'amélioration du niveau de sûreté à l'aéroport de Libreville.

«Nous sommes alors très fiers de leur délivrer leur diplôme attestant de leur réussite», a-t-il poursuivi. Il a terminé son propos en assurant que le service technique de l'aviation civile, et plus largement la DGAC française reste à la disposition des autorités gabonaises et des personnels de l'aéroport de Libreville pour les accompagner dans la mise en œuvre continue d'un système de sûreté de qualité garantissant la sécurité du Transport aérien .

Le représentant de la coopération française, M. Yves Etienne, a quant à lui, salué le travail réalisé par l'ensemble des stagiaires durant la formation qui, espère –t-il a répondu à leurs attentes, enrichi leurs connaissances et leur a permis d'échanger et de nouer d'utiles contacts. Il a rappelé que ladite formation s'inscrit dans la reprise de la coopération bilatérale franco-gabonaise en matière de sûreté aérienne initiée depuis l'année 2019.

Dans ce domaine, la formation est un outil fondamental pour toutes les entités utilisatrices ou travaillant dans ou autour du transport aérien. La coopération française s'est engagée à poursuivre ses actions d'accompagnement en matière de sûreté car il s'agit-là d'un enjeu majeur pour le transport aérien, a-t-il- conclu.

En sa qualité de Directeur de la Sureté et de la Facilitation, M. Romuald Peggy's SOUNGOU a exhorté les stagiaires à faire œuvre utile des enseignements et des techniques reçus et surtout de s'approprier l'adage qui dit que « l'apprentissage c'est le changement de comportement à la suite d'un enseignement reçu ».

Les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage, les contrôles d'accès et autres contrôles de sûreté doivent satisfaire à de strictes exigences et doivent être opérationnels. De ce fait, pour s'assurer que ces équipements satisfont aux standards les plus élevés, la Cellule Inspection de la Direction générale de l'ANAC réalise de manière continue des audits et des inspections.

GABON

L'ANAC DÉLIVRE À DEUX NOUVEAUX OPÉRATEURS **LEUR CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

GABON AERO SOLUTION (GAS), est une nouvelle compagnie aérienne spécialisée dans l'exploitation des hélicoptères. En effet, le 14 septembre à son siège, le Directeur Général de l'ANAC, Mme Nadine ANATO a remis au Responsable de ladite compagnie, M. Christophe LACOMBE, la licence d'Exploitation et le certificat de Transporteur Aérien (CTA), au terme de son processus de certification.

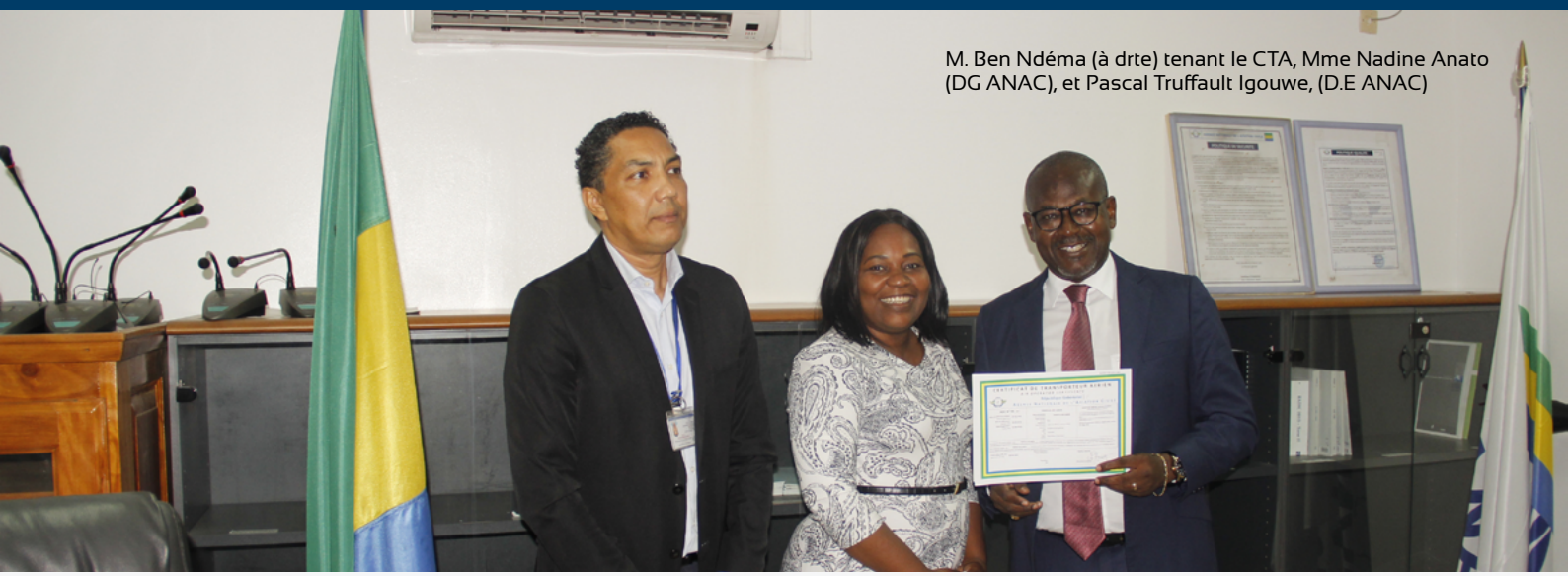
Le CTA autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial. Son processus de délivrance a été mené par une équipe de certification désignée par l'Autorité de l'Aviation civile, suite à la demande de certification émise par GABON AERO SOLUTION.

Le déroulement du processus de certification comporte cinq principales phases conformément à la procédure en vigueur:

- La pré évaluation
- La demande officielle
- L'évaluation des documents
- La démonstration et l'inspection
- Enfin, la délivrance des documents.

A l'issue d'un parcours durant lequel la compagnie aérienne a satisfait aux différentes étapes, l'ANAC a émis un avis favorable pour la délivrance du Certificat de Transporteur Aérien.

La compagnie GAS est spécialisée dans le transport on et off shore du fret et des passagers par hélicoptère.



M. Ben Ndéma (à drte) tenant le CTA, Mme Nadine Anato (DG ANAC), et Pascal Truffault Igouwe, (D.E ANAC)

Après un longue période d'inactivités, Tropical Air Gabon (TAG), compagnie aérienne gabonaise pourra bientôt redémarrer l'exploitation de son activité commerciale. En effet, La remise du CTA par le Directeur général de l'ANAC-Gabon au Dirigeant responsable de TAG le 19 septembre dernier, est l'aboutissement heureux du processus suscité.

Aussi, après avoir passé les différentes étapes menant à la reconduction de son certificat, Tropical Air Gabon a été jugée apte à s'acquitter de toutes les responsabilités inhérentes à la conduite de l'activité commerciale proposée. Elle a ainsi été certifiée conformément à la politique et aux procédures de l'ANAC.

Madame Nadine ANATO, Directeur Général de l'ANAC-Gabon, a d'ailleurs reconnu que l'expérience et le professionnalisme dans le domaine de l'exploitation aérienne de M. Ben NDEMA, Dirigeant responsable de TAG et de son équipe d'encadrement, ont apporté une plus-value non négligeable dans la mise en œuvre des procédures liées à l'activité de renouvellement du CTA: « Nous savons que vous avez déjà exploité, et nous connaissons vos capacités. Nous vous souhaitons donc tout le bon vent qu'il faut. Nous espérons que la rigueur qui a été la vôtre tout le long de ce processus soit maintenue pendant toute la durée de validité du certificat».

Le Directeur de l'Exploitation de l'ANAC-Gabon, M. Pascal TRUFFAULT IGOUWE, pour sa part, a rassuré l'équipe de Tropical Air Gabon de la disponibilité de l'ANAC et de son accompagnement continu. En sa qualité de chef de projet de l'Équipe de certification (EC) qui a mené le processus de renouvellement de CTA, M. Parfait NGUEMA, après avoir adressé ses félicitations, a déclaré avoir foi en la capacité de Tropical Air Gabon à mettre en œuvre les procédures d'exploitation sur lesquelles elle a été auditée et à respecter les exigences qui ont prévalu à la délivrance de toutes ses autorisations.

M. Ben NDEMA, a quant à lui exprimé toute sa profonde gratitude pour l'aboutissement heureux de ce processus qui est le résultat de la détermination et de la capacité de résilience de toute son équipe. « Nous avons su conjuguer nos efforts pour l'atteinte de nos objectifs.

Nous sommes déterminés à vous satisfaire et à faire de cette petite compagnie un fleuron qui vous honorera et vous fera plaisir » a-t-il garanti. La validité du Certificat de Transporteur Aérien est de deux ans.

Les équipes de l'ANAC et de Tropical Air

GABON :

PROJET D'ÉTABLISSEMENT ET DE MISE EN ŒUVRE DU **PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DU GABON**

La résolution A40-1 de l'assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) portant sur la planification mondiale en matière de sécurité et de navigation aérienne a recommandé l'établissement et la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'Aviation (NASP) par les états. Pour soutenir le Gabon dans cet effort initié, l'OACI a sélectionné notre pays sur la base d'analyse des données pour bénéficier d'une trousse de mise en œuvre (iPACK) intitulée « élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation » et d'une assistance à court terme d'un expert en la matière (SME).

En effet, le déploiement de l'iPACK permettra de:
• établir un groupe interne pour élaborer le NASP, impliquant tous les acteurs clés de l'État ;
• comprendre les dispositions applicables, à savoir le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004), via une formation en ligne ;
• mener une auto-évaluation, en utilisant les outils existants de l'OACI pour analyser les carences de sécurité dans notre État et identifier les problèmes organisationnels, les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents ;
• mener une analyse des carences pour identifier les initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) pertinentes ;
• identifier les buts et objectifs pertinents du plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP) et du Plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) et comprendre comment les adapter au niveau national.

Pour ce faire, une équipe (Team NASP GABON) a été mise en place pour travailler avec l'OACI tout au long du déploiement des composantes de l'iPACK. Elle est constituée conformément aux orientations de l'OACI, d'un point focal de l'Etat, l'inspecteur Eric MOUSSOUAMI MOUSSIROU désigné par Mme Nadine ANATO, Directeur géné-

ral de l'ANAC, d'un personnel de l'ANAC qualifié dans chaque domaine de supervision de la sécurité, de représentants des entités étatiques concernées telles que le Bureau d'Enquêtes Incidents et Accidents d'Aviation (BEIAA) et le sous-centre de coordination de recherches et sauvetage (SCCS) de Libreville ainsi que des représentants des opérateurs et fournisseurs de services aériens.

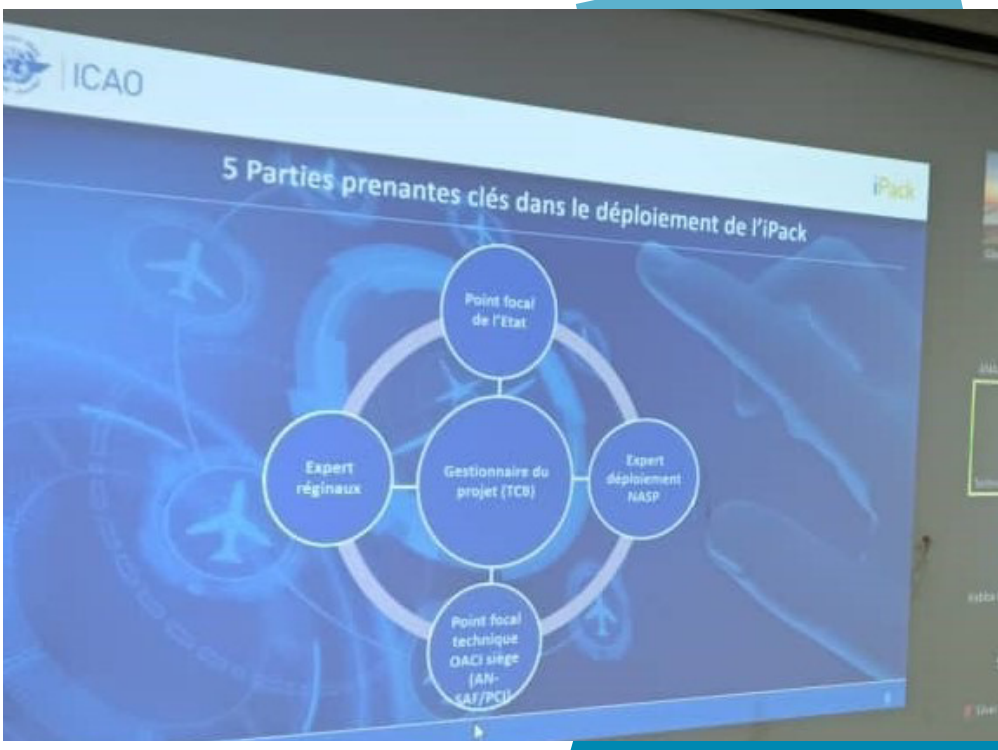
De cette équipe, un engagement actif est attendu pour une meilleure compréhension du contexte opérationnel, l'identification des dangers et des lacunes en matière de sécurité et l'élaboration de stratégies d'atténuation possibles du point de vue de chaque partie prenante.

Qu'est-ce qu'un NASP ?
Le plan national de sécurité de l'aviation (NASP) est le document directeur de planification contenant l'orientation stratégique d'un État pour la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période déterminée. Ce plan énumère les problèmes de sécurité nationaux, fixe des objectifs et des cibles nationaux de sécurité de l'aviation et présente une série d'initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) pour remédier aux carences de sécurité identifiées et atteindre les objectifs et cibles nationaux de sécurité.

Chaque État devrait-il avoir un NASP ?
Oui. Conformément au GASP (plan mondial de sécurité de l'aviation), chaque État devrait élaborer un plan national de sécurité de l'aviation. Chaque plan doit être élaboré conformément aux objectifs, aux cibles et aux catégories d'événements à haut risque (HRC) du GASP. Le NASP est le moyen de démontrer l'engagement à la mise en œuvre d'activités d'amélioration de la sécurité dans l'État.

Le NASP et le PNS sont-ils identiques ?
Non. Un programme national de sécurité (PNS) est un ensemble intégré de réglementations et d'activités visant à améliorer la sécurité. Ces activités comprennent, par exemple, l'établissement d'exigences relatives à la qualification du personnel technique, d'orientations et d'outils techniques, d'un processus d'identification des dangers à partir des données de sécurité collectées, de l'évaluation des risques de sécurité et de mécanismes de résolution des problèmes de sécurité. Le plan national de sécurité de l'aviation (NASP) est un document unique contenant la stratégie de l'État pour la gestion de la sécurité aérienne.

Que se passe-t-il si un État n'a pas pleinement mis en œuvre un PNS ou est en train de le faire ?
Pour un État qui n'a pas entièrement mis en œuvre un programme national de sécurité, un plan national de sécurité de l'aviation doit quand même être élaboré. Dans ce cas, l'élaboration du NASP devrait être guidée principalement par le GASP et le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP). En effet, un État sans PNS pleinement mis en œuvre peut ne pas disposer des capacités de collecte, d'analyse et de gestion des risques de sécurité des données pour identifier les risques de sécurité opérationnelle nationaux. Par conséquent, l'État peut utiliser le GASP et le RASP pour identifier et gérer les risques de sécurité opérationnelle. Dans un État qui n'a pas entièrement mis en œuvre un PNS, le NASP devrait inclure des activités visant à relever les défis organisationnels et à renforcer les capacités organisationnelles, ce qui comprend la mise en place des étapes nécessaires à la mise en œuvre complète d'un PNS.



GABON :

EVALUER LES VULNÉRABILITÉS SUR **LE SITE AÉROPORTUAIRE DE LIBREVILLE**

Jean-Benoit Nze Nguema, chef de service facilitation à l'ANAC, recevant son attestation

Une session de formation relative à l'analyse du risque pour l'aviation civile s'est déroulée du 05 au 09 décembre 2022 à l'aéroport de Libreville.

Elle était conduite par M. Bruno LEMASSON, expert instructeur de la Direction de l'Aviation Civile Française (DGAC). Y ont pris part les personnels, de l'aviation civile, des forces défenses et sécurité et de l'industrie.

La formation avait notamment pour objectifs de procéder à l'analyse et à l'évaluation permanentes des risques pesant sur le transport aérien et sur les infrastructures aéroportuaires; mais aussi de rappeler le cadre normatif conformément aux exigences de l'OACI et nécessaire pour asseoir des politiques efficaces en fonction du niveau de la menace pouvant être dirigée contre l'aviation civile.

Dans ce contexte, l'aéroport de Libreville n'étant pas à l'abri d'un danger ou d'une menace quelconque, le site aéroportuaire a servi de lieu pour mener un certain nombre d'exercices pratiques.

Ces exercices visent à garantir un environnement sûr et sécuritaire de nos installations aéroportuaires, car les terroristes continuent de voir l'aviation civile comme une cible potentielle pour leurs actes malveillants.

Les travaux se sont déroulés en deux étapes : une phase théorique, celle de l'acquisition des concepts et outils d'évaluation ; et une phase pratique sur terrain qui s'est caractérisée par un exercice pratique sur site. Cette deuxième phase a permis d'identifier et d'évaluer, les vulnérabilités de notre système de sûreté.

« L'atelier de formation a été une expérience enrichissante pour chacun de nous. Elle a suscité une prise de conscience sur l'importance d'une franche collaboration entre les acteurs aéroportuaires. Il a apporté à l'ensemble des stagiaires, les bases nécessaires leur permettant d'être des forces de propositions dans le processus d'amélioration du système de supervision de la sûreté » a affirmé Mme IMATOKA WOSSO Laïla,

Photo de famille avec les officiels

Commandant de Brigade adjoint de la Gendarmerie des Transports Aériens, représentant des stagiaires, lors de la cérémonie de clôture.

M. Bruno LEMASSON, l'instructeur, a pour sa part apprécié la franchise des échanges qu'il y a eus, ainsi que l'assiduité des stagiaires. Selon lui, cet atelier qui rentre dans le cadre d'une action de coopération répondait à un double objectif : d'une part répondre aux exigences de l'OACI selon lesquelles, Chaque État contractant veillera à ce que des mesures de sûreté soient établies dans les zones côté ville pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations des risques réalisées par les entités compétentes. Et d'autre part, fournir à l'autorité compétente, un outil permettant de respecter les exigences de l'OACI. Il a reconnu l'importance du travail collectif dans le domaine de la sûreté. « Ce n'est pas parce que l'on pense que le terrorisme n'est jamais arrivé chez nous, qu'il faut manquer de vigilance », a-t-il souligné. Pour M. François DUCRETTET, Commissaire de police Attaché de Sécurité Intérieure de l'ambassade de France au Gabon et Sao Tomé et Principe en l'occurrence, le risque terroriste reste élevé aujourd'hui. Toutefois, grâce au travail fait au quotidien par la gendarmerie, la police, l'armée, les services de renseignements et tous les autres acteurs impliqués intervenant dans la chaîne dans le monde entier, il est possible de circuler et de voler en toute sécurité et sûreté.

Mme le Directeur Général de l'ANAC, Nadine ANATO a reconnu quant à elle, l'impact positif de cette formation sur le système d'évaluation des risques et des vulnérabilités sur la plateforme aéroportuaire de Libreville. Elle n'a pas manqué par ailleurs d'attirer l'attention de tous les acteurs à faire preuve d' un degré de conscientisation à tous les niveaux du maillon de la chaîne de sûreté, afin de faire face aux enjeux de menaces potentielles et de contribuer à la mise en œuvre d'un système d'évaluation des risques et des vulnérabilités dans les différents aéroports du pays. « L'un des objectifs de l'aviation civile internationale que nous-mêmes nous reprenons, c'est l'amélioration continue de notre système de sûreté », a-t-elle rappelé.

Cette formation qui a fortement participé au développement des capacités et des compétences des acteurs du système de sûreté du Gabon, s'inscrit dans le cadre du renforcement de la coopération technique bilatérale entre le Gabon et la France notamment en matière de sûreté de l'aviation civile, et a pour but de contribuer à l'amélioration des mesures de sûreté.

A l'issue de cet atelier, les participants ont tous reçu une attestation de réussite.

MATOKA WOSSO Laïla, représentante des stagiaires

La DG ANAC-GABON, entourée du Chef inspecteur, Toussaint Mvola Ndong (à gauche), et du Directeur de la sûreté et de la facilitation, Romuald Peggy's Soungou

Echange de documents entre le DG ANAC-GABON, et le Secrétaire Exécutif des AAMAC

Serge Florent Nzota, Président du Conseil des AAMAC, entouré de Nadine Anato et Marafa Sadou

AFRIQUE :

LA SEPTIEME EDITION DE LA SEMAINE **AFI DE L'AVIATION A ABUJA, AU NIGERIA**

La septième édition AFI WEEK (Semaine de la Région Afrique–Océan Indien de l'aviation civile) s'est tenue à Abuja au Nigéria du 16 au 20 mai 2022. Les travaux ont porté sur les questions liées notamment à la reprise du transport aérien après COVID-19, à l'amélioration des performances de l'aviation dans tous les Objectifs Stratégiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Ils se sont conclus sur des accords communs permettant d'établir de nouvelles ententes visant le renforcement des capacités propices à la résolution de diverses questions clés pour la reprise et la résilience de l'aviation en Afrique. Ces assises de grande envergure, organisées en coopération avec le Ministère de l'aviation de la République fédérale du Nigéria, ont vu la participation d'environ 200 représentants de gouvernements, de l'aviation et de l'industrie, venant de 46 États et 17 organisations internationales. Mme Nadine ANATO, Directeur général de l'ANAC, dirigeait la délégation gabonaise.

Quatre grands évènements ont marqué la 7ème AFI WEEK:
1. La neuvième Réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile de la Région Afrique-Océan Indien (AFI-DGCA/9) ;
2. La vingt-cinquième réunion du Comité de pilotage du Plan régional de mise en œuvre global pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ;
3. la onzième réunion du Comité directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (SECFAL) ;
4. Le Symposium de l'aviation de la Région (AFI).

En marge des travaux, le Secrétaire Exécutif des AAMAC, Monsieur MARAFA SADOU et la Directrice Générale de l'ANAC-Gabon, Madame NADINE ANATO ont procédé à la signature du Mémorandum d'entente pour l'exécution de tâches techniques dans le cadre de la supervision de la sécurité de la navigation aérienne, en présence du Président du Conseil des AAMAC, Monsieur Serge Florent NZOTA.

23ÈME ANNIVERSAIRE DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO : **LES ETATS AFRICAINS PRÊTS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU MUTAA**

Sous les auspices de la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), Dakar la capitale Sénégalaise a servi de cadre le 14 novembre 2022, à la commémoration du 23ème anniversaire de la journée de la Décision de Yamoussoukro (DY), placée sous le thème « Accélération de la libéralisation du transport aérien africain pour améliorer la connectivité et l'intégration continentale ».

L'évènement a rassemblé plusieurs délégations étrangères, ainsi que des experts venus des différents États et représentants des Organisations régionales africaines ou internationales, dans le cadre de la mise en œuvre du projet de Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), à l'horizon 2063.

La délégation du Gabon (voir photo ci-dessus) était conduite par Brice Constant PAILLAT, Ministre en charge de l'aviation civile du Gabon, accompagné de Nadine ANATO, DG de l'ANAC, et Clovis Arnaud ALUMBA, chargé d'études du DG ANAC, Nadine MOUTOUBOULOU, directrice commerciale GSEZ airport, Catherine TEYA, directrice juridique GSEZ airport, Général Sylvain PANGOU MBEMBO DG ONSFAG, Fernand NODHAN NZIGOU-MBINA DG SOLENTA, Nyl MORET MBA, DGA AFRIJET, Anthony MINKO MINLAME, premier conseiller ambassade du Gabon au Sénégal, et du colonel Barthélémy LEYOUMA, Attaché militaire de l'ambassade du Gabon au Sénégal .

Plusieurs interventions ont ponctué la cérémonie d'ouverture, notamment celle du Ministre des Transports Aériens, Ferroviaires et Routiers de la République du

Togo, AFFOH ATCHA-DEDJI, qui a adressé un plaidoyer à l'endroit des autres Etats pour la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et du Marché unique du transport aérien en Afrique.

Pour le Ministre des Transport Aériens et du Développement des Infrastructures aéroportuaires du Sénégal, DOUDOU KA, cette cérémonie a consacré la décision des 44 États membres de l'Union africaine signataires d'ouvrir leurs marchés aériens à la concurrence transnationale et de procéder à la création du marché unique du transport aérien africain.

Les différents points inscrits à l'ordre du jour ont permis de discuter sur l'application de la Décision de Yamoussoukro, et sur l'opérationnalisation du MUTAA.

Dans le cadre du lancement du projet pilote (PIP), la Secrétaire Générale de la CAFAC, Mme ADEFUNKE ADEYEMI, lors de son intervention, a présenté ses avantages avec les quinze Etats disposés à sa mise en oeuvre complète. Elle a encouragé les autres Etats à s'y engager véritablement et à ouvrir pleinement leurs marchés pour une Afrique plus connectée.

Elle a insisté sur le renforcement des partenariats existants et la coopération entre les Etats pour l'implémentation du MUTAA, catalyseur de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) dans le cadre de la stratégie de l'Union Africaine pour promouvoir la connectivité et le commerce.

Les quinze Etats volontaires ont tous reçu des parchemins de félicitation. Il s'agit en l'occurrence de l'Afrique du Sud, du Cap-Vert, du Ghana, du Niger, du Maroc, de la Zambie, du Togo, du Rwanda, de l'Éthiopie, de la Namibie, de la Côte d'Ivoire, du Mozambique, le Sénégal, Nigéria, le Kenya. Pour sa part, le Ministre des Transports du Gabon, Brice Constant PAILLAT, a réaffirmé l'engagement du Gouvernement gabonais pour

Nadine Anato tenant le prix de l'engagement du Gabon

une mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro, en vue d'atteindre un développement durable du transport aérien africain.

L'autre point important a été évoqué par le Secrétaire général de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA), Abderrahmane BERTHE, qui a milité pour une baisse des taxes et redevances aéroportuaires.

Les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes face à leurs coûts élevés ne leur permettent pas en effet de dégager une meilleure rentabilité et d'améliorer les connexions et les facilités entre Etats africains.

À ce jour, 35 États membres ont pris l'engagement solennel de mettre pleinement en œuvre la DY et le MUTAA et 23 États ont signé le mémorandum d'exécution pour son opérationnalisation inconditionnelle. Au cours de la cérémonie de clôture qui a mis fin aux activités de commémoration, le Ministre des Transports et le Directeur Général de l'ANAC ont reçu un prix pour l'engagement du Gabon à mettre en œuvre la DY et le MUTAA.

L'ANAC GABON CONVIÉE AUX SÉMINAIRES **SUR LE PROJET DE MISE EN OEUVRE DU MUTAAA**

Le Directeur des affaires juridiques de l'ANAC, M. Rahim Jhan NGUIMBI a effectué des missions successives à Accra et Abuja, pour prendre part, respectivement, du 27 novernbre au 03 décembre 2022, au Séminaire sur les textes règlementaires de la Décision de Yamoussoukro (DY) ; et du 04 au 10 décembre 2022, à la Conférence de l 'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sur les négociations des Accords sur les services aériens (ICAN), entrecoupée le 06 décembre 2022, par l' Atelier de la Commission Africaine de l'Aviation Civile sur le projet pilote de mise en œuvre du MUTAA (SAATM PIP).

Ces missions, rentrent dans le cadre du projet du marché unique du transport aérien africain (MUTAA) de l'Union africaine. Elles font suite à la rencontre qui s'est tenue à Dakar le 14 novembre 2022 et qui a réuni plusieurs délégations et organisations régionales africaines pour commémorer le 23e anniversaire de la Décision de Yamoussoukro, et voir dans quelle mesure mettre en œuvre le MUTAA. Le séminaire d'Accra avait pour but de permettre aux Etats et aux Représentants des organisations et compagnies invités, d'appréhender les Annexes à la Décision de Yamoussoukro suivantes:

1. Le règlement sur le mécanisme de règlement des différends ;
2. Le règlement sur les pouvoirs, attributions et fonctionnement de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro ;
3. La règlementation sur la concurrence des services aériens en Afrique ;
4. Le règlement sur la protection des consommateurs de services de transport aérien.

La Conférence de l'OACI sur les négociations des Accords sur les services aériens quant à elle, a été un lieu de rencontres pour mener des négociations bilatérales et des consultations sur les services aériens, mais aussi des occasions de réseautage pour les différents opérateurs aériens et les autres parties prenantes.

Le Gabon s'est engagé pour la mise en oeuvre totale de la décision de Yamoussoukro (DY), et a, de ce fait, confirmé l'accès à tous points du Gabon à tous les Etats Parties à la DY conformément à celle-ci et sous réseverve de réciprocité.

Le DG de l'ASECNA et le ministre des Affaires Etrangères du Gabon

AFRIQUE :

SIGNATURE DE L'ACCORD DE SIÈGE ENTRE **L'ASECNA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE GABONAISE**

Le Gouvernement de la République Gabonaise et l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) ont signé le lundi 14 novembre 2022, un accord de siège relatif à l'établissement de la Représentation de l'ASECNA en République Gabonaise.

Cet accord a été signé et paraphé par Monsieur Michaël MOUSSA-ADAMO*, Ministre des Affaires Etrangères au nom du Gouvernement Gabonais, et Monsieur Mohamed MOUSSA, Directeur Général de l'ASECNA, en présence de Monsieur Elvis OSSENDJE, Monsieur Herman IMMONGAULT, Madame Denise Landria NDEMBI NZIENGUI, respectivement Ministre des Mines, Ministre Délégué auprès du Ministre des Affaires Etrangères, Secrétaire Générale du Ministère des Transports d'une part, et de Monsieur Samuel SAMBA, Monsieur Brice Thierry Arist SOKI, Madame Yvette ZAME NDONG, respectivement Directeur des Aérodromes, représentant le Directeur Général de l'ANAC, Représentant de l'ASECNA auprès de la République Gabonaise et Déléguée du Directeur Général de l'ASECNA d'autre part.

Il vient en remplacement de celui qui a été signé le 17 décembre 2007, et procède de la volonté du Gabon et de l'ASECNA de mettre en application les nouvelles dispositions contenues dans le traité révisé de l'Agence, mais aussi de bénéficier d'un cadre juridique adéquat et des privilèges et immunités relevant du droit international et de la courtoisie qui caractérisent les relations internationales contemporaines, pour l'accomplissement des missions de l'Agence en terre Gabonaise, dans les meilleures conditions.

remise du cadeau à M. Mohamed MOUSSA

La cérémonie s'est poursuivie par les discours prononcés tour à tour par les deux Chefs de délégation qui sont revenus sur l'excellence des relations entre le Gouvernement gabonais et l'ASECNA, qui ont fait du Gabon l'un des précurseurs de la nouvelle dynamique que connait actuellement cette organisation.

La cérémonie s'est achevée par un cocktail offert par la Représentation.

Peu avant cette cérémonie, le Directeur Général a réuni l'encadrement de la Représentation et la Délégation pour faire le point du fonctionnement des deux structures et communiquer sur la situation globale de l'Agence. Au terme de cette séance, le Directeur Général a reçu en guise de cadeau, en sa qualité de concepteur, le logo de l'ASECNA sculpté dans la roche naturelle du sud du Gabon appelée « pierre de Mbigou » de la part de l'ensemble du personnel de l'ASECNA au Gabon, en reconnaissance de tous les succès enregistrés au sein de l'Agence.

* Michaël MOUSSA-ADAMO est décédé entre temps, le 20 janvier 2023.

Credit: Kiara Worth

INTERNATIONAL :

COP 27 : **LES GOUVERNEMENTS S'ACCORDENT SUR UNE DÉCISION FINALE**

La 27e Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 27) s'est tenue du 06 au 18 novembre 2022 à Charm el-Cheikh, en Égypte.

Elle a abouti à un accord décisif visant à fournir un financement des pertes et préjudices aux pays vulnérables durement touchés par les catastrophes climatiques.

Après plusieurs points de divergences entre les parties, de nombreux compromis ont été trouvés, permettant aux pays de prendre un certain nombre de décisions finales, parmi lesquelles :

• L'engagement des pays à limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 degré.
• L'adoption d'une résolution emblématique, sur la compensation des dégâts causés par le changement climatique déjà subis par les pays les plus pauvres, portant sur la création d'un fonds financier spécifique, pour aider les pays en développement à faire face aux pertes et préjudices.
• Les gouvernements ont également convenu de créer un « comité de transition » chargé de formuler des recommandations sur la manière de rendre opérationnels les nouveaux mécanismes de financement et le fonds lors de la COP 28 de l'année prochaine.

En s'appuyant sur les avancées réalisées par le Gabon en matière de lutte contre le réchauffement climatique, le Chef de l'Etat Ali BONGO ONDIMBA, a dans son discours de circonstance, interpellé ses Pairs sur l'urgence de passer de la phase de négociation à la phase de mise en œuvre des engagements pris par les Parties dans cette lutte commune, au regard des défis sans précédents causés par les conséquences des changements climatiques qui impactent la survie de la planète entière et menacent l'humanité.

"Nous avons constaté le gap considérable entre nos actions et nos engagements et c'est ici que nous devons rectifier cela. Sur la question cruciale du financement de l'action climatique, 13 ans après Copenhague, il est désormais temps de voir respectée la promesse de soutien des politiques climatiques des pays en développement, à hauteur de 100 milliards de dollars par an", a-t-il déclaré.

La COP 27 a rassemblé plus de 45 000 participants et a offert une plateforme aux gouvernements, aux entreprises et à la société civile pour collaborer et présenter leurs solutions climatiques concrètes.

ANAC GABON

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE
BP 2212

Libreville, Gabon

Tel.: +241 (0) 1 44 46 54 / 44 46 58
Fax: +241 (0) 1 44 54 01

Site: www.anacgabon.org
Email: contact@anacgabon.com